



DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

- SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER ●
- POLİTİKA VE DÜZENLEMELER ●
- PROJE VE FAALİYETLER ●
- ULUSLARARASI İLİŞKİLER ●
- İŞLETME FAALİYETLERİ ●



Günümüzde küresel ticaretin %80'i verimli ve ekonomik bir ulaşım sistemi olan deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Küresel deniz ticareti taşınan yük hacmi bakımından son 65 yılda 18 kat büyüyerek, parasal bazda dünya ticaretinde %60'lık bir paya ulaşmış durumdadır. Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektör konumuna getirmiştir.

Bu gelişmeler ışığında denizcilik, sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen teknolojilere paralel olarak yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık, canlı ve cansız doğal kaynakların yönetimini kapsayan daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür.

Ülkemiz açısından da stratejik sektörlerin başında gelen denizcilik sektörüne yönelik Bakanlığımızın misyonu; toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla, ulaştırmanın tüm sektörlerinde olduğu gibi denizcilik alanında da dengeli, güvenli, ekonomik, erişilebilir, ekolojik yapıyı gözetken, sürdürülebilir, kaliteli hizmet verilmesini sağlamak ve denetlemek olarak belirlenmiştir.

Türkiye; Avrupa, Asya ve Afrika bağlantılı eşsiz coğrafyası ile kıtaların, ticaret ve enerji yollarının, kültürel etkileşimlerin kavşağında olan bir ülkedir. Ulaşım ve enerji sistemlerinin entegrasyonu, kurumsal ve yasal altyapının geliştirilmesi ile bu coğrafi konum, daha fazla katma değere ve nitelikli bir kalkınma sürecine dönüştürülecektir.

Bu doğrultuda, kısa zaman önce "Yeni Türkiye" temasıyla açıklanan 62. Hükümet Programında da tekrar ifade edildiği üzere, ülkemizin GSYH açısından 2023'te dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmesi ve ihracatta 500 milyar Dolar seviyelerine ulaşılması amacıyla, bulunduğumuz coğrafyada bölgesel liderlik ve etkili küresel oyuncu kimliğini kazanmak için gerekli atılımlar adım adım yerine getirilmektedir.

Bu bağlamda, Türk denizciliği son dönemde uygulanan politikalar ile hedeflerine hızla yaklaşmaktadır. Bu çerçevede,

de, atılan adımlardan ilki 2004 yılında başlatılan ÖTV'siz yakıt uygulaması ile kabotaj taşımacılığının canlandırılması olmuştur. Bugüne kadar toplamda 4 milyar 127 milyon TL ÖTV tahsil edilmeyerek sektöre önemli bir destek sağlanmıştır. Uygulama sonucunda, 2003 yılına göre 2013 yılında kabotaj taşımacılığında elleçlenen yük miktarında %85, taşınan yolcu sayısında %65 ve taşınan araç sayısında %82 artış yaşanmıştır. Bu çerçevede, kabotaj taşımacılığı canlandırılırken, karayolu ağırlıklı yurt içi taşımacılığın denizyoluna kaydırılması sağlanmıştır.

Ayrıca, 2003 yılına göre 2013 yılında limanlarımızdaki toplam yük elleçlemesinde %103, konteyner elleçlemesinde %217 artış gerçekleşmiştir.

Yine Akdeniz ve Karadeniz çanağındaki komşu ülkelerle geliştirilen ikili ve çok taraflı ilişkiler kapsamında, kurulan uluslararası düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısında 2003 yılına göre 2013 yılında %98 artış gerçekleşmiştir.

Kruvaziyer turizminin geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar sonucunda, limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı 2013 yılında 2003 yılına göre %285 oranında artış göstermiştir. Kruvaziyer turizmde bugün yaşanan en gurur verici gelişme ise 2011, 2012 ve 2013 yılında İzmir'in Avrupa'nın en iyi kruvaziyer destinasyonu ödülüne üst üste üç kez layık görülmesidir.

Denizciliğimizin her alanında olduğu gibi deniz ticaret filomuz da büyümüştür. Türk sahipli filomuz 2003 yılında 8,8 milyon DWT kapasite ile dünyada 19 uncu sırada iken 2014 yılında 30,4 milyon DWT'luk kapasite ile 6 basamak ilerleyerek 13 üncü sıraya yükselmiştir.

Yıllarca kara listede olan Türk Bayraklı gemilerimizin beyaz listeye geçişi sağlanarak ticaret filomuzun uluslararası itibarı artırılmıştır. Yaptığımız yoğun denetimler, Türk Bayraklı gemilerin 2008 yılından itibaren beyaz listede yer almasını sağlamış olup, 2013 yılında tutulma oranı %3'ün altında yer alarak, şimdiye kadar ki en düşük oran yakalanmıştır.



Kıyılarımızda seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin artırılması amacıyla gemi takip ve kontrol sistemleri kurulmuştur. Seyir, can, mal ve çevre emniyetini artırılması ve deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi kapsamında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTH) 30 Aralık 2003 yılı itibariyle hizmete başlamıştır. Söz konusu sistem ile Türk Boğazları, Marmara Denizi'nin büyük bölümü ve Kuzey Ege deniz alanı kontrol altına alınmıştır. İzmit ve İzmir Gemi Trafik Hizmetleri tamamlanmış olup, Ankara'da kurulacak olan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ve Mersin Gemi Trafik Hizmetleri kurulum çalışmalarına devam edilmektedir. Bu doğrultuda, kıyılarımızı kapsayan bir Liman Yönetim Bilgi Sistemi (LYBS) kurulmuştur.

Ayrıca, Uzun Mesafe Tanımlama ve İzleme (LRIT) Sistemi (2009) gibi yatırımlar gerçekleştirilmiştir. 2007 yılında ülkemiz etrafındaki tüm denizlerimizi kapsayan Ulusal Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS/AIS-Automatic Identification System) kurularak, kıyılarımızda seyir emniyeti ve deniz güvenliği arttırılmıştır. OTS kapsamında alınan bilgiler, Ankara'daki OTS ana merkezine iletilmekte ve Ankara'dan Türk Arama Kurtarma Sahası içerisinde seyir yapan gemiler anlık olarak izlenebilmektedir.

2002 yılında kazalara karşı acil durumlara müdahale sistemi bulunmazken, bugün her kıyı tesisi ve yetkilendirilen firmalar bu sistemin en önemli unsurları olmuştur. Bakanlık olarak Acil Müdahale Merkezleri kurulmaya başlanmış olup, 2017 yılında hizmete başlayacaktır.

"Denizci millet" sloganımızın bir uygulaması olarak toplumda deniz sevgisini yerleştirmek, deniz kültürünü yaygınlaştırmak için yurt genelinde amatör denizciliği özendirici çalışmalar yapılmakta olup, bu amaçla deniz kültürünü tanıtım ve eğitim merkezleri projesi başlatılmıştır.

Dünyanın en kaliteli yatlarını inşa edebilen gemi inşa sanayimiz ulaştığı modern imkânlar sayesinde yılda 3 milyar Dolara yakın ihracat yapmayı başarmış ve yat inşa siparişlerinde de dünyada 3 üncü sıraya yükselmiştir.

Özellikle gemi inşa sanayinde büyük atılım-lar yapılmış, verilen desteklerle tersane sayısı 37'den 73'e yükseltilmiş, gemi inşa sanayimiz adet bazındaki dünya sipariş sıralamasında 5 inciliğe kadar yükselmiştir. Sektörde 2008'den bu yana devam etmekte olan küresel finansal krizin etkilerine rağmen gemi inşa sanayimiz, dünyada 6 ncı sıradaki yerini korumaktadır.

Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yayınlanan ve üye ülkelerin gemi adamlarının eğitimi ve belgelendirmesi ile ilgili "Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 78)" gereklerini tam olarak yerine getirdiğini gösteren "beyaz liste"de yer almaktadır. Bu sayede ülkemiz gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmesinin tanınmasına yönelik diğer ülkelerle anlaşma yapılabilir.

Bu kapsamda 30 ülke ile protokol imzalanmış ve Türk gemi adamları yeterlik belgeleri; Almanya, İtalya, Portekiz, Malta gibi AB üyesi ülkeler ve büyük deniz ticaret filosuna sahip diğer ülkeler tarafından tanınmakta ve bu ülkelere ait gemilerde Türk gemi adamları çalışabilmektedir.

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) tarafından yayınlanan istatistikî veriler çerçevesinde ülkemiz 2010 yılı itibariyle gemi adamı sayısı bakımından 36.734 zabitan ve 51.009 adet tayfa sınıfı gemi adamı ile Çin'den sonra 2 nci sırada yer almaktadır. Bugün itibari ile zabitan sınıfında 47.368 adet, tayfa sınıfında ise 132.460 adet gemi adamı kayıtlıdır.

Deniz taşımacılığında, lojistik zincirinin en önemli parçalarından biri olan limanlar, genellikle kent merkezlerinde veya yakınında hizmet vermekte olup, limanların çevre ile daha uyumlu tesisler olmalarına yönelik olarak; azami ölçüde enerji tasarrufunun sağlanması ve liman operasyonlarında enerji verimliliğinin en yüksek seviyede tutulması ile anılan tesislerin çevre hassasiyetlerinin üst seviyelere çıkartılarak daha yeşil limanların ülkeye kazandırılmasının gerekliliği düşünülerek "Yeşil Liman" (Green Port) projesi



başlatılmıştır. Bakanlığımız uhdesinde yürüttüğümüz proje kapsamında, 17 liman tesisi başvuru dosyası göndermiş olup, saha ve dosya incelemeleri devam etmektedir. Ayrıca diğer liman tesisleri, proje kapsamında istenen şartları yerine getirmek için çalışmalarını sürdürmektedir.

2023 yılında 500 milyar dolar ihracat yapmayı hedefleyen ülkemizin bu hedefe ulaşabilmesi için ihtiyaç duyacağı büyük ölçekli liman yatırımları hayata geçirilmektedir. Önümüzdeki dönemde “Üç Denizde Üç Büyük Liman” projesi kapsamında; İzmir Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin Konteyner Limanlarının hayata geçirilmesi öngörülmektedir. Mevcutlara ilave olarak ülkemizin en az 16 noktasında büyük ölçekli Lojistik Merkezler kurulacaktır. Bunlarla birlikte ülkemiz bölgede bir lojistik merkez haline dönüşecektir.

Tersanelerimizde daha yüksek katma değerli, nitelikli ve özel tip gemilerin üretimi ile gezi teknesi ve yat üretiminde modern üretim tesislerinin kurulması özendirilecektir. Gemi sanayinde yerli katkı oranını artırmak için üretim odaklı gemi yan sanayi ürünleri desteklenecektir.

Yat limanı kapasitemiz arttırılacak, bu alandaki yatırımlara kamu özel ortaklığı modeli ile devam edilecek, kıyılarda tekne bağlama imkânları ile halkın denize erişim imkânı arttırılacaktır.

Deniz ticaret filomuz daha da büyütülerek, filonun ülkemizin dış ticaret taşımalarından daha fazla pay almasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.

Denizlerimizde, seyir, can, mal ve çevre emniyetini artıran her türlü takip ve izleme sistemlerinin kurulumu tamamlanacaktır.

Nihayetinde denizcilikte ana hedefimiz, dünya denizciliğinin her alanında “lider denizci ülkeler” arasında yer almaktır.

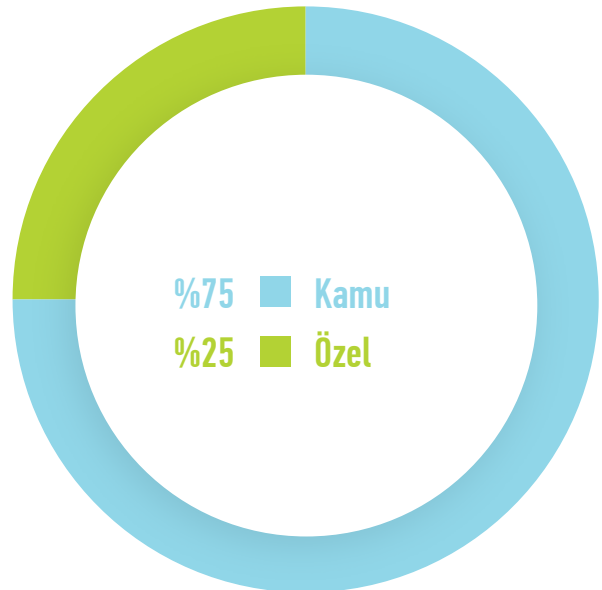
SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

ÖTV’SİZ YAKIT UYGULAMASI

Denizciliğin gelişmesi ve karayolu ağırlıklı dâhili taşımacılığın denizyoluna kaydırılması amacıyla, 16.07.2003 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ve Maliye Bakanlığı’nın 31.12.2003 tarihinde yayımlanan 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği ile deniz araçlarında Özel Tüketim Vergisi indirilmiş Yakıt Uygulaması 01.01.2004 tarihinde başlamıştır.

Kabotaj hattında çalışan yük, yolcu, balıkçı, bilimsel araştırma gemileri ve ticari yatlar ile hizmet araçları bu uygulamadan yararlanmaktadır. Ayrıca, 2009 yılı itibariyle bu kapsama iç sularda faaliyet göstermekte olan kamuya ait yük ve yolcu gemileri ve 2012 yılsonu itibariyle özel sektöre ait iç sularda faaliyet gösteren yük ve yolcu gemileri de dâhil edilmiştir.

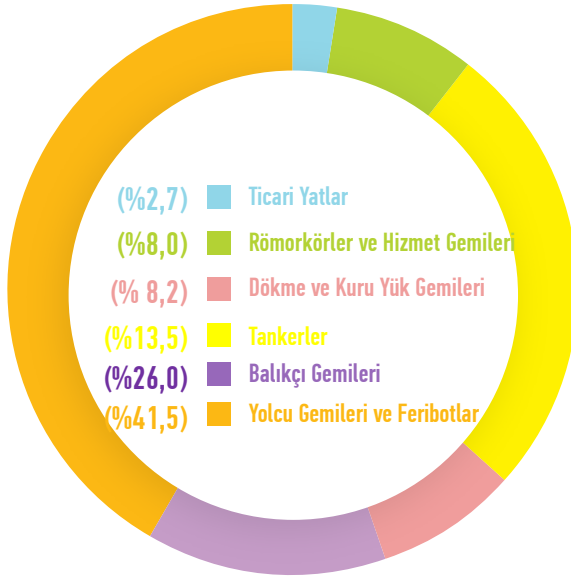
Grafik 1. Verilen Teşvik Miktarı (2004-2014/İlk 9 Ay) (TL)



Kaynak: UDHB-DTGM

ÖTV'siz yakıt uygulamasının başladığı 01.01.2004 tarihinden Eylül 2014 tarihine kadar, toplamda 4 milyar 127 milyon TL ÖTV tahsil edilmeyerek sektöre önemli ölçüde destek sağlanmış olup, bu desteğin %25'i kamu, %75'i özel sektör tarafından kullanılmıştır (Grafik 1).

Grafik 2. Gemi Cinslerine Göre ÖTV'siz Yakıt Kullanım Oranı (2004-2014/İlk 9 Ay)



Kaynak: UDHB-DTGM

ÖTV'siz yakıt uygulaması ile sektöre yıllık 384 milyon TL destek sağlandı.

2014 Eylül ayı itibarıyla, kullanılan ÖTV'siz yakıt miktarının gemi cinsleri bazında dağılımına bakıldığında; en büyük payı %41,5'lik oranla yolcu gemileri ve feribotların aldığı, en düşük payı ise %2,7'lik oranla ticari yatların aldığı görülmektedir. Balıkçı gemilerinin payı ise %26 olarak gerçekleşmiştir (Grafik 2).

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

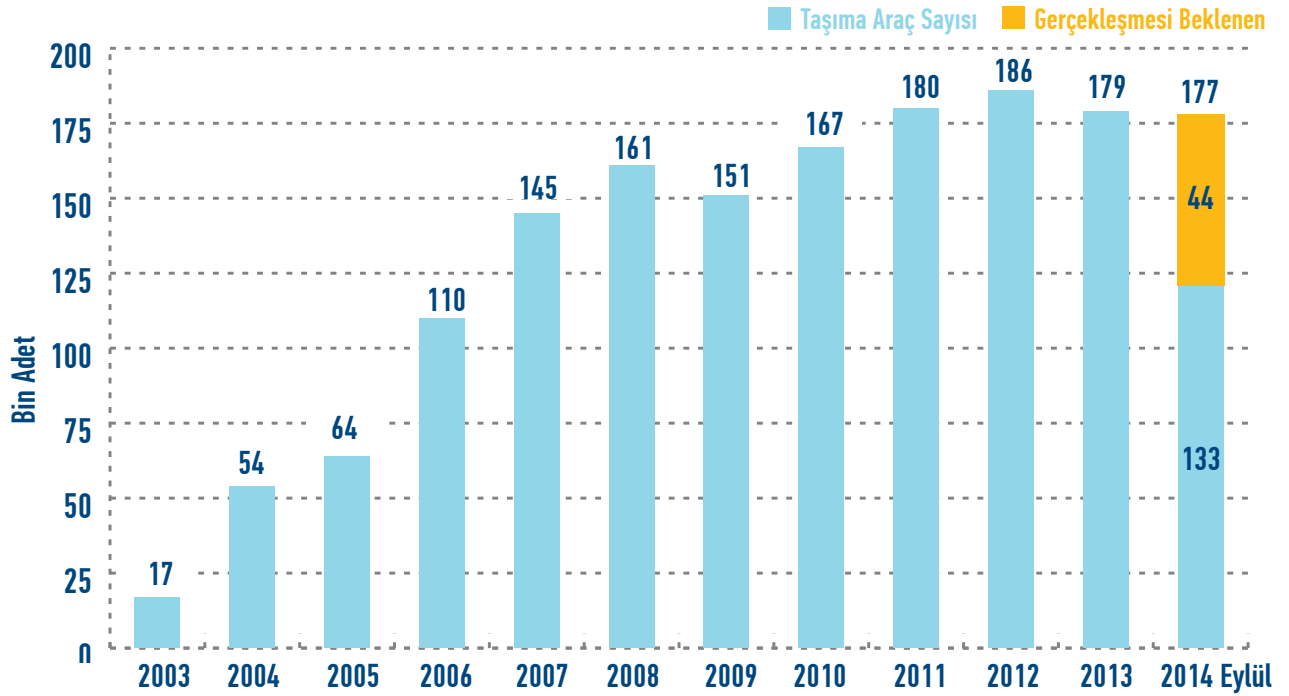
En ucuz ve çevre dostu olan denizyolu ulaşımının teşvik edilmesini sağlayan ÖTV'siz Yakıt Uygulaması karayolu taşımacılığını büyük ölçüde denize kaydırmıştır.

Denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi için alınan önlem ve düzenlemeler neticesinde yapılan uygulamayla; Marmara Denizi'nde birçok yeni hat kurulmuş, mevcut hatlarda ise araç ve yolcu taşıma kapasiteleri artmıştır.

KABOTAJ HATTI TAŞIMALARI

Ambarlı-Bandırma Hattı

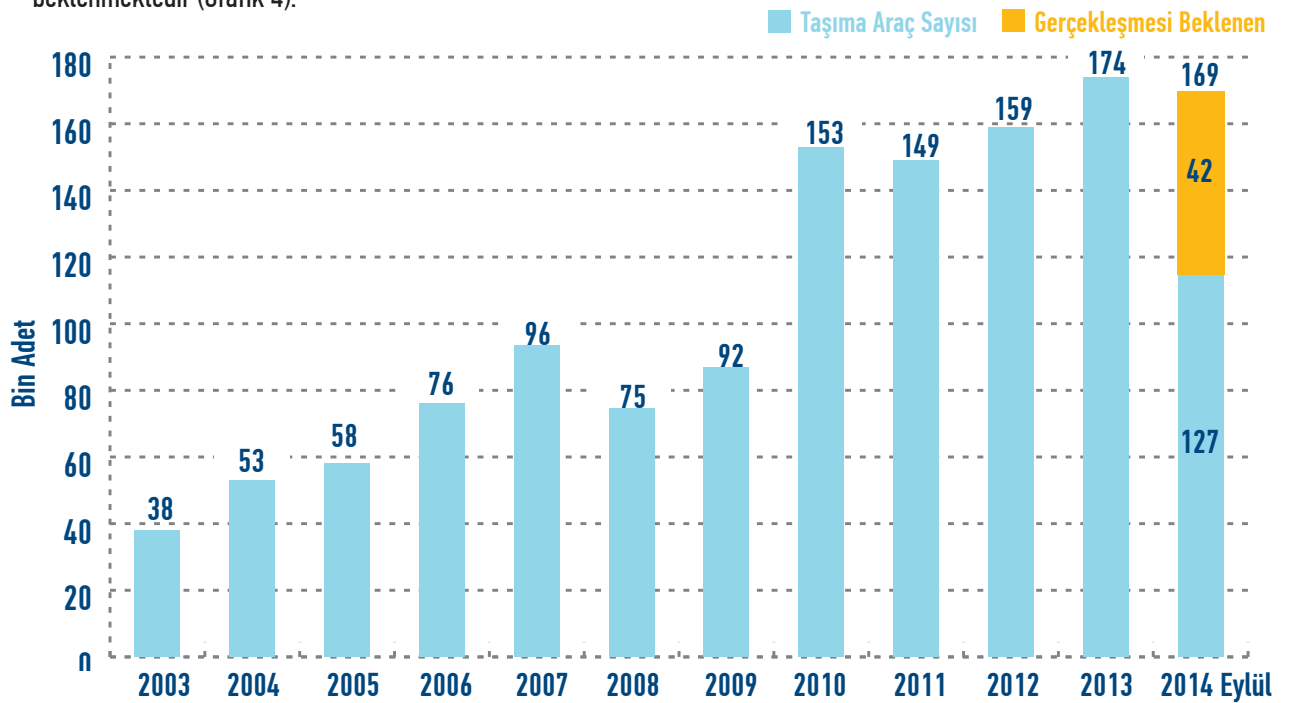
Özellikle yük taşıyan ağır vasıtaların taşınmasında 2003 yılına göre 2013 yılında %980 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda ise %969 artış beklenmektedir (Grafik 3).



Grafik 3. Ambarlı-Bandırma Hattında Taşınan Araç Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hatları

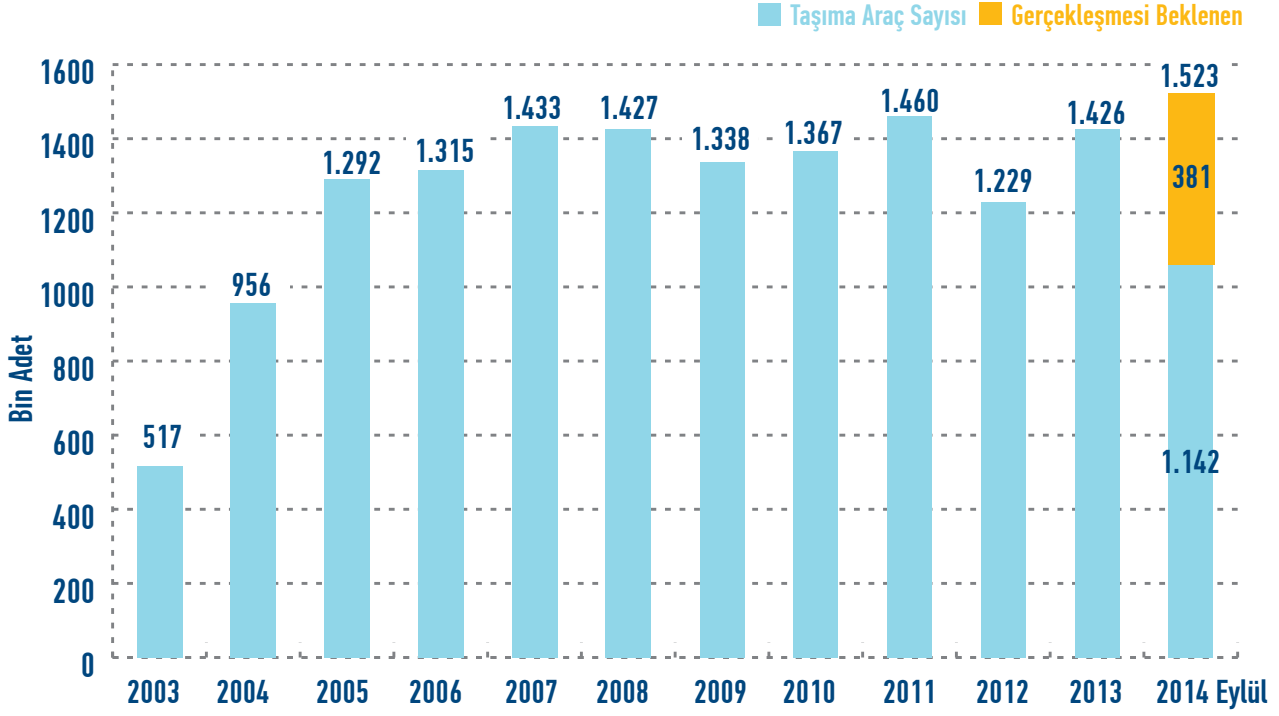
Yapılan araç taşınmasında 2003 yılına göre 2013 yılında %359 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda ise %345 artış beklenmektedir (Grafik 4).



Grafik 4. Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hatlarında Taşınan Araç Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

İstanbul-Güney Marmara Hatları (Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Bandırma, Pendik-Yalova, Yenikapı-Mudanya)

Yapılan araç taşınmasında 2003 yılına göre 2013 yılında %176 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda ise %194 artış beklenmektedir (Grafik 5).

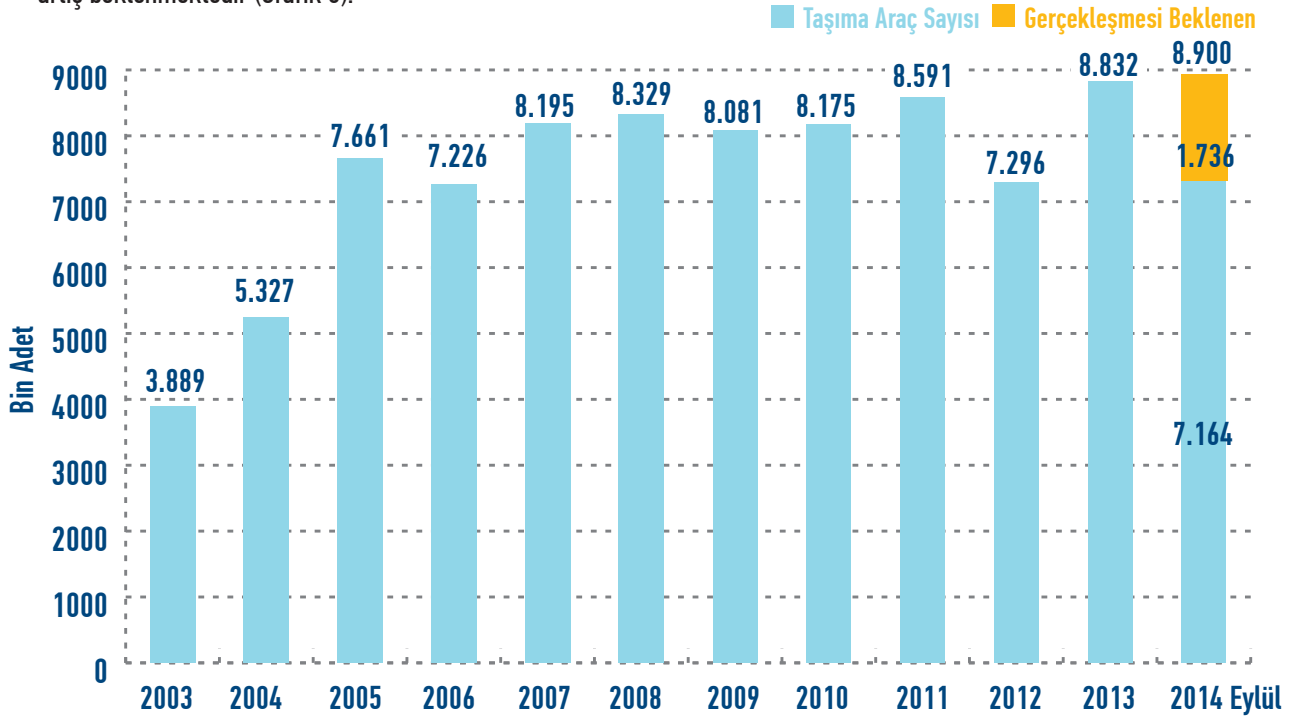


Grafik 5. İstanbul-Güney Marmara Hattında Taşınan Araç Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

*İstanbul-Güney Marmara hatlarında 2012 yılında uygulanan fiyat politikası yüzünden yolcu ve araç taşımacılığı rakamlarında düşüş gerçekleşmiştir.



Bu hatlarda taşınan yolcu sayısında ise 2003 yılına göre 2013 yılında %127 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda %129 artış beklenmektedir (Grafik 6).

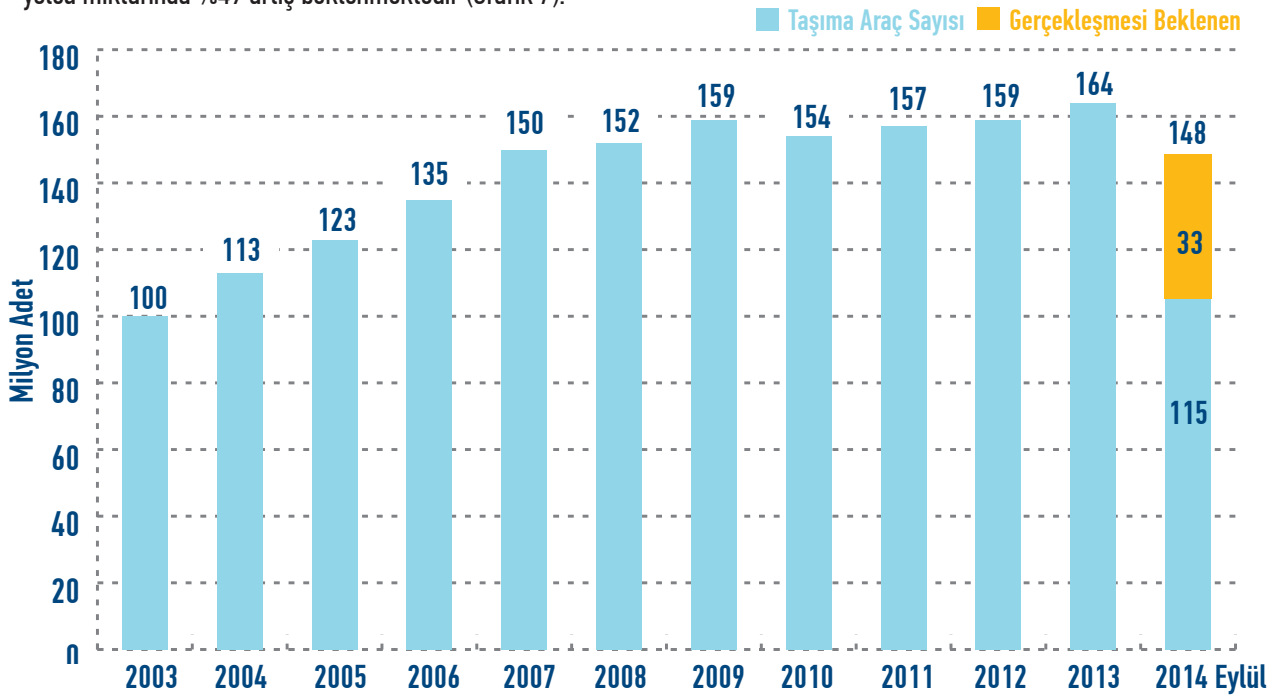


Grafik 6. İstanbul-Güney Marmara Hattında Taşınan Yolcu Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

*İstanbul-Güney Marmara hatlarında 2012 yılında uygulanan fiyat politikası yüzünden yolcu ve araç taşımacılığı rakamlarında düşüş gerçekleşmiştir.

Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarı

Kabotaj hattında taşınan yolcu miktarında 2003 yılına göre 2013 yılında %65 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda ise yolcu miktarında %49 artış beklenmektedir (Grafik 7).

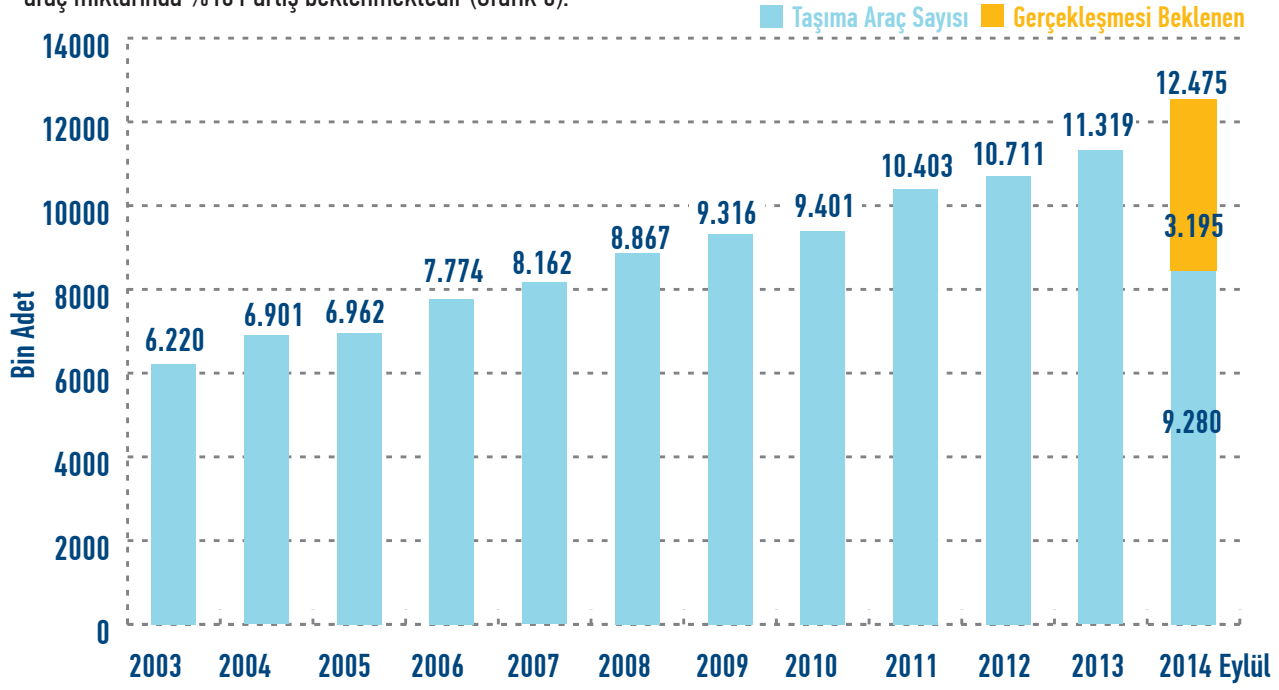


Grafik 7. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)



Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarı

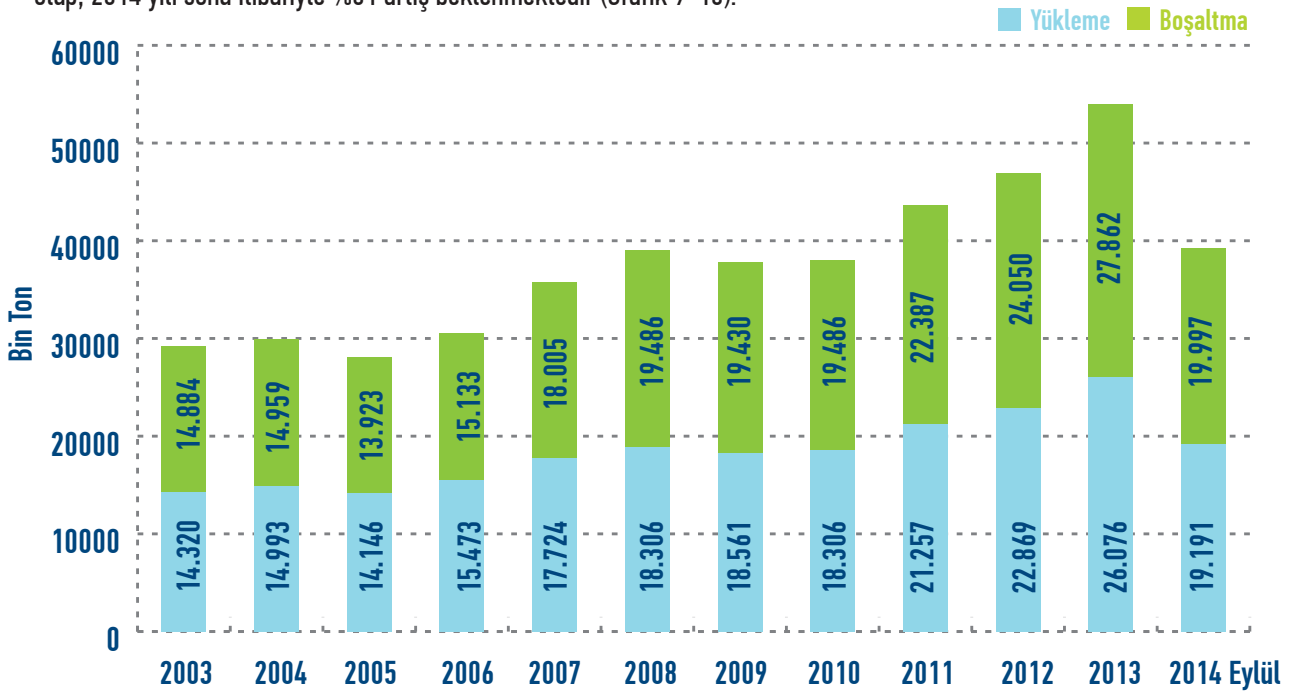
Kabotaj hattında taşınan araç miktarında 2003 yılına göre 2013 yılında %82 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda ise araç miktarında %101 artış beklenmektedir (Grafik 8).



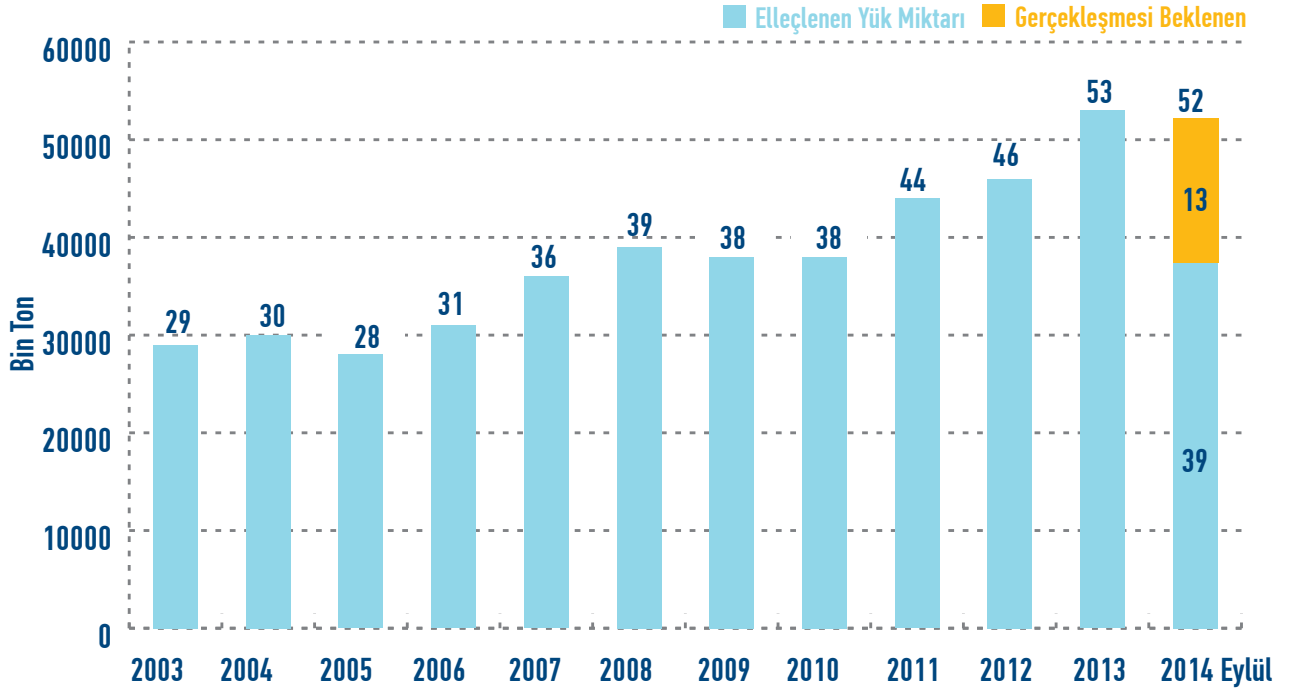
Grafik 8. Kabotaj Hattında Taşınan Araç Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

Kabotaj Hattında Yük Taşımacılığı (Ton)

Ülke genelinde kabotaj taşımacılığında, elleçlenen yük miktarlarında 2003 yılına göre 2013 yılında %85 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonu itibariyle %81 artış beklenmektedir (Grafik 9-10).



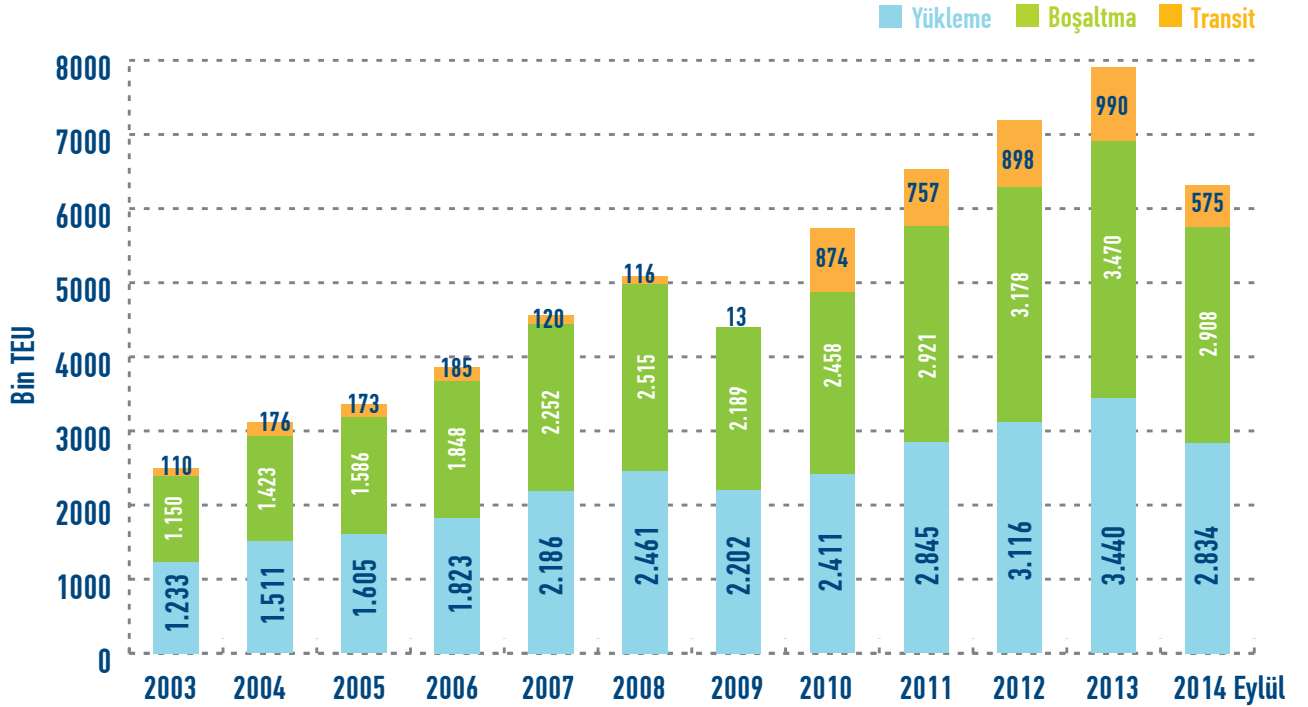
Grafik 9. Kabotaj Hattında Yapılan Yükleme-Boşaltma Miktarı (Kaynak: UDHB-DTGM)



Grafik 10. Kabotaj Hattında Taşınan Yük Miktarı (Kaynak: UDHB-DTGM)

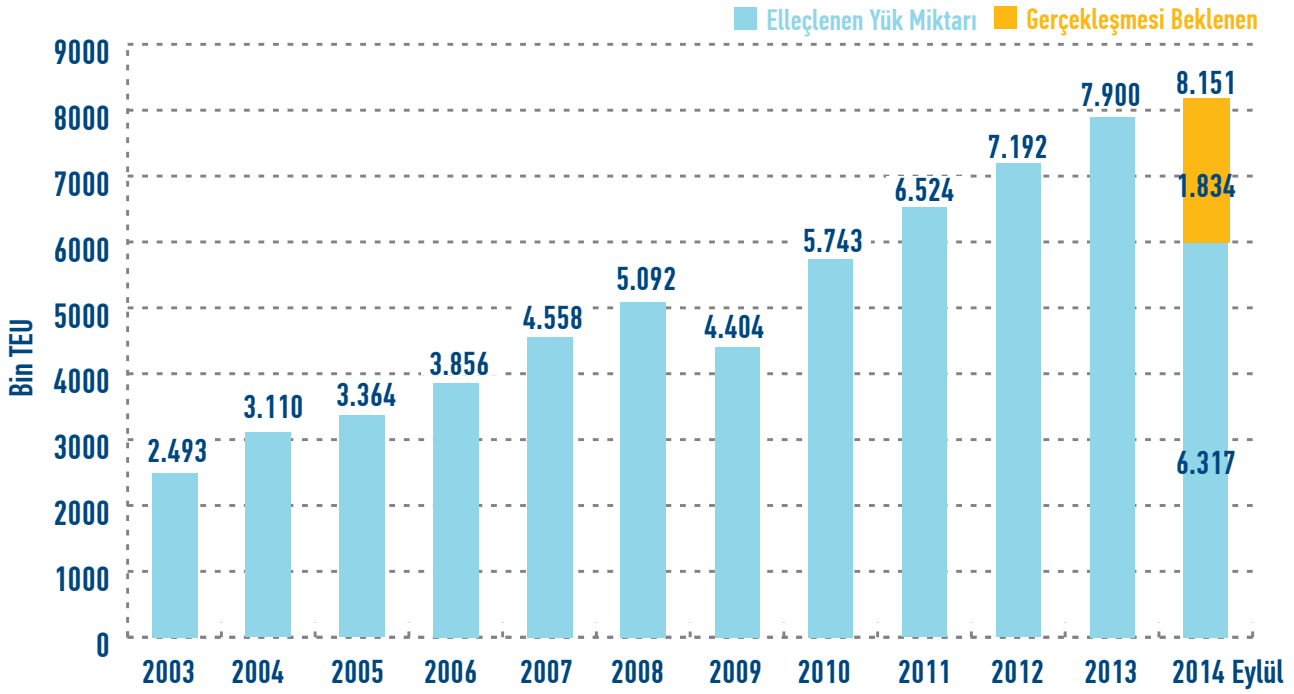
KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Limanlarımızda işlem gören toplam konteyner miktarında (TEU bazında), 2003 yılına göre 2013 yılında %217 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonu itibarıyla %227 artış beklenmektedir (Grafik 11-12).



Grafik 11. Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner Miktarı-TEU (Kaynak: UDHB-DTGM)

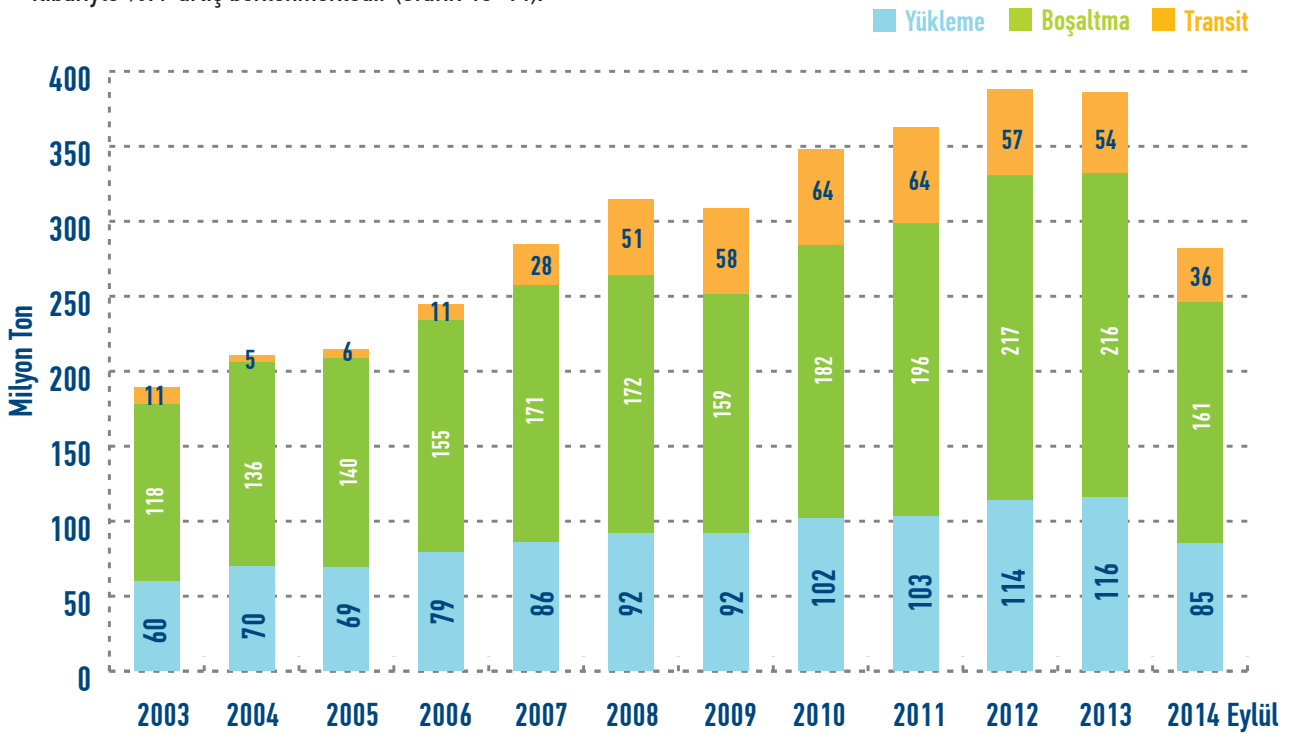




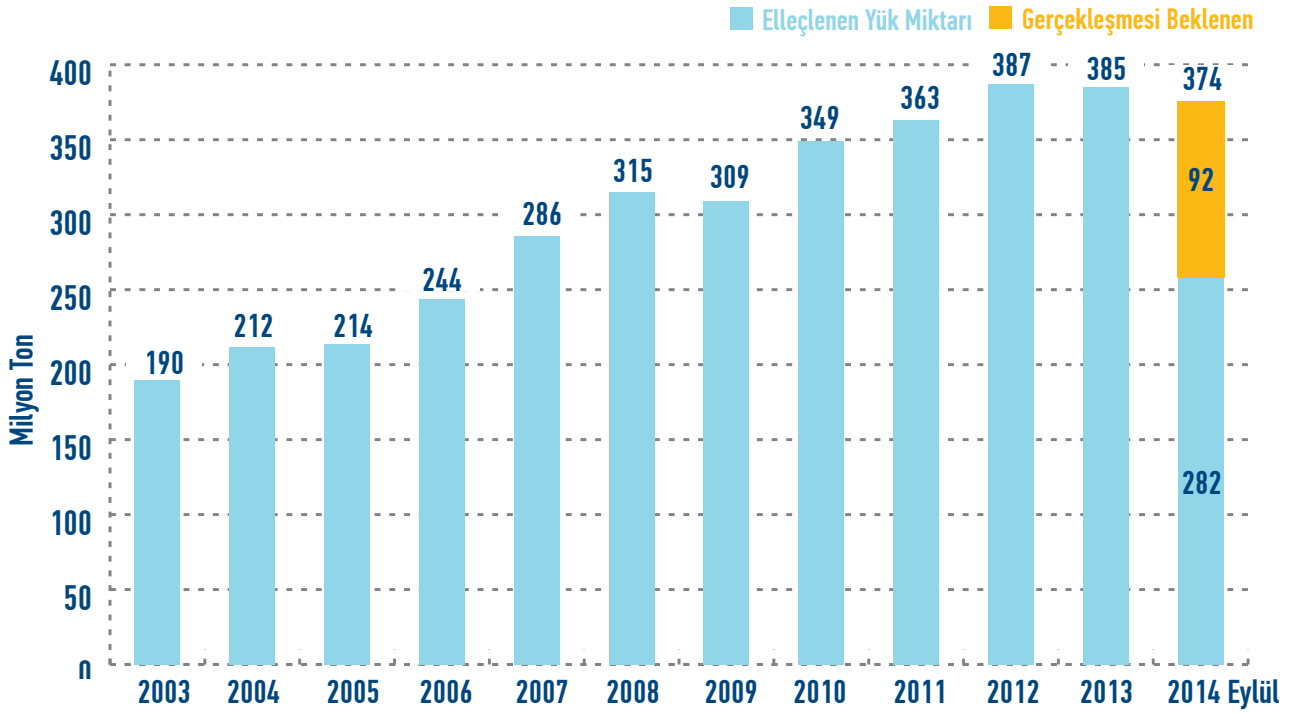
Grafik 12. Limanlarımızda Elleçlenen Konteynerin Yıllık Gelişimi-TEU (Kaynak: UDHB-DTGM)

LİMANLARIMIZDA ELLEÇLENEN YÜK

Limanlarımızda elleçlenen yük miktarında 2003 yılına göre 2013 yılında %103 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonu itibariyle %97 artış beklenmektedir (Grafik 13-14).



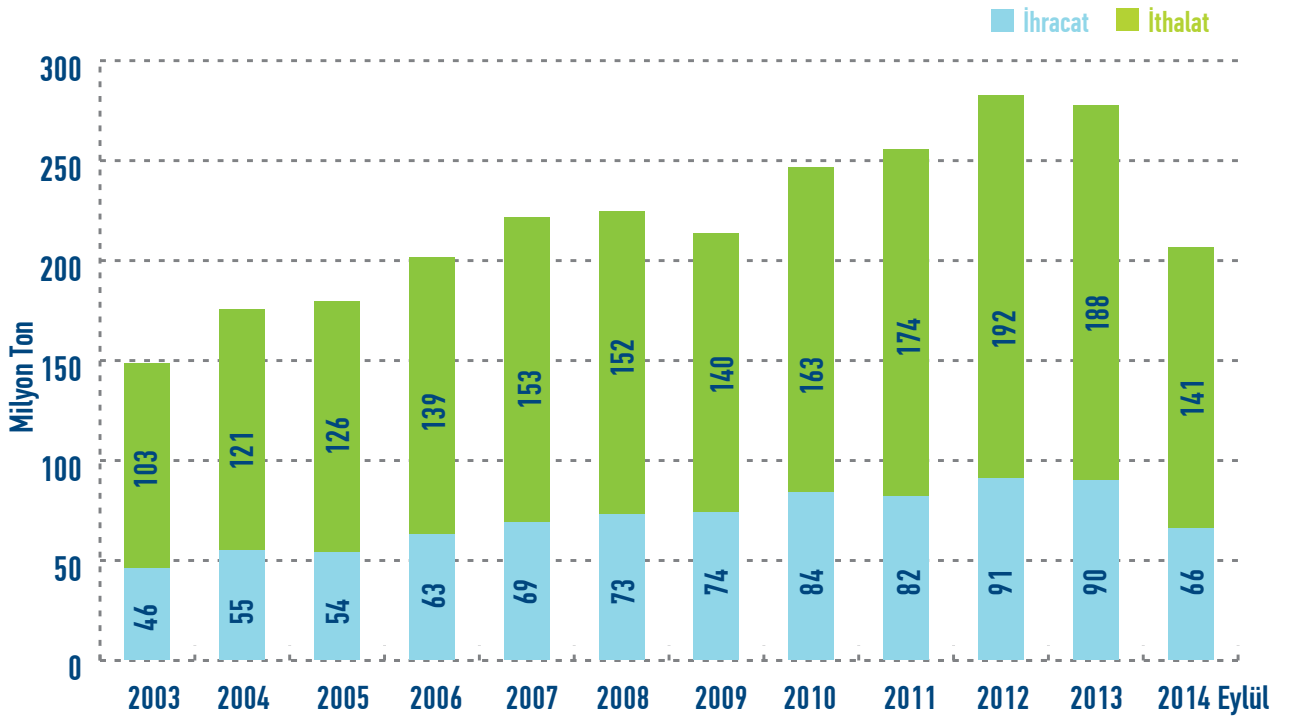
Grafik 13. Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı-TON (Kaynak: UDHB-DTGM)



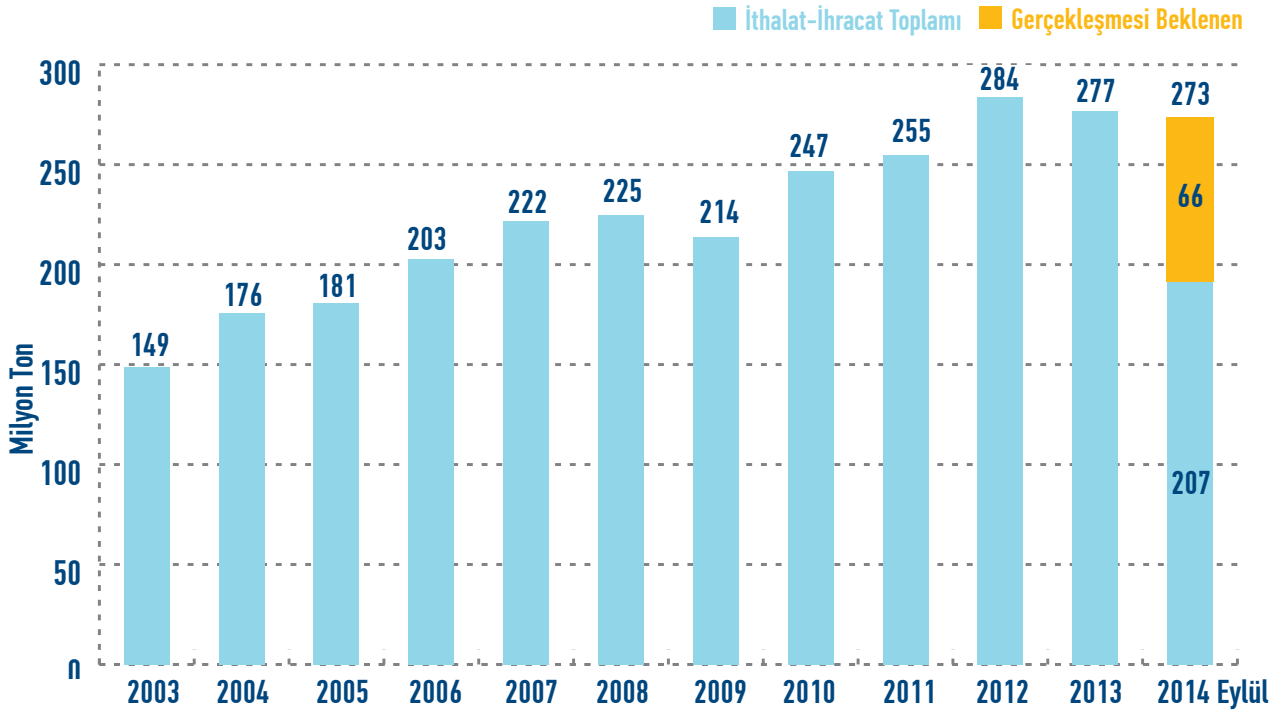
Grafik 14. Limanlarımızda Elleçlenen Yükün Yıllık Gelişimi-TON (Kaynak: UDHB-DTGM)

DENİZYOLU DIŞ TİCARET TAŞIMALARI

Denizyolu dış ticaret taşımalarda 2003 yılına göre 2013 yılında ithalatta %82, ihracatta %94 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonu itibarıyla toplam dış ticaret taşımalarında %83 artış beklenmektedir (Grafik 15-16).



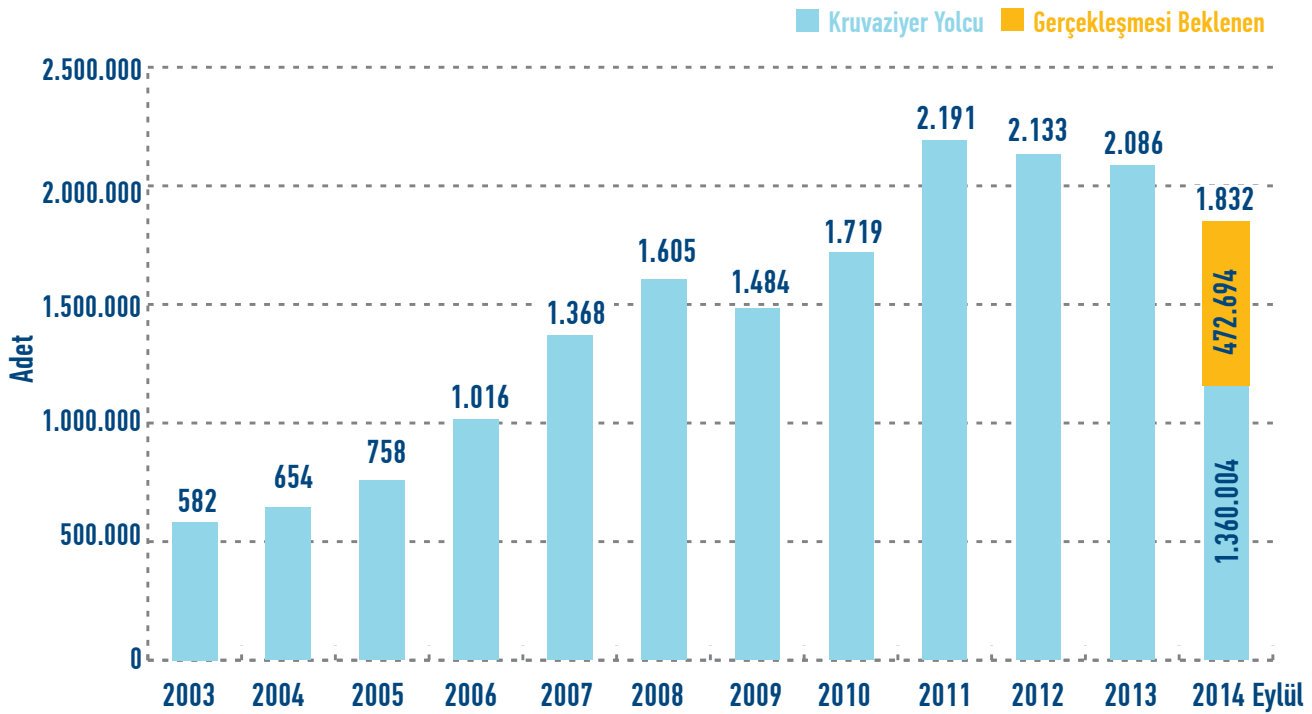
Grafik 15. Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları-TON (Kaynak: UDHB-DTGM)



Grafik 16. Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları-TON (Kaynak: UDHB-DTGM)

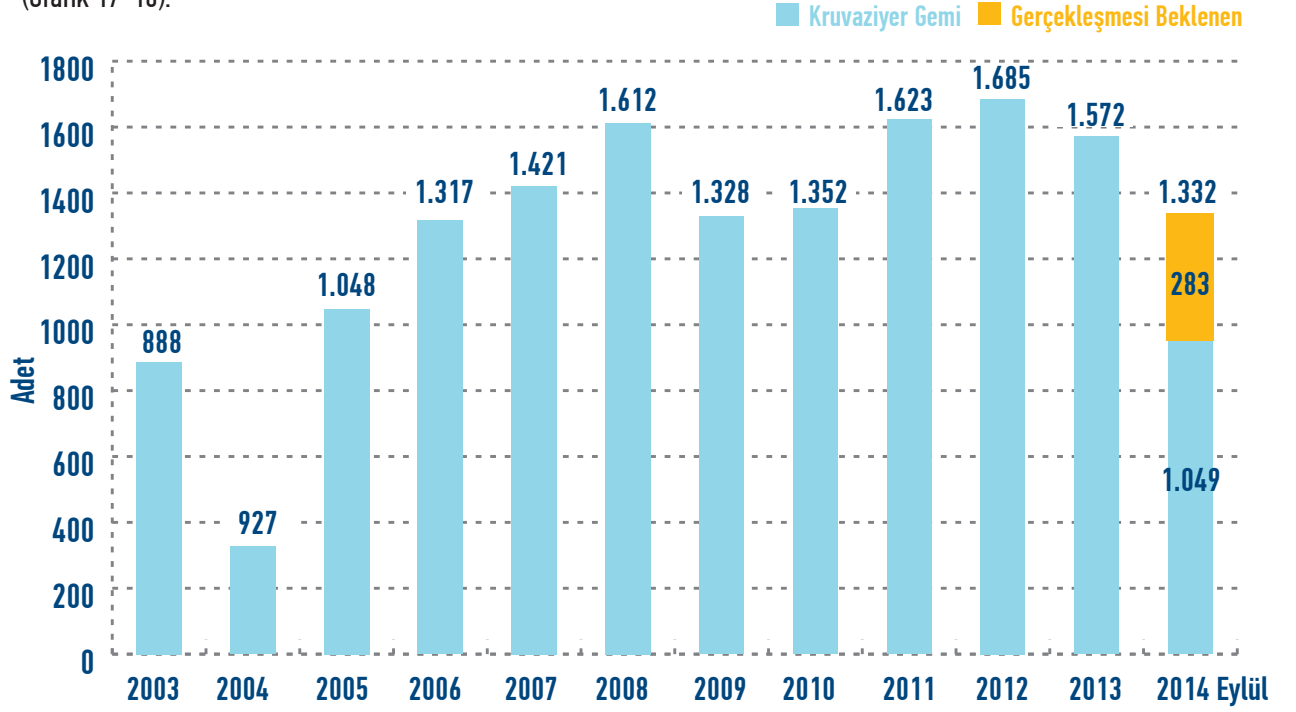
LİMANLARIMIZA GELEN KRUVAZİYER GEMİ VE YOLCU SAYISI

Liman, fener ve tahlisiye ücretlerinde yapılan indirimler neticesinde limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısında 2003 yılına göre 2013 yılında %285, limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısında ise %77 artış gerçekleşmiş olup,



Grafik 17. Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

2014 yılı sonunda kruvaziyer yolcu sayısında %215, kruvaziyer gemi sayısında %50 artış beklenmektedir. Kruvaziyer turizmde yaşanan gelişmeler neticesinde kruvaziyer gemilerin kapasiteleri artmakta ve limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer gemi sayısında artış olmamakla beraber gemilerin büyüklüğü nedeniyle yolcu sayısında büyük bir artış yaşanmaktadır (Grafik 17-18).



Grafik 18. Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

Ro-Ro taşımacılığında %98, kruvaziyer yolcu sayısında %285 artış sağlamıştır.

YURT DIŞI BAĞLANTILI RO-RO HATLARI

Son 4 yıllık dönemde açılan yurt dışı bağlantılı Ro-Ro hat sayımız 16'ya ulaşmıştır. 2010 yılında Mersin-İskenderiye, Samsun-Kavkaz, Samsun-Tuapse ve Zonguldak-Yevpatoria olmak üzere 4 hat açılmıştır. 2011 yılında Ambarlı-Toulon, Samsun-Ge-lincik, Taşucu-Tripoli, İstanbul-Ilyichevsky, Zonguldak-Sevastapol, Tuzla-Köstence olmak üzere 6 hat açılmıştır. 2012 yılında ise Taşucu-Tartous, İskenderun-Port Said ve İskenderun-Haifa olmak üzere 3 hat açılmıştır. 2013 yılında Mersin-Damietta, K.Ereğli-Ilyichevsky ve Derince-Poti olmak üzere 3 hat açılmıştır. Tuzla-Köstence hattı talep yetersizliğinden dolayı şu an kapalı olduğundan, bahse konu 16 hattın 15'i aktif durumdadır (Harita 1).



Harita 1. Yurt Dışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları



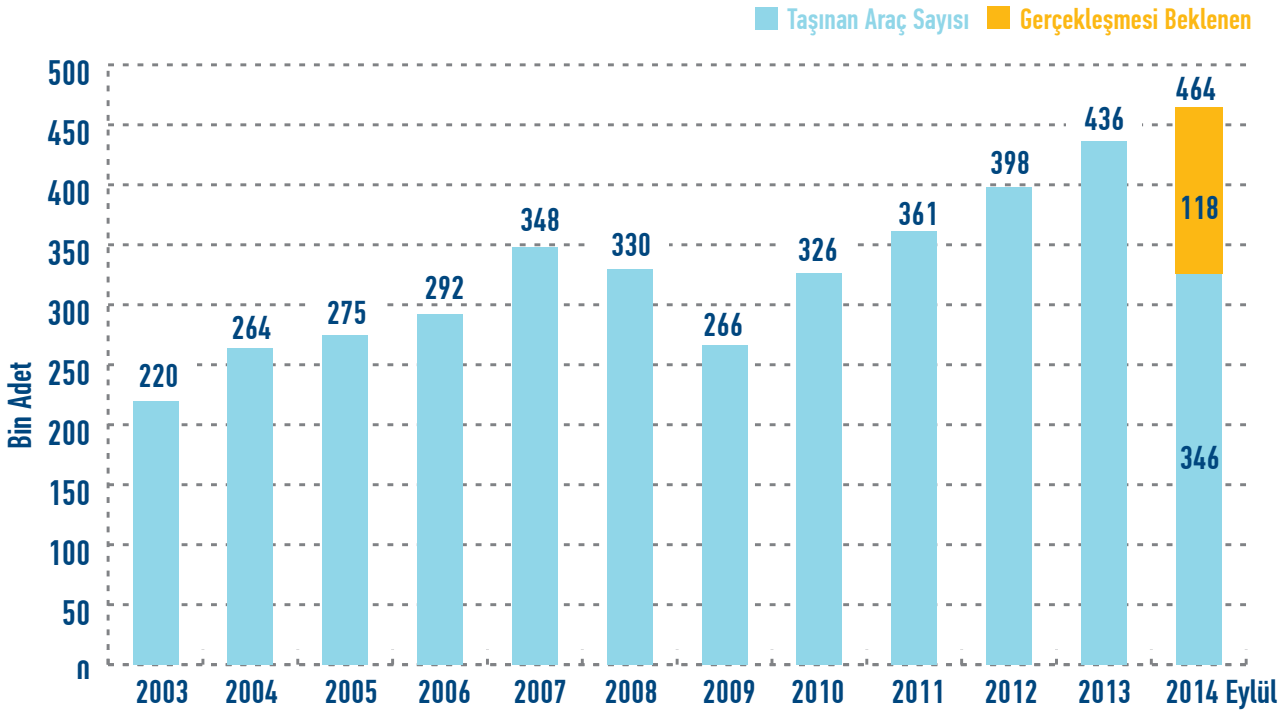
Uluslararası düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısında 2003 yılına göre 2013 yılında %98 artış gerçekleşmiş olup, 2014 yılı sonunda %110 artış beklenmektedir (Tablo 1, Grafik 19).



Tablo 1. Yurt Dışı Bağlantılı Ro-Ro Hatlarında Taşınan Araç Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

HATLAR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 Eylül
PENDİK/HAYDARPAŞA - TRIESTE	107.135	112.602	107.640	119.088	160.203	149.062	111.401	116.815	139.270	121.742	167.201	129.440
AMBARLI-TRIESTE	32.591	37.888	33.333	38.954	41.085	39.998	30.372	27.179	18.017	15.618	7.595	0
ÇEŞME - TRIESTE	27.559	28.280	29.591	30.889	36.717	30.039	24.808	37.627	43.058	44.106	45.764	35.904
SAMSUN - NOVOROSİYSK	14.582	21.090	26.781	27.120	29.598	21.148	9.280	15.145	10.742	7.670	14.682	12.421
ZONGULDAK - SKODOVSK	8.739	9.153	15.629	19.147	27.099	23.632	20.476	9.036	8.722	4.447	8.001	438
TRABZON - SOCHİ	5.372	5.032	3.648	742	0	0	0	5.078	580	518	228	428
TAŞUCU - GİRNE	1.609	3.512	3.403	6.574	7.180	10.150	7.066	36.071	30.624	34.168	34.153	26.668
MERSİN - MAGUSA	13.404	33.241	38.768	35.560	33.393	32.305	31.032	19.107	14.717	14.669	18.901	16.886
MERSİN - TRIESTE	9.354	13.112	15.985	13.488	12.938	23.766	19.966	28.571	37.093	39.748	34.153	26.242
TEKİRDAĞ - TOULEN	0	0	0	0	0	0	12.019	9.269	0	0	0	0
MERSİN - İSKENDERİYE	0	0	0	0	0	0	0	889	241	790	638	1.564
PENDİK/HAYDARPAŞA - MARSİLYA	0	0	0	0	0	0	0	7.480	2.130	0	0	0
SAMSUN-KAVKAZ	0	0	0	0	0	0	0	6	1.383	1.236	895	628
TEKİRDAĞ-TRIESTE	0	0	0	0	0	0	0	1.039	0	0	1.466	1.067
AMBARLI-TOULEN	0	0	0	0	0	0	0	0	25.063	37.505	14.893	0
İSKENDERUN-PORT SAID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.673	6.146	2.646
SAMSUN-GELİNCİK	0	0	0	0	0	0	0	0	5.675	7.789	3.634	3.404
SAMSUN-TUAPSE	0	0	0	0	0	0	0	2.143	995	2.901	2.964	3.019
TAŞUCU-TRİPOLİ	0	0	0	0	0	0	0	0	38	2.283	8.292	6.469
HAYDARPAŞA-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0	0	0	6.899	11.528	18.343	25.586
ZONGULDAK-SEVASTOPOL	0	0	0	0	0	0	0	0	351	5.323	4.477	2.051
TAŞUCU-TARTOUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.801	5.437	2.472
TUZLA-CONSTANTA	0	0	0	0	0	0	0	0	467	10.883	0	0
ZONGULDAK-YEVPATORIA (EVPATORİ)	0	0	0	0	0	0	0	10.537	14.818	20.679	27.007	5.378
ZONGULDAK-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8.394
MERSİN-DAMİETTA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.071	0
İSKENDERUN-HAİFA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.194	2.148
DERİNCE-POTİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	646	674
TUZLA-TOULEN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32.221
TOPLAM	220.345	263.910	274.778	291.562	348.213	330.100	266.420	325.992	360.883	398.077	436.478	346.148



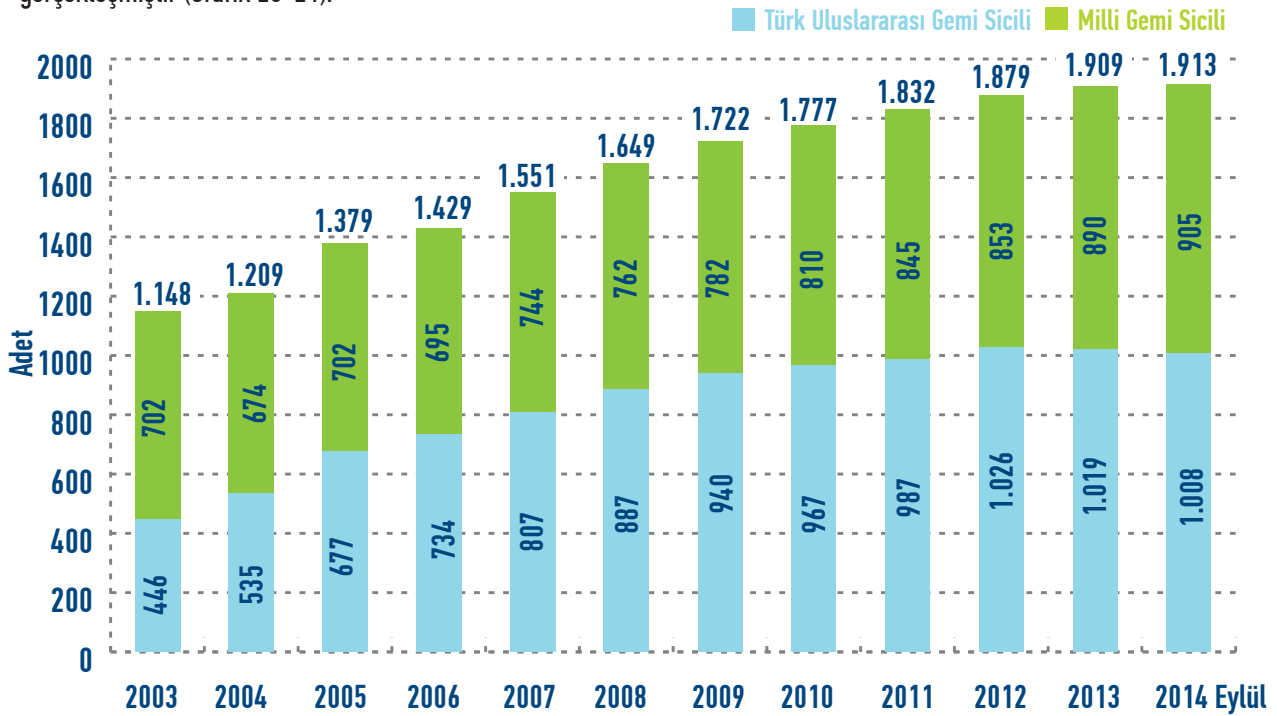


Grafik 19. Yurt Dışı Bağlantılı Ro-Ro Hatlarında Taşınan Araç Sayısı (Kaynak: UDHB-DTGM)

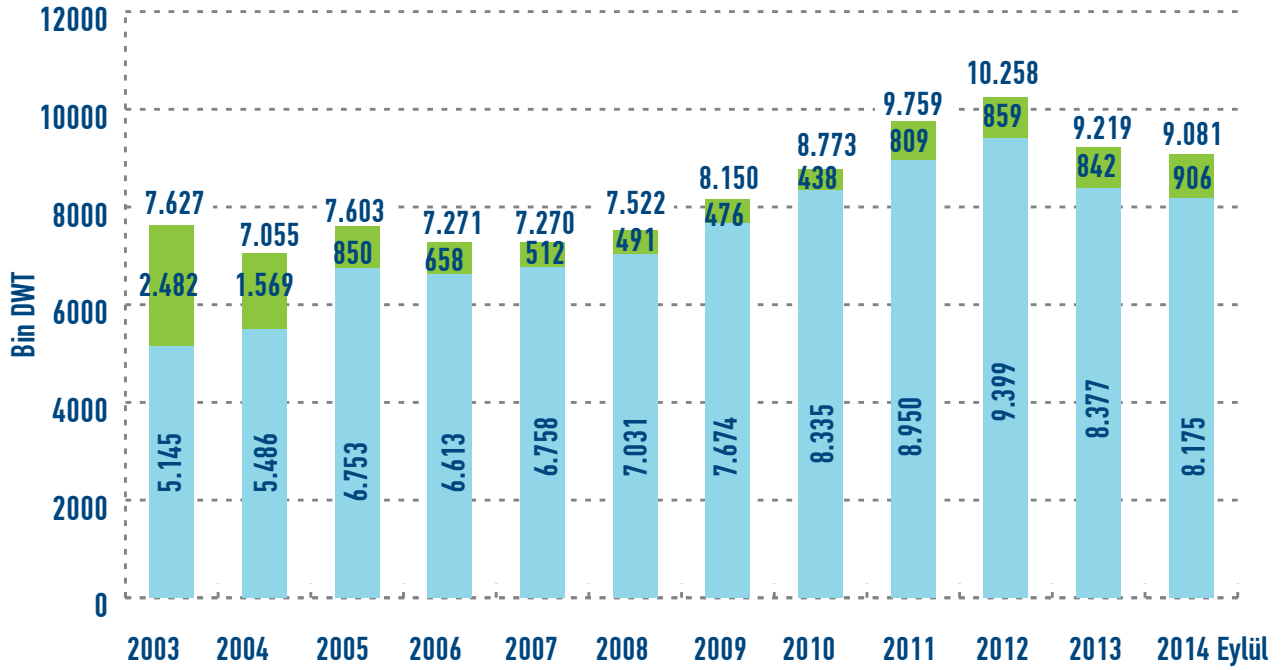
DENİZ TİCARET FİLOSU

Sicillere Kayıtlı Gemi Sayısı (150 GT ve üzeri)

2014 Eylül ayı itibarıyla, sicillere kayıtlı deniz ticaret filomuz 2003 yılına göre adet bazında %66, DWT bazında ise %19 artış gerçekleştirmiştir (Grafik 20-21).



Grafik 20. Türk Bayraklı Filo Adet Gelişimi (150 GT ve Üzeri) (Kaynak: UDHB-DTGM)



Grafik 21. Türk Bayraklı Filo DWT Gelişimi (150 GT ve Üzeri) (Kaynak: UDHB-DTGM)

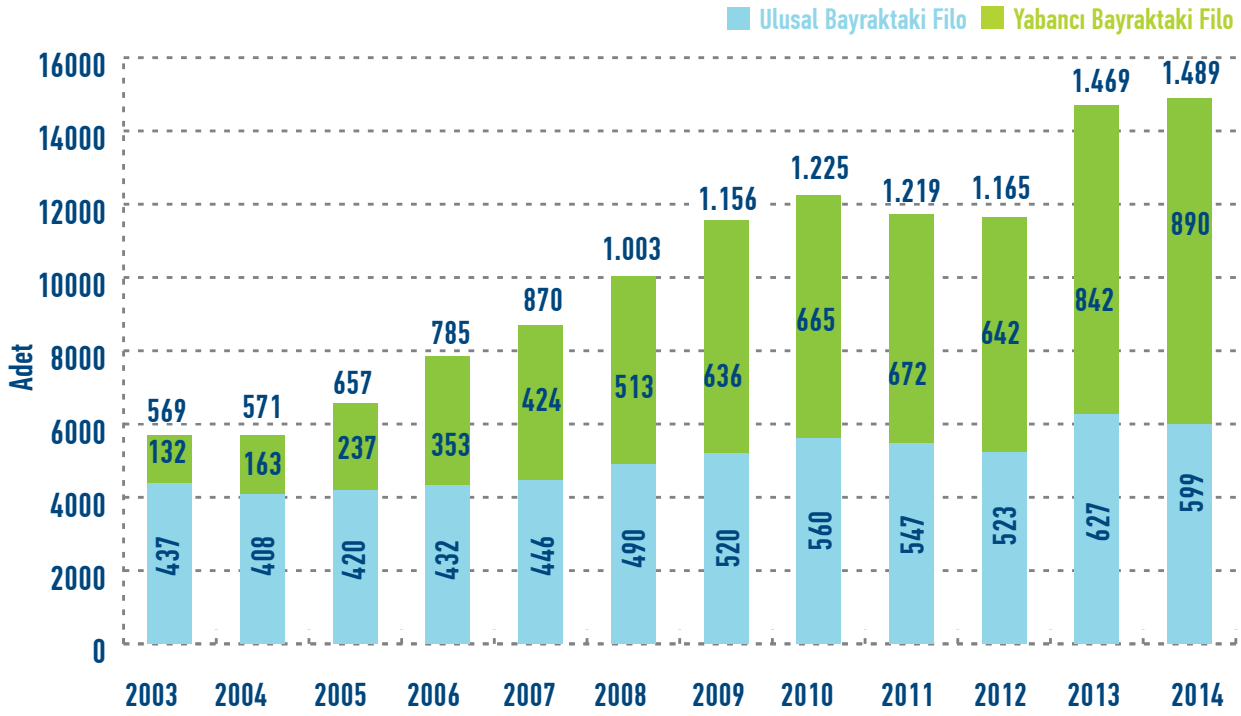
Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu

Türk sahipli deniz ticaret filosunda (1000 GRT ve üzeri); 01 Ocak 2014 tarihi itibarıyla 2003 yılına göre adet bazında %162, tonaj bazında %245 oranında artış gerçekleşmiştir (Tablo 2, Grafik 22-23).

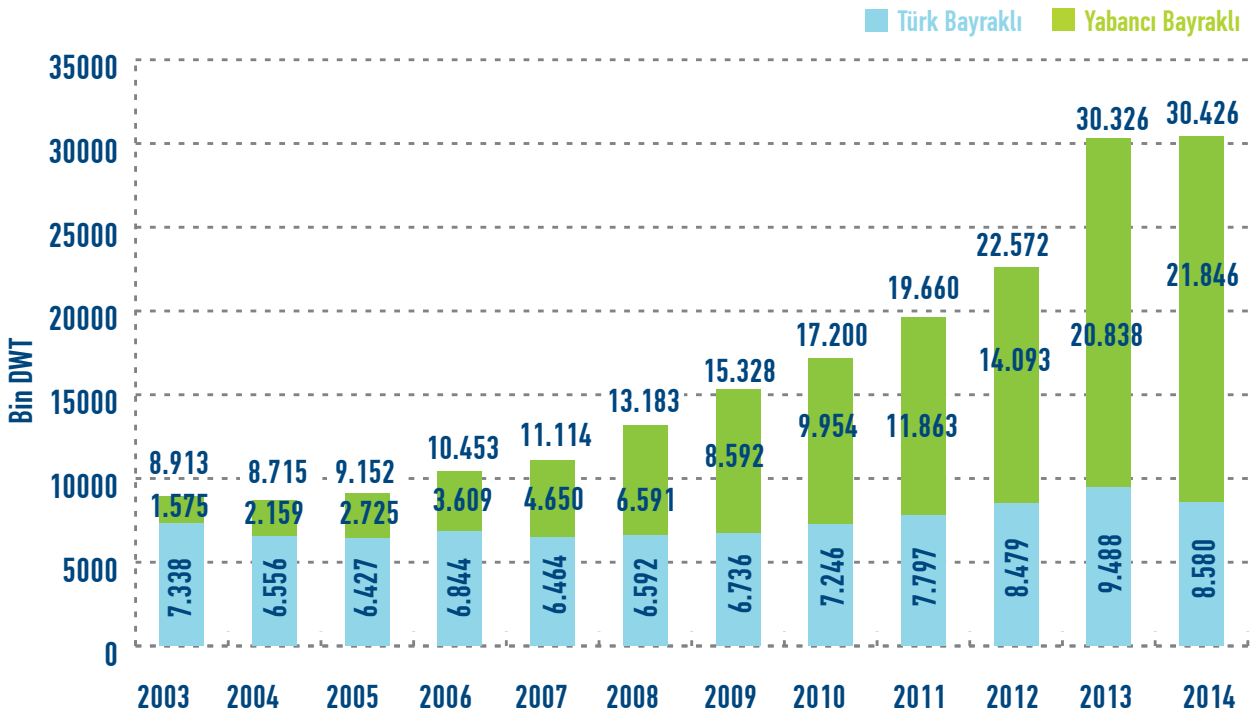
Tablo 2. Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (1000 GT ve Üzeri) (Kaynak: ISL)

YIL	Dünya Sırası	Ulusal Bayraktaki Filo				Yabancı Bayraktaki Filo				Toplam Filo			
		Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort Yaş	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort Yaş	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort Yaş
2003	17	437	7.338	58	18,4	132	1.575	20	19,3	569	8.912	78	18,6
2004	18	408	6.556	56	19,0	163	2.159	24	20,0	571	8.715	80	19,0
2005	20	420	6.427	53	18,0	237	2.725	24	22,0	657	9.152	77	20,0
2006	19	432	6.844	50	19,0	353	3.609	24	21,0	785	10.453	74	20,0
2007	19	446	6.464	50	19,0	424	4.650	36	21,0	870	11.115	87	20,0
2008	17	490	6.592	62	19,0	513	6.591	50	20,0	1.003	13.183	113	19,0
2009	16	520	6.736	69	18,0	636	8.592	61	20,0	1.156	15.328	130	19,0
2010	15	560	7.246	70	17,5	665	9.954	66	18,6	1.225	18.671	136	18,1
2011	15	547	7.797	72	16,8	672	11.863	59	17,6	1.219	19.660	131	17,2
2012	15	523	8.479	76	16,5	642	14.093	60	16,2	1.165	22.572	136	16,3
2013	13	627	9.488	88	17,4	842	20.838	91	16,7	1.469	30.327	179	17,0
2014	13	599	8.580	91	17,7	890	21.846	101	17,2	1.489	30.427	192	17,4





Grafik 22. Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu Gemi Sayısı (1000 GT ve üzeri) (Kaynak: ISL)



Grafik 23. Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu Gemi Tonajı (1000 GT ve üzeri) (Kaynak: ISL)

Tablo 3. Ülke Filolarının DWT Bazında Dünya Sıralaması (1.000 GT ve üzeri) (Kaynak: ISL-Ocak 2014)

Dünya Sıralaması (DWT)					Ulusal Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontrol Edilen Toplam Filo				2013- 2012 DWT DEĞİŞİMİ (%)	YABANCI DWT ORANI (%)
2013	2012	2011	2010	Ülkeler	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)		
1	1	1	1	YUNANISTAN	816	73.737	198	41742,0	3.173	208.463	1.267	11.1	3.989	282.200	1.465	11.5	8.4	73.9
2	2	2	2	JAPONYA	691	17.626	13	12.6	3.414	217.745	1.388	7.1	4.105	235.370	1.401	8.0	2.4	92.5
3	3	3	4	ÇİN	2.241	70.358	559	12.4	2.329	114.086	776	12.4	4.570	184.444	1.336	12.4	13.6	61.9
4	4	4	3	ALMANYA	333	15.882	1.151	12.8	3.478	111.095	4.760	9.0	3.811	126.976	5.911	9.3	-3.1	87.5
5	5	5	5	KORE	693	15.851	95	17.8	902	67.575	567	10.0	1.595	83.425	662	13.4	4.7	81.0
6	6	8	6	NORVEÇ	513	15.467	72	15.3	1.048	41.938	243	13.8	1.561	57.405	315	14.3	-1.9	73.1
7	7	12	11	SINGAPUR	736	28.857	653	8.6	558	22.567	204	16.2	1.294	51.424	857	11.9	7.6	43.9
8	8	6	7	A.B.D	194	4.318	74	23.1	836	43.319	157	13.8	1.030	47.637	232	15.6	1.4	90.9
9	9	10	10	TAYVAN	88	3.807	87	16.3	756	43.725	858	10.6	844	47.532	945	11.2	4.6	92.0
10	10	11	9	DANİMARKA	330	13.459	683	12.8	572	27.677	788	9.5	902	41.136	1.471	10.7	-2.5	67.3
11	11	14	14	İTALYA	553	17.752	75	13.6	483	23.312	965	11.8	1.036	41.064	1.040	12.8	-0.7	56.8
12	13	7	8	HONG KONG (SAR)	424	25.633	412	7.1	265	8.005	59	41745,0	689	33.637	471	10.7	8.0	23.8
13	13	15	15	TÜRKİYE	599	8.580	91	17.7	890	21.846	101	17.2	1.489	30.427	192	17.4	0.3	71.8
14	14	16	17	HİNDİSTAN	400	13.974	23	12.6	151	9.121	10	11.6	551	23.095	33	12.3	-1.5	39.5
15	15	18	18	KANADA	113	1.004	9	30.2	291	21.569	415	41739,0	404	22.574	424	15.9	2.1	95.6
16	22	9	13	İNGİLTERE	243	6.801	162	10.8	305	15.011	81	14.0	548	21.812	243	12.6	-9.1	68.8
17	16	17	16	RUSYA	1.009	4.944	68	27.1	476	16.416	52	18.8	1.485	21.360	120	24.4	0.9	76.9
18	18	24	19	İRAN	132	3.945	97	15.3	73	14.243	14	9.9	205	18.187	111	13.4	17.8	78.3
19	19	20	20	SARABİSTAN	42	727	6	21.3	84	13.518	1	11.0	126	14.245	7	14.4	-4.2	94.9
20	20	19	21	BELÇİKA	53	4.980	1	11.0	116	8.633	27	7.3	169	13.613	28	8.4	-3.1	63.4
21	23	22	23	ENDONEZYA	1.297	10.828	153	24.8	122	2.460	4	15.3	1.419	13.288	157	24.0	4.2	18.5
22	21	21	22	MALEZYA	231	6.641	17	15.4	98	6.362	3	12.9	329	13.003	20	14.7	-1.7	48.9
23	25	27	25	B.A.E	38	263	1	14.6	388	12.513	51	19.4	426	12.776	52	19.0	24.8	97.9
24	24	23	26	BREZİLYA	68	1.985	17	22.4	44	10.001	3	10.5	112	11.986	20	17.7	5.0	83.4
25	26	25	27	FRANSA	125	3.349	195	12.7	153	6.633	391	9.6	278	9.982	586	11.0	9.8	66.4
26	27	26	28	HOLLANDA	637	5.390	212	9.2	242	3.549	59	12.9	879	8.939	271	10.2	5.7	39.7
27	-	13	12	BERMUDA c)	-	-	-		40	8.253	0	11.7	40	8.253	0	11.7	13878.5	100.0
28	-	-	-	UMMAN	4	6	-	9.7	31	6.918	-	4.9	35	6.923	-	5.4	12.8	99.9
29	29	30	29	VIETNAM	724	5.800	28	10.0	70	1.111	6	20.7	794	6.911	34	10.9	4.6	16.1
30	28	29	-	KUVEYT	28	3.856	25	11.4	40	3.011	191	7.7	68	6.866	216	9.3	-0.4	43.8
TOPLAM 30 ÜLKE					13.355	385.820	5.178	15.3	21.428	1.110.672	13.443	11.2	34.783	1.496.492	18.621	12.8	4.9	74.2
DİĞER					2.393	30.548	256	23.1	2.639	65.874	645	20.2	5.032	96.422	901	21.4	9.2	68.3
ALT TOPLAM					15.748	416.368	5.434	16.5	24.067	1.176.546	14.088	12.2	39.815	1.592.915	19.522	13.9	4.6	73.9
BİLİNMEYEN					...	...	...	...	...	...	...	...	431	3.006	27	22.2	-63.2	...
TOPLAM DÜNYA FİLOSU													40.246	1.595.921	19.549	14.0	4.2	



GEMİ ADAMLARI VERİLERİ

ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) verilerine göre dünya genelinde;

- Toplam 1,2 milyon gemi adamı bulunmaktadır.
- Gemilerde 466.000 zabıt, 721.000 tayfa çalışmaktadır.



2010 yılında yapılan son BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) araştırmasına göre ülkemiz, dünya geneli gemi adamı oranında yüzde 6,66 pay ile 2 nci sıradadır (Tablo 4).

Tablo 4. Dünya Geneli Gemiadamı Oranı (Zabitan ve Tayfa)

Çin	10,77%
Türkiye	6,66%
Filipinler	6,17%
Endonezya	5,90%
Rusya	4,94%
Hindistan	4,76%
ABD	2,92%
Ukrayna	2,90%
Malezya	2,66%
Bulgaristan	2,53%
Myanmar	2,36%
Japonya	2,17%
Romanya	1,85%
Norveç	1,78%
Birleşik Krallık	1,76%
Polonya	1,72%
Vietnam	1,68%
Sri Lanka	1,66%
İtalya	1,59%
Kamboçya	1,52%
Diğer	31,70%

Kaynak: BIMCO/ISF 2010 verileri



Ülkemizdeki Gemi Adamı Sayısı (2014 yılı Ekim ayı itibarıyla)

Tablo 5. Zabitan ve Tayfa Sınıfı Yeterlikler

TOPLAM GEMİADAMI SAYISI	179.828
ZABİTAN SAYISI	47.368
AKTİF ZABİTAN SAYISI	31.135
TAYFA SAYISI	132.460
AKTİF TAYFA SAYISI	112.883

Tablo 6. Diğer Yeterlikler

YETERLİK	SAYISI
AMATÖR DENİZCİ	178.032
BALIKADAM	1.424
KILAVUZ KAPTAN	788
DALGIÇ	640
VTS OPERATÖRÜ	159

Bakanlığımız, yeterlik belgesi olan 360.000 vatandaşımıza hizmet vermektedir.



Denizcilik Eğitimi Veren Kurumların Dağılımı

Tablo 7. Üniversiteler

UZAKYOL EĞİTİMİ VEREN	FAKÜLTE	YÜKSEKOKUL OKUL	TOPLAM
YETKİLİ	7	1	8
YETKİ BEKLEYEN	2	1	3
FAALİYETE BAŞLAMAMIŞ	6	-	6
TOPLAM	15	2	17
3000GT/KW'YE KADAR YETERLİK EĞİTİMİ VEREN	MYO		TOPLAM
YETKİLİ	7	7	
YETKİ BEKLEYEN	3	3	
FAALİYETE BAŞLAMAMIŞ	-	-	
TOPLAM	7	10	

Tablo 8. Meslek Liseleri

MESLEK LİSELERİ	3000GT/KW'YE KADAR	DİĞER	TOPLAM
YETKİLİ	26	13	39
YETKİ BEKLEYEN	0	9	9
BAŞVURU YAPMAMIŞ	0	3	3
TOPLAM	26	25	51

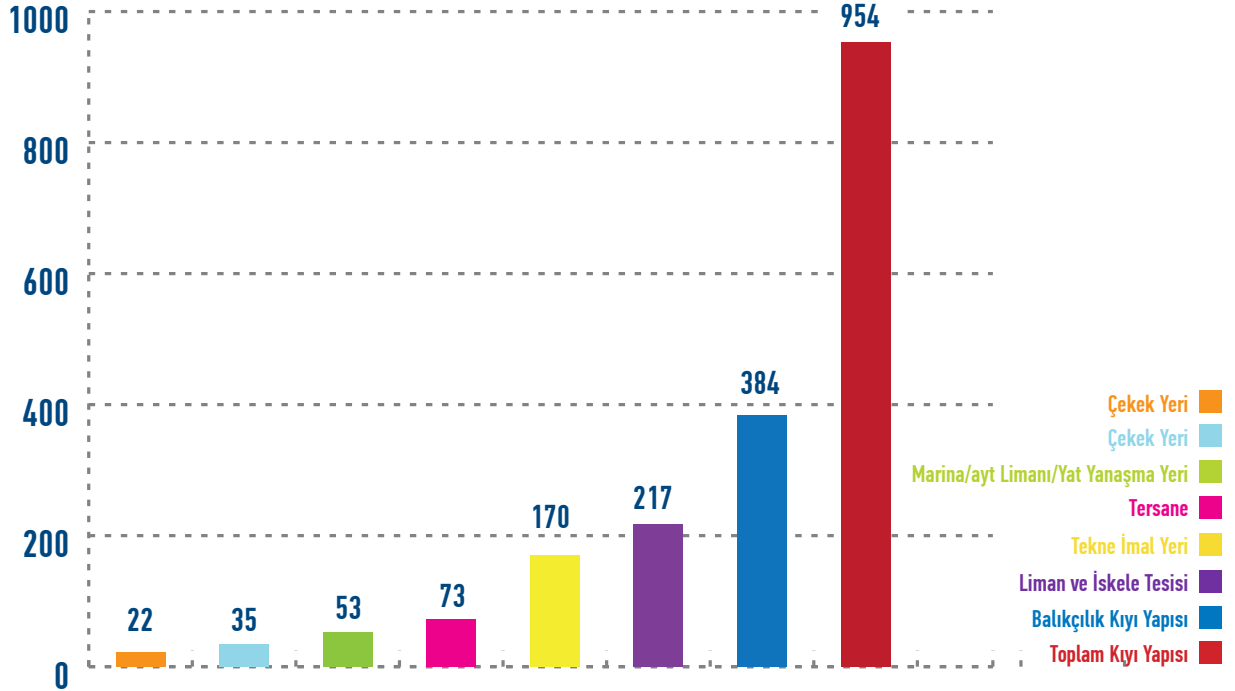
Tablo 9. Özel Kurslar

ÖZEL KURLAR	3000GT/KW'YE KADAR	DİĞER	TOPLAM
YETKİLİ	2	54	56

Denizcilik eğitimi veren 134 adet kurum ve kuruluşun yetkilendirme, izleme ve değerlendirmesi Bakanlığımız tarafından yapılmaktadır.

ÜLKEMİZDEKİ KIYI YAPILARININ GENEL DURUMU

Ülkemizde 2014 Eylül ayı itibarıyla, farklı işlevlerde ve faal olarak liman ve iskele tesisi, marina/yat limanı/yanaşma yeri, tersane, tekne imal yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi olmak üzere toplam 954 adet kıyı yapısı yer almakta olup, söz konusu kıyı yapılarında ve özellikle limanlarımızda son yıllarda oldukça büyük değişim ve gelişmeler yaşanmaktadır (Grafik 24). Kıyılarımızda yaşanan bu gelişmenin ortaya çıkmasında; belirli ekonomik gelişmeler ve endüstriyel talepler ile gerçekleştirilen bazı yasal düzenlemelerin önemli etkisi ol-



Grafik 24. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları (Kaynak: UDHB- TKYGM)



muştur. Bilhassa 1997 yılı sonrasında kıyılarda özel liman yatırımlarının önünün açılması ile bu alanda bir talep patlaması yaşanmıştır. Günümüze kadar olan süreç içerisinde, özelleşen kamu limanları dışında, yeni liman alanları ile İzmit, İskenderun ve Aliağa gibi deniz kıyısında bulunan sanayi bölgelerindeki iskelelerin tevsi projeleri ile limancılık alanlarının büyümesi de söz konusudur.

2010 yılında Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı adıyla Bakanlığımızca bir çalışma yapılmış olup, söz konusu plan; ülke kıyılarındaki limancılık ihtiyaç analizini ve temel öneriler noktasında Bakanlığımızın planladığı 3 ana liman projesini ortaya koymuştur.

Benzer bir çalışma ülkemizdeki turizm tesisleri için de yapılmış olup, ortaya çıkan ülke bütünündeki ihtiyaca göre, birçok yat limanı planlaması ve yapımı için öncülük etmiştir.

Diğer taraftan ülkemizdeki balıkçı barınaklarına yönelik durum tespiti ve balıkçı barınaklarımızın ihtiyaç duydukları teknik eksikliklerin tamamlanması amacıyla "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması" Bakanlığımızca gerçekleştirilerek bir envanter çıkarılması sağlanmıştır.

Bakanlığımızca üst ölçekte yapılmış çalışmalar, ana plan hüviyetindeki dokümanlar ve ülkemiz kıyılarında sektörel kıyı tesisleri tanımlaması ile Ulaştırma, Enerji, Sanayi, Turizm ve Balıkçılık kıyı tesisleri olarak beş ayrı strateji belgesi hazırlanarak, buradan ülkemizin ana master planının oluşturulması çalışması başlatılmıştır.

Bakanlığımızca geliştirilen ve yürütülen projelere ek olarak, enerji politikaları kapsamında, ülkemizin birçok yerinde ithal kömüre dayalı termik santral projeleri geliştirilmekte ve bahse konu termik santrallere ham madde sağlanmasına yönelik kömür elleçlemesi işinin gerçekleştirilebilmesi amacıyla iskeleler yapılması planlanmaktadır.

Ülkemizin artan turizm potansiyeli ve Akdeniz çanağındaki yat turizminden alacağı payın arttırılmasına yönelik oluşturulan politikalar yat limanı sayımızı arttırmaktadır.

Bu sektörde de Bakanlığımız tarafından Yap-İşlet-Devret Modeli ile marinalar/yat limanları yaptırılmakla birlikte özel sektör yatırımcıları tarafından da çok sayıda marina/yat limanı projesi hazırlanmaktadır.

655 sayılı KHK ile Bakanlığımıza verilen görevler çerçevesinde; kıyı yapıları imar plan teklifleri değerlendirilmekte ve onama yetkisi olan kuruma, Bakanlığımız görüşü bildirilmektedir. Bu kapsamda, 2013 yılı içerisinde kıyı tesislerine yönelik olarak hazırlanmış olan 206 adet imar planı teklifine olumlu, 10 adet imar planı teklifine ise olumsuz görüş verilmiştir. 2014 yılı Eylül ayı itibarı ile 200'ün üzerinde imar planı teklifi için Bakanlığımız görüşü sorulmuş ve bunların büyük çoğunluğu sonuçlandırılmıştır.

"Çarpık Yapılaşmaya Son!" "Dolfin Sistemi ile Daha Düzenli, Emniyetli ve Güvenli Kıyılar"

Kıyılarımızın korunması ve efektif olarak kullanımın sağlanması amacıyla öncelikli olarak; Samsun- Kirazlık, Ambarlı, Antalya, Mersin ve Tekirdağ bölgelerinde yoğun olarak bulunan ve akaryakıt ürünlerini elleçlemek üzere yapılmış boru hattı ve şamandıra sistemlerinin ortak bir platform/terminal sistemi üzerinden ayrı boru hatlarıyla elleçleme yapılabilmesi için yeni bir çalışma başlatılmıştır. Yapılan çalışmalar ilgili kurumlarla da paylaşılmış olup, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın bu konuda destekleri alınmıştır.

Özellikle tatil bölgelerimizde görülen otel önü güneşlenme ve denize girme iskelelerinin otel işletmecilerinin kişisel zevkleri ve tercihleri doğrultusunda yapılması yerine belirli bir düzen içerisinde, kıyının kamu yararına kullanımını engellemeyecek şekilde ve minimum kıyı yapılaşması ile sağlanması prensip edinilmiştir. Bu doğrultuda otel önü iskelelere ilişkin imar plan teklifleri revize ettirilerek bir disiplin altına alınmaya çalışılmaktadır.

Ülkemiz insanına denizi daha çok sevdirmek ve insanımızın denizden daha fazla faydalanmasını sağlamak amacıyla, özellikle yat limanları doluluk oranlarının fazla olduğu Ege

ve Akdeniz kıyılarında ve devamında ülkemizin tamamına yönelik olarak "Türk Kıyılarında Yüzer Bağlama Uygulamaları" çalışmaları yapılmakta ve bu çalışma sonucunda özel tekne sahiplerinin en büyük sorunu olan bağlama sorununun çözülmesi hedeflenmektedir. Bu çalışmaya ilave olarak, özellikle belediyeler tarafından hazırlanan rekreasyon amaçlı kıyı düzenlemelerinde halkın denizde sportif, eğlence ve gezi amacıyla, amatör ve özel teknelerini, römork kullanarak denize indirip, denizden çekebilecekleri, yol ile bağlantısı olan ve geri sahasında taşıt ve römork otopark yerini bulunan denize iniş rampaları yapılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

ÜLKEMİZDE GEMİ İNŞA SANAYİ

Ülkemizde tersanelerin geçmişi Selçuklular devrine uzanmaktadır. Selçuklular döneminde Türklerin batıya doğru ilerleyişi, denizcilik açısından Emir Çaka Bey'in 1081'de ilk tersaneyi kurması ve 50 parçalık ilk Türk donanmasını inşa etmesiyle başlamaktadır. Selçuklular devrinde denizcilik alanında yapılan en önemli tesis Alaiye (Alanya) tersanesidir. 1227 yılında yapılan bu tersane, inşasının üzerinden sekiz yüzyıla yakın zaman geçmesine rağmen hala ayakta durmaktadır.

1390 yılında Gelibolu tersanesi ve 1455 yılında da Haliç tersanesi ile başlayan süreçler bu günlere kadar değişen teknolojilere uyumlu olarak süregelmiştir.

Dünya denizciliğinde gemi inşa sanayi; gemi inşa, yat inşa, bakım-onarım, yan sanayi ve gemi geri dönüşüm olarak sınıflandırılmaktadır. Bu sektörler bir geminin dizayn aşamasından başlayarak geri dönüştürülmesi ile noktalanın bütün süreçleri kapsamaktadır.

Ülkemizde faaliyet gösteren tersanelerin rekabet eşitliğinin sağlanması, standartlarının yükseltilmesi, üretim süreçlerinin ve çalışma alanlarının daha emniyetli, güvenli ve çevreye duyarlı hale getirilebilmesi amacıyla tesislerin İşletme İzin Belgelerine sahip olmaları 10.08.2014 tarihi itibarıyla zorunlu hale getirilmiştir.

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ve 2014 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında;

- 2003 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken,
- 2014 yılında 73 adet tersane ve 3,61 milyon DWT proje kapasitesine ulaşıldığı görülmektedir.

Harita 2. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin illere Göre Dağılımı



73 adet tersane, 3,9 milyon m²'lik bir alanda faaliyet göstermekte olup, revizyon ve yatırım planındaki tersaneler ile toplam 11,2 milyon m²'lik bir tersane alanına ulaşılmış olunacaktır.

Faal halde bulunan tersanelerin ve gemi söküm tesislerinin ülke genelinde illere göre dağılımı ve sayıları Harita 2'de gösterilmektedir.

Tersanelerde İstihdam

Gemi sanayimizin lokomotifi olan tersanelerimizde 2003 yılında 14 bin seviyelerinde olan istihdam büyüklüğü 2007 yılında 34 bin seviyelerine çıkmış, ancak ortaya çıkan küresel finansal krizin etkisi ile bu rakam Eylül 2014 itibarıyla yaklaşık 21 bin kişi seviyelerinde gerçekleşmiştir (Tablo 10).

Tablo 10. Gemi Sanayi Sektöründe İstihdam (Kaynak: UDHB TKYGM)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014/9
Gemi İnşa Üretim Tesisleri	14.000	14.700	25.000	28.580	33.480	26.910	19.179	21.449	20.560	23.000	23.000	21.332
Yan Sanayi Tesisleri	42.000	44.100	75.000	85.740	100.440	80.730	57.537	64.347	61.680	65.000	65.000	63.000
Toplam	56.000	58.800	100.000	114.320	133.920	107.640	76.716	85.796	82.240	88.000	88.000	84.332

KURU VE YÜZER HAVUZLAR

Kamuya ait olan Haliç Tersanesinde 3 adet ve Dz.K.K. Pendik Tersanesinde

1 adet, özel sektöre ait olan Tuzla Gemi Endüstrisi, Deniz Endüstrisi, Ursa Gemicilik, Sefine Tersanesi ve Beşiktaş Denizcilik Tersanelerinde ise 5 adet kuru havuz faaliyetini sürdürmektedir. Ayrıca farklı tersanelerimizde bulunan 21 adet yüzer havuz ile tersanelerimizin toplam havuz kapasitesi 30 adete ulaşmaktadır (Tablo 11).

Tablo 11. Kuru ve Yüzer Havuz Yatırımları (Kaynak: UDHB TKYGM)

	2003	2007	2008	2011	2012	2013	2014/9
Kuru Havuz	4	-	7	9	9	9	9
Yüzer Havuz	11	15	-	18	19	21	21

YAT VE TEKNE İMAL TESİSLERİ

2014 yılı Eylül ayı itibarıyla ülkemizde yaklaşık 170 adedi kıyılarda olmak üzere toplam 512 adet yat ve tekne imal tesisi faaliyet göstermektedir.

Mega yat inşasında ise ülkemiz, 25 metre üzeri yat inşası siparişlerine göre dünyada 3 üncü sırada yer almaktadır (Tablo 12).

Tablo 12. Yat Siparişlerinin Metre ve Adet Bazında Dağılımı

Ülke	Metre	Proje Adet
İtalya	10,686	274
Hollanda	3,456	65
Türkiye	3,120	70
ABD	2,435	63
İngiltere	2,081	71
Tayvan	1,724	56
Almanya	1,457	16
Çin	900	26
Birleşik Arap Emirlikleri	851	18
Fransa	412	5

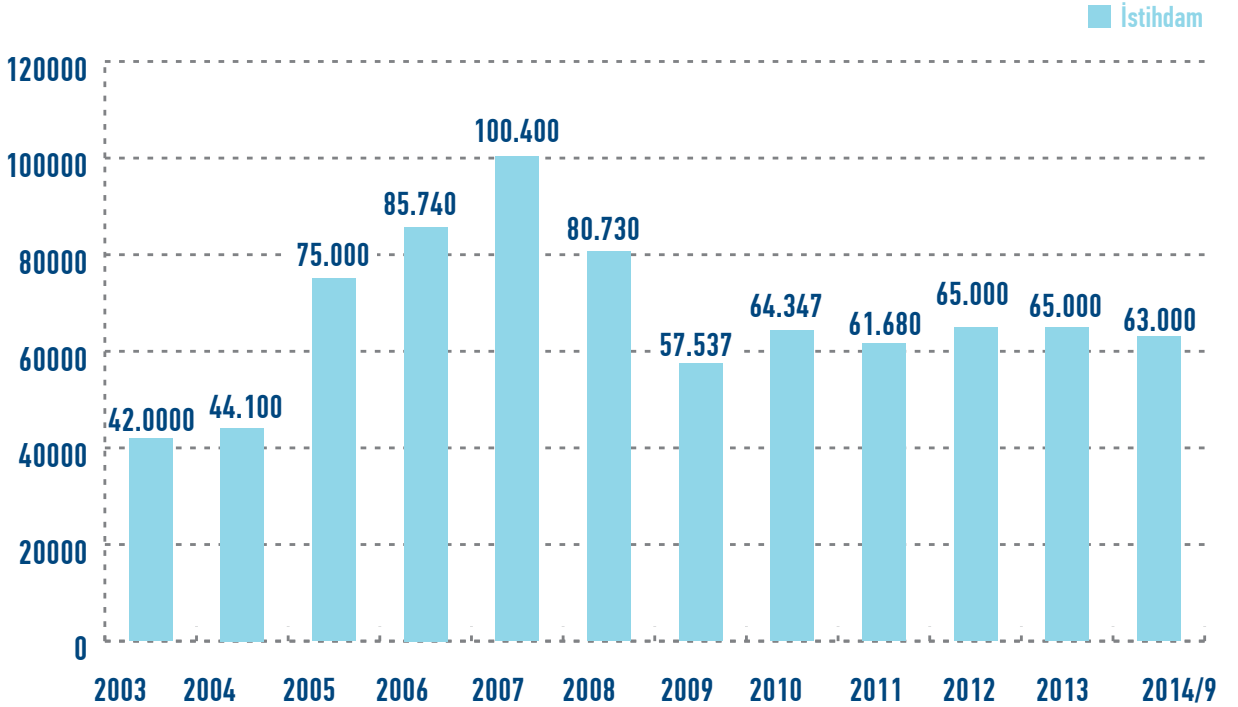
Kaynak: Boat International-Eylül/2014

GEMİ İNŞA YAN SANAYİSİ VE MEVCUT İSTİHDAM RAKAMLARI

Ülkemiz gemi inşa sektörünün büyümesine paralel olarak gemi inşa yan sanayimizdeki istihdam da sektörün yerli katkı oranı kapsamında 1'e 3 istihdam imkânı vererek, ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamaktadır.

2003 yılında 42.000'lerde olan yan sanayi çalışan sayısı, 2007 yılı sonunda 100.000'e ulaşmıştır. Ancak, küresel krizin de etkisiyle tersanelerimizde yaşanan olumsuzluklara paralel olarak yan sanayideki çalışan sayısı 2014 yılı Eylül ayı itibarıyla yaklaşık 63.000 kişi civarındadır (Grafik 25).

Ülkemiz gemi inşa yan sanayisi; bazı ürünlerin üretiminde (ırgatlar, dümen makineleri, elektrik teçhizatı, gemi zincirleri ve çapalar vs.) kendini kanıtlamış olmakla birlikte, bazılarının üretiminde ise (gemi ana makinesi, gemi kazanı, yağ-yakıt separatörleri, seyir cihazları, algılayıcılar vs.) yetersiz kalmaktadır. Diğer yandan, gemi inşasının ham maddesi olan sertifikalı çelik sac ve profilin ülkemizdeki ulusal üretim kapasitesi ise ihtiyacın altındadır.



Grafik 25. Gemi İnşa Yan Sanayinde Yıllara Göre İstihdam (Kaynak: UDHB TKYGM)



GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİMİZ

“Geri Dönüşüm - Yeniden Kazanım = Yeşil Endüstri”

Gemi geri dönüşüm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni gemilerin getirilmesi, daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır. Gemi geri dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri türleri arasında yer almakta olup, ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen “yeşil endüstri” olarak da adlandırılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve çevre kirliliği bakımından daha az risk oluşturduğu bilinmektedir.

1976 yılından itibaren gemi söküm faaliyetleri ülkemizde sadece İzmir İli, Aliağa ilçesinde yapılmakta olup, 1.300 metrelik sahil şeridinde özel teşebbüse ait 22 firma faaliyet göstermektedir. Ayrıca, MKE Gemi Söküm Tesisi de aynı bölgede yer almaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilmiş olan Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi, 2009 yılında, Hong Kong’da düzenlenen ve 63 ülke temsilcisinin hazır bulunduğu diplomatik konferansta kabul edilmiştir. Ülkemiz söz konusu diplomatik konferansa katılım sağlamış olup, söz konusu Sözleşmeyi, Sözleşmenin 16 ncı maddesinin 2.2 nci paragrafı hükümlerine bağlı olarak Hükümetçe kabulü ve TBMM’nin onay şartı ile imzalamıştır.

Rakamlarla Gemi Geri Dönüşüm

Yıllar itibariyle gemi geri dönüşümüne tabi tutulan gemi sayıları ve bunlara karşılık gelen tonaj miktarları Tablo 13’de gösterilmektedir.

Emek yoğun bir sektör olan gemi söküm sanayimiz sağlanan teknik destekler ve uluslararası alanda itibarının artırılması adına yapılan tanıtım faaliyetleri ile küresel krizi fırsata çevirebilmiş olup, 2014 yılı Eylül ayı itibariyle bu sektörde yaklaşık olarak 1.100 kişiye doğrudan, yan sanayi ve tedarikçisi olduğu demir çelik sektörü ile birlikte bu rakamın birkaç misli ile dolaylı olarak istihdam imkânı sağlamaktadır.

Tablo 13. Yat Siparişlerinin Metre ve Adet Bazında Dağılımı (Kaynak: GEMİSANDER)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014/9
Sökülen Gemi Adedi	99	136	88	94	76	72	127	229	341	281	232	151
Sökülen Gemi Tonajı (x1000 LDT)	193,4	153,6	120,2	114,8	135,9	152,0	297,8	410,4	652,5	927	801	416

GEMİ SANAYİNDEKİ MEVCUT TESİSLERDE ÜRETİLEN ÜRÜN PORTFÖYÜ İLE DENİZ ARAÇLARI İTHALAT/İHRACAT DENGESİ

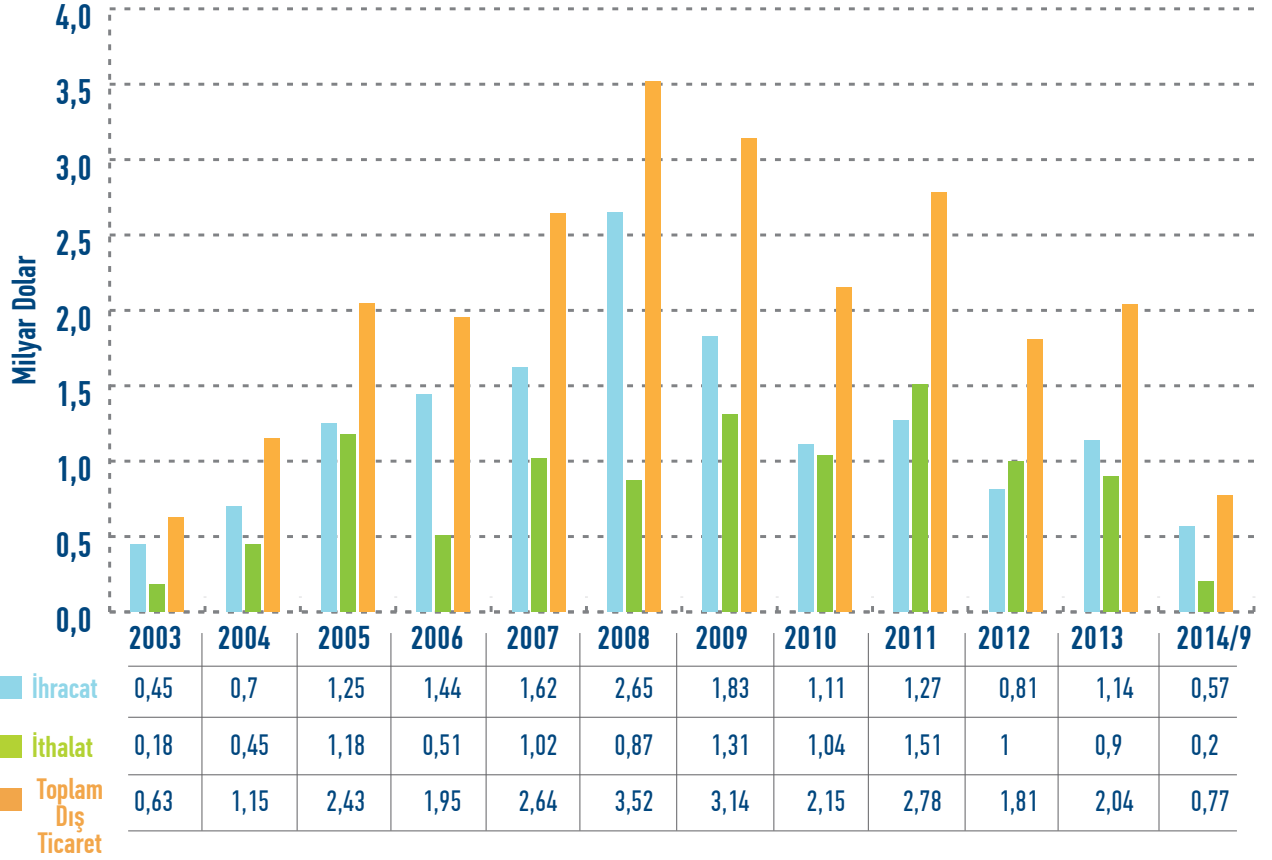
Güçlü tersanecilik altyapımızın yanı sıra ülkemiz kıyılarında deniz ticaretine hizmet sunan diğer sektör dalları ile toplam 954 adet kıyı tesisi faaliyetine devam etmekte olup, bunların tersane, tekne imal, çekek yeri ve gemi geri dönüşüm tesisleri olarak toplam 300 adedi gemi sanayi tesisi hüviyetindedir.

Ülkemizde bulunan 73 faal tersane; kimyasal tankerler, açık deniz balıkçı gemileri, kuru yük gemileri, offshore gemisi, deniz yapıları ve romörkörler ile iki adet boğaz geçiş köprüsünün çelik konstrüksiyon işini yaparak teknoloji üreten, yan sanayi oluşturan ve istihdam sağlayan üretim çeşitliliğiyle bilgi birikimi, deneyimi ve altyapıyı bir bütün olarak ortaya koymaktadır.

Sahillerimizde tersanelere ilave olarak bulunan 170 adet tekne imal tesisi, 35 adet çekek yeri ve 22 adet gemi söküm tesisi gemi sanayimizin bütünleyici parçalarıdır.

Ülkemizin gerçekleştirdiği deniz araçları ihracatı, 2008 yılına kadar artan bir ivmeyle devam etmekteyken, 2008 küresel finans kriziyle birlikte bir azalma içine girmiştir.

2013 yılında, 1,14 milyar Dolarlık deniz aracı ihracatı gerçekleştirilirken, aynı yılda 900 milyon Dolarlık deniz aracı ithalatı yapılmıştır (Grafik 26).



Grafik 26. Deniz Araçları Dış Ticaret Rakamları (Kaynak: TÜİK)

2013 yılında gemi sanayinin 1,14 milyar Dolar'lık gemi ve yat ihracat rakamı yanında, bakım-onarım girdisi ile boğaz köprüleri çelik imalatı ve savunma sanayinin oluşturduğu iş potansiyeli sayesinde sektörün toplam ekonomik büyüklüğü, ihracat rakamı ile sınırlı kalmamaktadır.



POLİTİKA VE DÜZENLEMELER

HAT İZNİ YÖNETMELİĞİ İLE YOLCU VE ARAÇ TAŞIMACILIĞI DÜZENE KAVUŞTURULDU

25.11.2010 tarihinde yayımlanan Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik ile kabotaj hattında düzenli sefer yapacak gemilere hat izni belgesi düzenlenmeye başlanmıştır.

Söz konusu düzenleme kapsamında, hat izni alan işletmecilere, elektronik ortamda Bakanlığımızın veri tabanına aktarılabilecek uygun yazılım ve donanım alt yapısını sağlayarak, taşınan araç ve yolcu sayısı ile yük miktarına ilişkin istatistikleri, belirlenen sınıflamalara uygun olarak doğru ve zamanında sisteme girme zorunluluğu getirilmiştir.

Bu itibarla;

- Yolcu ve araç sayısı anlık olarak takip edilebilecek,
- Yolcu gemileri ve feribotlar kapasitelerini aşamayacaklar,
- Yolcular sigortalı olacak,
- ISM uygulaması ile yolcu taşımacılığı daha emniyetli yapılabilecektir.

P&I sigortası bulundurmayan gemiler limanlarımıza alınmamaktadır.

DENİZDE MALİ SORUMLULUKLAR VE SİGORTA

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik 14 Kasım 2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. 300 GT ve üzeri tüm gemilere, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması (LLMC-96) limitlerinde zorunlu Koruma ve Tazmin (P&I) sigortası şartı getirilmiştir.

Yönetmelik 01 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, bu tarihten sonra P&I sigortası bulundurmayan gemiler limanlarımıza alınmamaktadır.

12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı “Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge” yayımlanarak gemilerin 3. şahıslara ve çevreye vereceği zararların sigorta kuruluşlarınca (P&I Kulüpleri) karşılanabilmesi için muteber kabul edilecek şirketlerin özellikleri belirlenmiştir.

Diğer yandan 19 Aralık 2013 tarihinde yayımlanan 1998 sayılı yönerge ile Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu (CLC 92) Sözleşmesi gereğince gemilere sertifika düzenlenmesi hakkındaki esaslar belirlenmiştir. Bu sertifika ile petrol taşıyan tankerlerin neden olacağı deniz kirliliği karşısında çevre zararları gemi donatanı tarafından karşılanacaktır.

Buna ilave olarak 19 Aralık 2013 tarihinde yayımlanan 1997 sayılı yönerge ile Gemi Yakıtlarından Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu (BUNKERS-2001) Sözleşmesi gereğince gemilere sertifika düzenlenmesi hakkındaki esaslar belirlenmiştir. Bu sertifika ile petrol tankerleri de dahil olmak üzere gemi yakıtlarından meydana gelen deniz kirliliği karşısında gemi donatanının hukuki sorumluluğu belirlenmiştir.

Son olarak Bakanlığımızca katkı verilen çalışmayla Hazine Müsteşarlığınca 19 Temmuz 2014 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği kapsamında mevzuatımızda dağınık halde bulunan yolcu taşımacılığı hususunda zorunlu sigorta hükümleri tek bir başlık altında toplanmıştır.



GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM TESİSLERİNİN MODERNİZASYONUNA YÖNELİK YAPILAN ÇALIŞMALAR

Ülkemizdeki gemi geri dönüşüm tesislerinin fiziksel koşullarının ve yeterliliklerinin Basel ve Hong Kong sözleşmelerine uygun hale getirilmesi amaçlanmakta ve bu kapsamda Bakanlığımızca denetim ve incelemeler ile can, mal ve çevre korumasına yönelik riskler analiz edilmektedir.

Tesislerde gemi söküm alanlarında zemin betonlanma işlemleri yaptırılmış, çevreye duyarlılığı, iş sağlığı ve güvenliği, atıkların çevreye duyarlı bir şekilde bertarafı ve depolanması sağlanmıştır.

Bu faaliyetler yapılırken sektörün sürdürülebilirliği de ön planda tutulmuş olup, yenilikler ve düzenlemeler kademeli olarak gerçekleştirilmiştir. Olumlu yönleriyle uluslararası çevrelerce örnek olarak gösterilmekte olan gemi geri dönüşüm tesislerimiz aynı zamanda birçok yabancı kuruluş temsilcileri tarafından da sıklıkla ziyaret edilmektedir.

Ülkemizdeki gemi geri dönüşüm standartlarının yüksekliği, güneydoğu Asya ülkeleri ve Çin'e kıyasla işçilik maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır.



Gemi Geri Dönüşüm Sektörüne Yönelik Getirilen Düzenlemeler

- Gemi Söküm Yönetmeliği ile bu sektörde faaliyet gösteren firmalara “Gemi Söküm Yetki Belgesi” getirilmiştir.
- Dış Ticaret ve Gümrük Mevzuatında yapılan değişikliklerle, gemilerden çıkan filika, çapa, zincir, makine, motor gibi parçaların mütemmim cüz kapsamına alınması sağlanmıştır.
- Gemi Söküm Yönetmeliği 2004 yılında revize edilerek iş sağlığı ve güvenliği konularında gerekli tedbirlerin alınması sağlanmıştır.
- Sahalar betonlanmış, atık ve tehlikeli atık kapsamındaki maddelerin güvenli bir şekilde bertarafı ve depolanması sağlanmıştır.
- Gemi Söküm Yönetmeliğinde batık ve terk edilmiş gemilerle ilgili düzenleme yapılarak, 69 adet batık ve yarı batığın yerinde sökümü sağlanmıştır.
- IMO nezdinde oluşturulan Güvenli ve Çevreye Uyumlu Gemi Geri Dönüşümü İçin Uluslararası Sözleşme 2009 yılında Hong Kong’da IMO himayesinde düzenlenen Diplomatik Konferansta imzalanmış olup, adı geçen Sözleşme daha sonra TBMM Çevre Komisyonunda görüşülerek kabul edilmiştir.
- Sektör temsilcilerine ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü uzmanlarına, gemi sökümü, gemilerde kullanılan asbestin tanıtılması, kullanımı, sökümü ve depolanması konularında Germanischer Lloyd (GL) ve Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği uzmanları tarafından kurslar düzenlenmiştir.

GEZİ TEKNELERİNE YÖNELİK PİYASA GÖZETİMİ VE DENETİMLERİ (PGD)

Bakanlığımız tarafından hazırlanan Piyasa Gözetimi ve Denetimine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, 16.02.2005 tarih ve 25729 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, 31.05.2005 tarihinden itibaren Gezi Tekneleri Yönetmeliği kapsamındaki tekneler Piyasa Gözetimi ve Denetimi faaliyeti uygulanmaya başlanmıştır.

Bakanlığımız personeline konuyla ilgili teorik ve pratik eğitim verilmiş olup, Piyasa Gözetim ve Denetimi hususunda yetkilendirilen uzman sayısı 25’tir. 2012 yılında 330 ve 2013 yılında ise 370 ürün denetlenmiştir. 2014 yılının ilk 9 ayında ise toplam 285 ürünün denetimi gerçekleştirilmiştir.

Gezi tekneleri hakkında vatandaşlarımızı bilinçlendirmeye yönelik broşür Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanılarak fuarlarda dağıtılmış ve www.tkygm.gov.tr web adresine yüklenmiştir.

GEMİ İNŞA YAN SANAYİNE YÖNELİK OLARAK YAPILAN DÜZENLEMELER

Gemilerde A, B ve F sınıf “güverteler”, “kaplamalar”, “bölmeler”, “tavanlar”, “kapılar” ile “pencereler”, “yangın damperleri”, “boru ve kanal geçişleri”, “kablo geçişleri”, “termal radyasyon testleri” ve “B sınıfı bölmelerin uzantıları” ile ilgili “Yangın direnç testlerini” yapmak üzere “Efectis Era Avrasya Test ve Belgelendirme AŞ” firması ile yine gemilerde kullanılan teçhizatın “Yanmazlık Testlerini” yapmak üzere “Era Laboratuvarları AŞ” firması, Yangın Test Prosedürlerinin Uygulanmasına İlişkin Uluslararası Kod, 2010 (2010 FTP Code) kapsamında Bakanlığımızca yetkilendirilmiştir. Adı geçen laboratuvarların yetkilendirildiği, Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO) bildirilmiştir.

PROJE VE FAALİYETLER

Denizcilik alanında yapılan yatırımların önemli bir kısmı özel sektör eliyle gerçekleştirilmekle birlikte, 655 sayılı KHK kapsamında verilen görevler çerçevesinde büyük kıyı yapıları ile balıkçı barınakları Bakanlığımızca yapılmaktadır.

KONTEYNER LİMANLARI

Kuzey Ege Çandarlı Limanı

Avrupa ile Orta Doğu arasındaki potansiyel trafikten kaynaklanan kombine taşımacılık zincirinde, aktarma merkezi olarak planlanmıştır.

Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise 10 uncu büyük konteyner limanı olarak planlanan Çandarlı Limanının temeli 15.05.2011 tarihinde atılarak işe başlanmıştır.

Aşamalı olarak yapılacak revizyonlarla kapasitesi 12 milyon TEU/yıl'a çıkarılacaktır.

Proje kapsamında;

- 480 m'si taş dolgu dalgakıran,
- 1.020 m'si çelik kazıklı dalgakıran olmak üzere,
- Toplam 1.500 m dalgakıran imalatı yapılmış olup, 31.01.2014 tarihi itibarıyla geçici kabulü yapılmıştır.

Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılacak olan, 2.000 m uzunluğunda ve 1.000 m genişliğindeki rıhtımın, YİD modeli ile 1.Etabın ihalesine çıkılmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir.

Filyos Limanı

Batı Karadeniz'de kuzey-güney aksında kombine taşımacılık hizmeti verecek bir liman kompleksinin hayata geçirilmesi amaçlanmaktadır.

- Filyos Limanı Projesi aynı zamanda geri sahasında oluşturulması planlanan Sanayi Bölgesi faaliyetleri nedeniyle Bölgesel Kalkınma Projesidir. Batı Karadeniz illerinin gelişimi ve kalkınmasında önemli bir ivme oluşturulacaktır.



Kuzey Ege Çandarlı Limanı



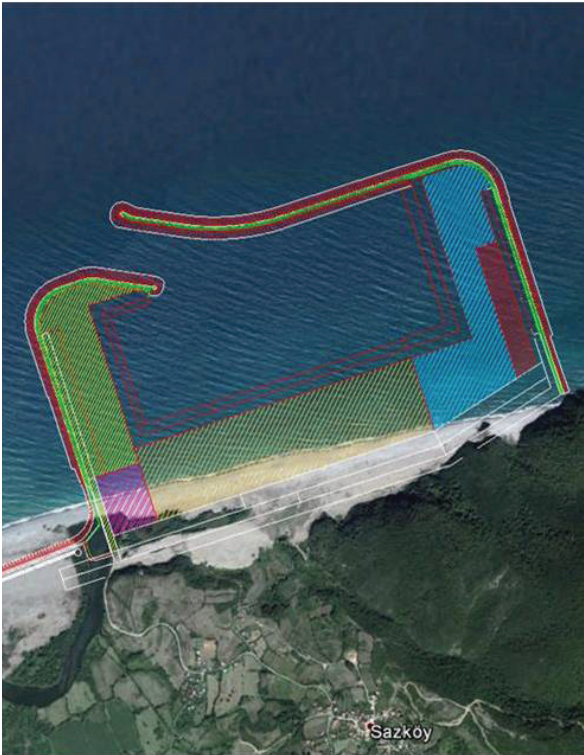
- Artan gemi trafiği nedeniyle Boğazların karşı karşıya kaldığı tehdit azalacaktır.
- Cevher, konteyner, akaryakıt gibi çeşitli yük türlerine hizmet verecek olup, 25 milyon ton/yıl kapasiteye sahip olacaktır.

Zonguldak Filyos Limanı İnşaatının ihalesi 19 Mart 2014 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İhale süreci devam etmektedir.

Proje kapsamında;

- 3000 m uzunluğunda ana mendirek,
- 2000 m uzunluğunda tali mendirek,
- 3000 m uzunluğunda (-14 m ve -19 m derinliğinde) rıhtım,
- Yaklaşık 15 milyon m3 tarama, geri saha dolgusu ve tahkimat işleri yer almaktadır.

Söz konusu inşaatın yapım süresi 4 yıl olarak öngörülmüştür.



Filyos Limanı

Alt yapı inşaatları genel bütçe imkanlarıyla gerçekleştirilecek olup, Yap-İşlet-Devret modeli ile limanın 25 milyon ton/yıl kapasiteyle hizmet vermesini teminen; Üst yapı tesisleri (hangar, depo, işletme binaları, yükleme-boşaltma binaları vb.) yükleme-boşaltma ekipmanları, saha vinçleri, v.b. bağlantı yolları gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Mersin Konteyner Limanı

Doğu Akdeniz, Orta Asya ve Orta Doğu'ya yönelik gelecekteki talebi karşılamak üzere, elverişli konumu nedeniyle konteyner aktarma merkezi olarak planlanmıştır. 12 milyon TEU kapasiteli Mersin Konteyner Limanının İmar Planı çalışmaları sürdürülmektedir.



Mersin Konteyner Limanı

DENİZ TURİZMİ KIYI YAPILARI AÇISINDAN HEDEFLER

Akdeniz çanağında dolaşan toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmış olup, her yıl önemli artışlar olmaktadır.

Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz çanağı marina kapasitelerinin %75'ini oluşturmaktadır. Ancak bu ülkelerde yeni yatırım yerlerinin kısıtlı olması, Batı Akdeniz'in kirlenmesi ve işletme ücretlerindeki artış, Doğu Akdeniz ülkelerini cazip duruma getirmiştir.

Kamu ve özel sektör tarafından gerçekleştirilmiş ve halen işletilmekte olan yat limanlarına ilaveten ihtiyaç duyulan kapasitenin karşılanması amacıyla kamu imkânları, YİD modeli ve özel sektör dinamikleri ile yat turizmi için zorunlu altyapının oluşturulması ve ülkemizin turizm açısından bölgedeki ayrıcalıklı rolünün belirlenmesi büyük önem arz etmektedir.

Halen ülkemizde kamu ve özel sektöre ait işletilmekte olan 62 adet yat limanı ve yat çekek yeri bulunmaktadır.

Mevcut denizde yat bağlama kapasitemiz 17.816 yat olup, inşaatı devam eden ve planlanan yat limanları ile bu kapasitenin 2015 yılında 20.000'e çıkarılması planlanmıştır.

2023 yılında 30.000 yat bağlama kapasitesine ulaşılması hedeflenmiştir.

YİD MODELİ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN TURİZM TESİSLERİ

Yap-İşlet-Devret modeli ile 2003 yılına kadar 1 proje bitirilmiş iken, bugün inşaatı tamamlanarak faaliyetine devam eden Yat Limanı sayısı 9'a çıkarılmıştır. Kamu kaynağı kullanılmadan inşa edilen bu projelerin ekonomiye katkısı yaklaşık 377 Milyon TL'dir.

YİD Modeli İle İhale Edilerek İşletilmeye Açılan Turizm Tesisleri

- Muğla Turgutreis Yat Limanı
- Aydın Didim Yat Limanı
- İzmir Çeşme Yat Limanı
- İzmir Sığacık Yat Limanı
- Yalova Yat Limanı
- Mersin Yat Limanı
- Antalya Alanya Yat Limanı
- Antalya Kaş Yat Limanı
- Mersin Kumkuyu Yat Limanı



Antalya Alanya Yat Limanı



Turgutreis Yat Limanı



YİD Modeli İle İhale Edilerek İnşaatı Devam Eden Tesisler

- Antalya Gazipaşa Yat Limanı
- Muğla Ören Yat Limanı
- Muğla Datça Yat Limanı
- Muğla Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Ya-
naşma Yeri
- Haliç Yat Limanı ve Kompleksi
- Karasu Limanı



Çeşme Yat Limanı

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi

Proje; 2 adet her biri minimum 70 yat kapasiteli yat limanı ve tesisi ile 2 adet 5 yıldızlı 400 odalı otel, apart/ butik oteller, dükkanlar, ofis vb. kongre merkezi, 1.000 kişilik camii, yapılar ve bunlara ilişkin alt yapı ile teknik mahallerden oluşan diğer fonksiyonları ile bunlara ilişkin elektronik, elektrik, mekanik, güvenlik, teçhizat, tesisat işlerini kapsamaktadır.

25 Eylül 2013 tarihinde Sözleşmesi imzalanmıştır.

Yatırım süresi, imar planı ve ÇED raporundan en son onaylananın onay tarihinden itibaren 4 yıl olup, işletme süresi 45 yıldır. Toplam yatırım tutarı 1,4 milyar TL, işletme dönemi boyunca ödenecek toplam kira bedeli de 1,3 milyar ABD Doları + KDV'dir.

**2 adet her biri
minimum 70 yat
kapasiteli yat
limanı ve tesisi**



Haliç Yat Limanı ve Kompleksi

Etüt Proje Çalışmaları Devam Eden Yeni Yat Limanları

- Urla Çeşmealtı Yat Limanı
- İnciraltı Yat Limanı
- Bayraklı (Turan) Yat Limanı
- Şakran Yat Limanı
- Karaburun Yat Limanı
- Seferihisar Ürkmez Yat Limanı

BALIKÇI BARINAKLARI

Ülkemizde 2003 yılında 178 adet balıkçı barınağı varken bu rakam 223'e ulaşmıştır. 12 yılda 46 adet balıkçı barınağı tamamlanmıştır.



Rize Fındıklı Balıkçı Barınağı

YAPIMI DEVAM EDEN BALIKÇI BARINAKLARI

- Balıkesir Ekinlik Adası Balıkçı Barınağı İnşaatı
- İzmir Çeşme Fenerburnu Balıkçı Barınağı İnşaatı
- Zonguldak Kozlu Balıkçı Barınağı Mendirek İkmal İnşaatı
- İzmir Güzelbahçe Yalı Balıkçı Barınağı
- Antalya Gazipaşa - Uğrak Balıkçı Barınağı İnşaatı
- Hatay İskenderun Madenli Balıkçı Barınağı İnşaatı
- Trabzon Arsin Balıkçı Barınağı İnşaatı

LİMANLAR GERİ SAHA DEMİRYOLU VE KARAYOLU BAĞLANTISI MASTER PLAN ÇALIŞMASI

Yatırım Ortamı İyileştirme Koordinasyon Kurulu (YOİKK) Kararları uyarınca kapasiteleri belli bir büyüklükte olan limanların geri saha demiryolu ve karayolu bağlantıları master plan çalışmasının Bakanlığımızca gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.

Söz konusu çalışmanın Özel Teknik Şartnamesi tüm ilgili kurum ve kuruluşların (TCDD, Karayolları, Tersaneler ve Kıyı Yapıları, Deniz Ticareti Genel Müdürlükleri) görüşleri alınarak hazırlanmıştır.

05 Şubat 2014 tarihinde ihale edilmiş ve 03 Nisan 2014 tarihinde sözleşmesi imzalanarak işe başlanılmıştır. İşin 09.12.2014 tarihinde tamamlanması planlanmaktadır.

YEŞİL LİMAN PROJESİ

Ülkemizde son zamanlarda denizyolunun aktif olarak kullanılmasına yönelik geliştirilen ve uygulanan politikalar sonucunda, deniz yoluyla taşınan yolcu ve yük taşımalarda büyük artışlar kaydedilmiştir. Bu taşımalarda lojistik zincirin en önemli parçalarından biri olan limanlar, genellikle kentin merkezinde veya yakınında hizmet vermektedir. Limanların çevre duyarlılıklarının daha da artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasının gerekliliği düşünülerek "Yeşil Liman (Green Port) Projesi" başlatılmıştır.

Avrupa Birliği Katılım Stratejimizin ana akslarından birisi olan "Temiz Denizler ve Kıyılara Ulaşma" hedefimizle de uyumlu olan bu proje ile Avrupa Birliği'nin çevre ve iklim değişikliği politikaları ile aynı doğrultuda limanlardan kaynaklı kirlenmelerin önüne geçmek için çok önemli bir adım atılmış olacaktır. Avrupa Birliği, Beyaz Kitap'ta 2050 yılı itibarıyla ulaştırma sektörünün büyümesi engellenmeden gemi kaynaklı CO2 emisyonunun %40 oranında azaltılmasını hedeflemektedir.





1997 Kyoto Protokolü ve 2009 Kopenhag Protokolü ile zamanımızın en büyük probleminin iklim değişikliği olduğu hususunun altı çizilmiştir. İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının sürdürülebilir kalkınma ve kirlenmelerin minimize edilmesi açısından zaruri olduğu bilinmektedir.



Dünyanın önde gelen birçok liman tesisi tarafından “Yeşil Liman Projeleri”nin uygulandığı ve bir saygınlık unsuru olarak kullanılmakta olduğu düşünüldüğünde, ülkemizin önde gelen liman tesislerinin beklenen hassasiyeti göstereceği, yapılacak çalışmaların vatandaşlarımızın sağlıklı bir çevre içerisinde hayatlarını sürdürmesi yönünde önemli katkılar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

“Yeşil Liman Projesi” kapsamında Bakanlığımızca yapılacak çalışmalar ve incelemeler neticesinde belirlenen şartları yerine getiren liman tesislerine “Yeşil Liman” sertifikası ile özel tasarlanan logonun kullanımı izni verilerek, kamuoyuna duyurulması kararlaştırılmıştır.



ENGELSİZ DENİZLER PROJESİ



Engellilerle ilgili günümüze kadar sağlanan gelişmelerin temelini; engelli kişinin insan hak ve temel özgürlüklerinden tam ve eşit şekilde yararlanmasını ve topluma tam ve etkin bir şekilde katılım-larını sağlamak oluşturmaktadır.

Bu çerçevede dünyada değişen koşullara göre engellilere yönelik çeşitli politikalar, normlar ve standartlar geliştirilmiştir. Bu gelişmeler, ülkemizde de engelliler konusunun değerlendirilmesi ve politika üretilmesi zorunluluğunu doğurmuştur.



Engellilere yönelik Bakanlığımızca başlatılan projelerin tüm ulaşım modlarını kapsayacak şekilde yaygınlaştırılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yaklaşık olarak 7,5 milyon engelli vatandaşımızın yaşadığı ülkemizde, denizyolu taşımacılığını seçen hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların, deniz araçlarına güvenli ve sağlıklı bir şekilde ulaşması ve kullanılması yönünde gerekli tedbirlerin alınması bu kapsamda daha da önem kazanmıştır.

Bu çerçevede, Bakanlığımızca denizyolunu tercih eden engelli yolculara direkt olarak hizmet veren tesis/işletme/kurum/kuruluşların bu konuda gerekli tedbirleri almaları, yolcuların mağdur edilmemesi ve verilen hizmetlere ilişkin olarak yolculara gerekli tüm kolaylığın sağlanarak, engelli yolcuların diğer yolcularla eşit şartlarda seyahat edebilmesine yönelik imkânların, herhangi bir ek ücret talebinde bulunulmaksızın yerine getirilmesi amacıyla “Engelsiz Denizler Projesi” yürütülmeye başlanmıştır.

Yürütülen proje ile engelli vatandaşlarımızın tercih ettikleri gemiye liman ve iskeleden ulaşımı ile seyahat sonunda, gemilere giriş ve çıkışlarında yaşadıkları problemleri azaltmaları yönünde işletmelerin gerekli tedbirleri almaları hedeflenmektedir. “Engelsiz Denizler Projesi” kapsamında, engelli vatandaşlarımıza tüm yolcu limanı ve iskelelerin daha güvenli bir biçimde hizmet vermeleri amaçlanmaktadır.

Proje kapsamında, Bakanlığımız ve Uluslararası Taşımacılar Birliği tarafından hazırlanan “Ulaştırma Personeli İçin Engelli Yolcuyla İletişim Rehberi”, denizyolu taşımacılığında hizmet veren personelin ve vatandaşların bilgilendirilmesi amacıyla ilgili tüm kamu/kurum/kuruluşlara dağıtılmıştır.



Liman/iskele işletmecilerine Engelsiz Denizler Değerlendirme Formu gönderilerek engelli vatandaşlarımıza yönelik yapılmış idari ve teknik düzenlemelerin ne sevi-

yede olduğuna yönelik durum tespiti yapılarak, işletme bazında değerlendirmelerin yer aldığı bir rapor hazırlanmıştır.



Anılan raporda; engelli tuvaleti olan ve haberleşme noktaları olan iskele oranı %7, ulaş-

ılabilirlik standartlarına uyan iskele oranı yaklaşık olarak %10'dur. Aynı şekilde yardım isteme noktası olan iskele sayısının %6, dinlenme noktaları olan iskele sayısının %14 oranında olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu Projenin yaygınlaştırılmasını müteakip, bu oranların üst düzeylere ulaştırılması hedeflenmektedir.



Engelsiz Denizler Projesi kapsamında, özellikle İstanbul, İzmir ve Çanakkale illerimizde bulunan yolcu taşıma şirketlerinin filosundaki toplam 259 gemi ve bu gemilerin kullandığı iskele/limanlarda gerekli düzenlemelerin gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.



TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ TANITIM VE MARKALAŞMA PROJESİ

İMEAK DTO ile “Türk Denizcilik Sektörü Tanıtım ve Markalaşma Projesine” dair protokol imzalanmıştır. Protokolle, yapılacak çalışmalar sonucunda ülkemizde faaliyet gösteren tüm denizcilik ve liman işletmelerinin uluslararası tanınırlığının ve rekabet güçlerinin artırılmasının sağlanması hedeflenmektedir.

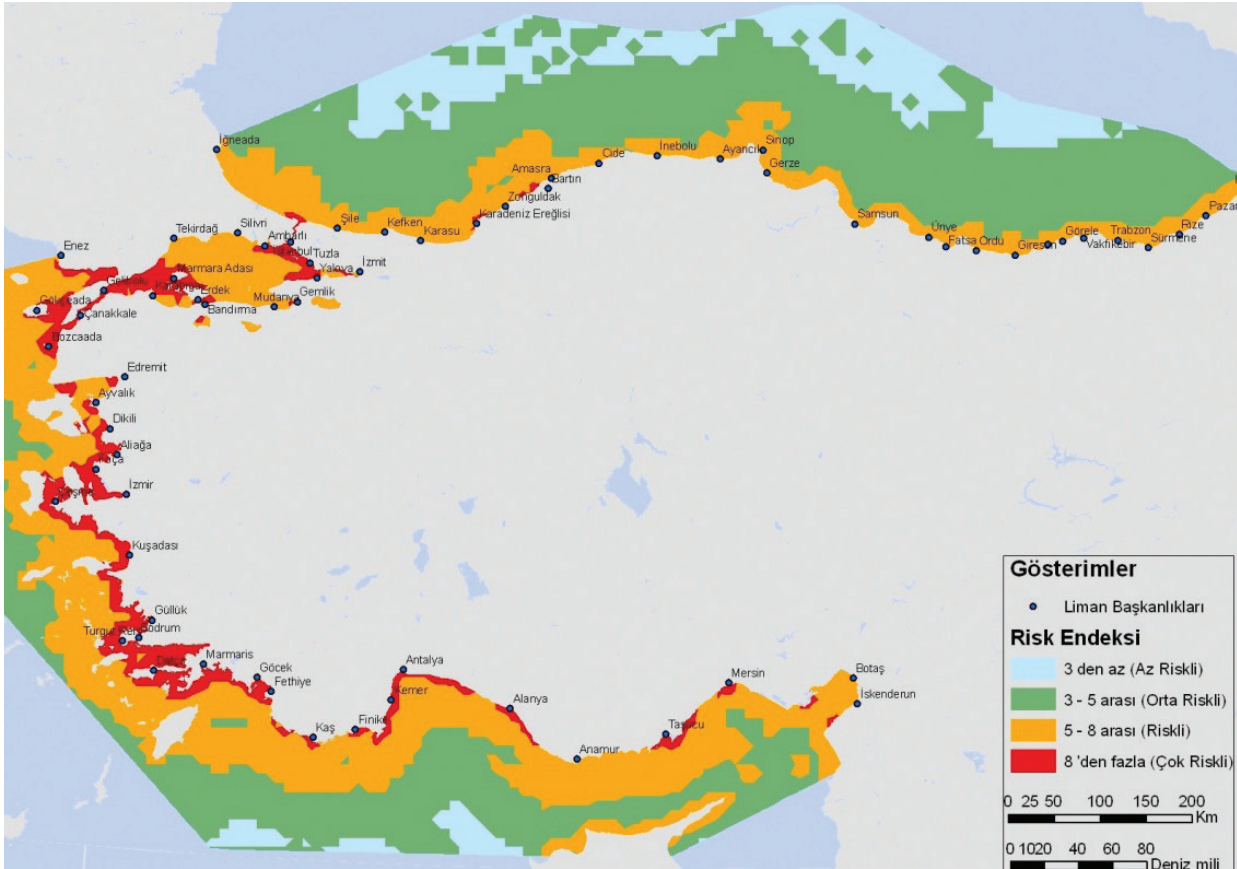
Türk Denizciliğinde bir ilk olması nedeniyle dikkat çeken protokol kapsamında;

- Türk denizcilik sektörü için bir logo belirlenmesi,
- Ülkemiz denizcilik sektörünün bir platformda toplanması ile kolay bir erişim ve iletişim sağlanabilmesi,

- Uluslararası arenada sektörün tanıtımını amaçlayan farklı dillerde etkin bir interaktif web sitesi kurulması, sektörü tanıttak farklı dilde kitapçıklar ve broşürler hazırlanması,
- Uluslararası sektör temsilcilerinin davet edileceği “Forum ve Fuar”lar düzenlenmesi hedeflenmektedir.

ACİL MÜDAHALE MERKEZLERİ PROJESİ

Ülkemizin, deniz kazaları sonucu meydana gelebilecek çevre felaketlerine karşı hazırlıklı olmasını sağlamak amacıyla TÜBİTAK ile ortak bir proje gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında; Türkiye deniz ve sahillerinde duyarlılık haritaları, risk yönetim sistemi, coğrafi bilgi sistemi ve petrol yayılım modeli oluşturulmuştur (Harita 3).



Harita 3.

DENİZCİLİK

Tekirdağ'da yapılacak olan Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi inşaatının yapı denetimi için Danışmanlık Hizmet Alımı ihalesi yapılmış ve 18 Aralık 2013 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Yapım ihalesi ise 9 Ocak 2014 tarihinde yapılmış, 8 Nisan 2014 tarihinde sözleşme imzalanarak inşaata başlanmıştır. İnşaatın 2016 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Acil müdahale ekipmanlarının depolanacağı en büyük alan olan Tekirdağ'daki inşaatın tamamlanması ile beraber eş zamanlı olarak ekipmanlar temin edilecektir. Tüm sistem 2017 yılında devreye girecektir.



Antalya Bölgesel Acil Müdahale ve Eğitim Merkezi

352



Antalya Bölgesel Acil Müdahale ve Eğitim Merkezi

PETROL KİRLİLİĞİNE MÜDAHALE TATBİKATLARI

Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik mevcut imkân ve kabiliyetlerin uyumlu ve etkin olarak kullanılabilmesine ilişkin planlı tatbikatlar Bakanlığımız denetiminde her yıl kıyı tesisleri tarafından yapılmaktadır.



BALAST SUYU PROJESİ

Gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmaların denizlerimize vereceği ekolojik ve ekonomik zararların en aza indirilmesini sağlayacak bir yönetim sistemi kurulması amacıyla TÜBİTAK ile birlikte 2006- 2008 yılları arasında bir proje yürütülmüştür.



Petrol Kirliliğine Müdahale Tatbikatlarından Görüntüler

Proje kapsamında;

- Web tabanlı Balast Suyu Raporlama, İstilacı Tür-ler Veri Tabanı ve Balast Suyu Coğrafi Bilgi Siste-mi oluşturulmuş,
- Tüm limanlarımız için Globallast modeline uygun risk değerlendirmesi yapılmış ve eğitim dokü-manları hazırlanmış, balast değişim alanları be-lirlenmiş,
- Ülkemiz kıyılarına taşınan balast suyu miktarları hesaplanmıştır.

Balast Suyu Pilot Uygulaması

Balast Suyu Yönetimi uygulamaları 2009 yılında BOTAŞ Li-man Başkanlığımız bölgesinde başlatılmış olup, uygulama devam etmektedir.

Bu kapsamda;

- Gelen gemilere balast değişimi yapma zorunlu-luğu getirilmiştir.
- Balast değişimi yapmayan gemiler denetime tâbi tutulmaktadır.
- Denetim yapılan gemilerden balast suyu numu-neleri alınmakta ve analiz edilmektedir.
- Bölgedeki personele balast numune alma eğitimi verilmiştir.

ACİL MÜDAHALE KONUSUNDA YETKİLENDİRME

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler-le Kir-lenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebile-cek Şir-ke/Kurum/Kuruluşların Seçimine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2009/4) kap-samında, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı madde kirliliğine müdahale edebilecek şir-ke/kurum/kuruluşların asgari özelliklerinin belirlenmesi, yetki belgesi verilmesi, görevlendirilmesi ve buna ilişkin usul ve esaslar ile kıyı tesislerinin sorumluluklarını düzen-lemek amaçlanmış ve 11 adet firma yetkilendirilmiştir.

Acil Müdahale Eğitim ve Tatbikatları Konusunda Yetkilendirme

Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğe Hazırlıklı Olma ve Müdahale İle İlgili Eğitim Seminerleri-nin ve Tatbikat Programlarının Usul ve Esasları Hakkında Genelge (Genelge No: 2010/4) kapsamında, deniz çevresi-nin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde, acil durumlarda müdahale konusunda görev alacak ilgili per-sonele verilecek eğitim seminerlerini, bu eğitim seminer-lerinin standart programlarını, icrasını, usul ve esaslarını belirlemek ve gerçekleştirilecek olan tatbikatların esasla-rını ve programını ortaya koymak amaçlanmış ve 15 adet firma yetkilendirilmiştir.

EĞİTİM VE BELGELENDİRME FAALİYETLERİ

Denizcilik Eğitimi

YÖK ve MEB Bağlı Eğitim Kurumları ile Özel Eğitim Ku-rumlarının STCW 78 Sözleşmesine uygunluğunun izlen-mesi, değerlendirilmesi, yetkilendirilmesi ve IMO'ya rapor edilmesi ile ilgili işlemler yürütülmektedir.

YÖK'e bağlı eğitim kurumlarının izlenmesi ve değerlendiril-mesi, imzalanan protokol kapsamında gerçekleştirilmekte olup, sekreteryaya işlemleri yürütülmektedir.

Gemiadamları Sınavları

Zabitan, tayfa, kılavuz kaptan, amatör denizci ve telsiz yeterliklerine ilişkin sınavlar GASM (Gemiadamları Sınav Merkezi) tarafından yapılmaktadır.

Gemiadamları sınavlarının esasları belirlenmekte ve ge-miadamları sınavlarına ilişkin soru bankası güncellenmesi çalışmaları yürütülmektedir.



Gemiadamlarının Belgelendirme İşlemleri

Gemiadamlarına ait taşıta teşkilatınca gönderilen belgelerin incelenerek kod açılımı yapılması ve zabitan, tayfa, kılavuz kaptan, amatör denizci, telsiz yeterlikleri ve profesyonel balıkadam yeterlik belgeleri düzenlemektedir.

AMATÖR DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

Amatör Denizcilik ile ilgili esaslar belirlenmekte ve ADES (Amatör Denizci Eğitim Sistemi)'in işletilmesi, yönetilmesi ve geliştirilmesi faaliyetleri yürütülmektedir.

Amatör Denizci Belgesi (ADB)

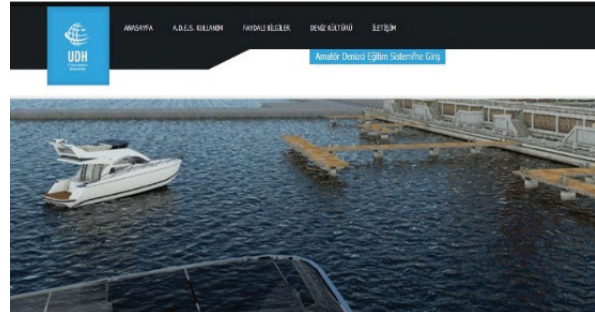
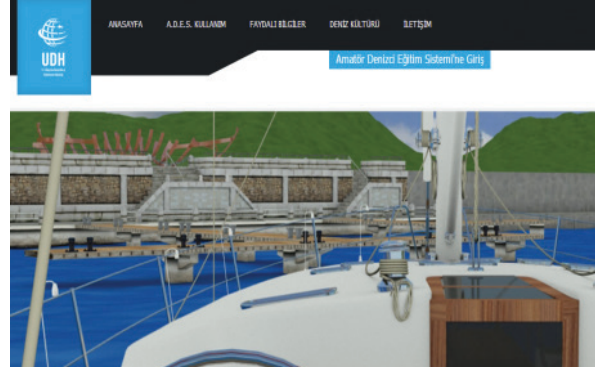
Kişilerin ticari amaç olmaksızın, gezi, eğlence, spor ve amatör balıkçılık faaliyetlerinde kullanılan özel tekneleri kullanabilmek için sahip olmaları gereken bir belgedir.

Amatör Denizci ve Kısa Mesafe Telsiz Sınavları ile bu sınavlara yönelik belgelendirme işlemleri Bakanlığımız tarafından yapılmaktadır.



Amatör Denizci Eğitim Sistemi (ADES)

Bakanlığımızca hazırlanan ve amatör denizciliğin geliştirilmesi ve sevdirilmesi amacıyla vatandaşlarımızın, bilgisayar, akıllı telefon veya tabletleri ile ev, ofis veya internet erişimi olan herhangi bir yerden, günün her saatinde, tamamen ücretsiz olarak faydalanabilecekleri Amatör Denizci Eğitim Sistemi hizmete açılmıştır.



Amatör Denizci Eğitim Sistemi

GEMİLERİN GEMİADAMLARI İLE DONATIMINA İLİŞKİN İŞLEMLER

Gemilerin Gemiadamları ile donatımına ilişkin esasları belirlenmektedir.

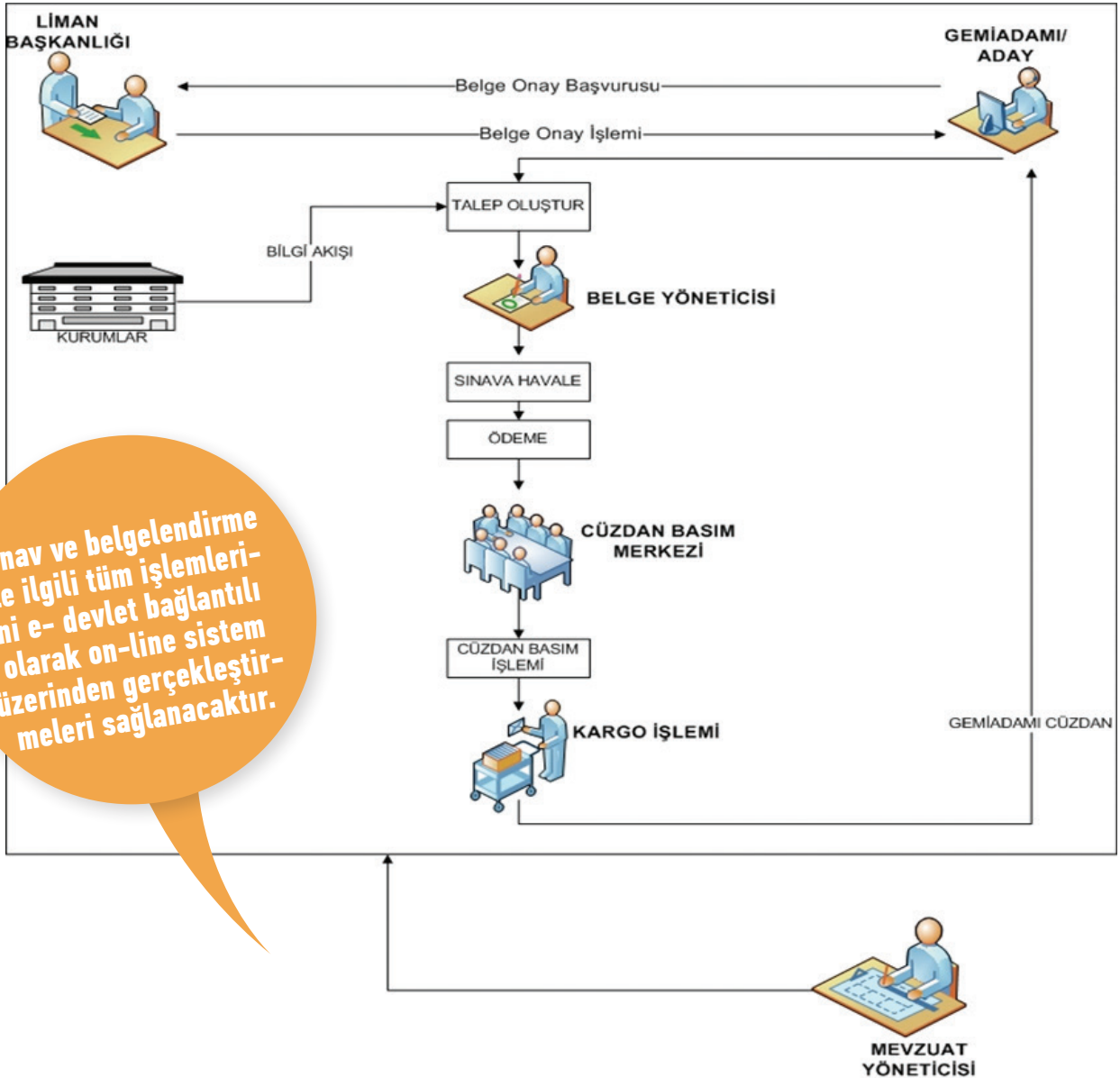
GEMİADAMLARI SORU, ÖNERİ VE BİLGİ EDİNEME HAKLARI

BİMER (Başbakanlık İletişim Merkezi)'den gelen veya doğrudan Bakanlığımızdan talep edilen, soru, öneri, dilekçe ve bilgi edinme hakkı türünde gemiadamı talepleri neticelenerek, ilgisine gerekli bilgilendirilme yapılmaktadır.

GEMİADAMLARI EĞİTİM BİLGİ SİSTEMİ (GAEBS)

Bakanlığımız tarafından denizcilik eğitimi konusunda yetkilendirilmiş tüm kurum ve kuruluşların yetkilerinin, eğitimcilerinin, teçhizatlarının, denetimlerinin, eksikliklerinin, günlük yoklamalarının kayıt ve takip edildiği veri tabanıdır.

Gemiadamları eğitim bilgi sisteminde, kurumların tüm denetim bilgileri arşivlendiği için geriye dönük bilgi ve belge taraması ve incelemesi de kolaylaşmaktadır. Ayrıca tüm kurumlarda açılmış olan eğitimler ve bu eğitimlere katılan gemiadamları sistem üzerinden takip edilebilmektedir. Bu sayede her gemiadamının hangi kurs yerinde hangi eğitimi aldığı sistem üzerinden görülebilmektedir.



GBS'nin Getirileri

- Liman Başkanlıklarının gemiadamı iş ve işlemlerinin tamamına yakınının kalkması,
- Liman Başkanlıklarında gemiadamı iş ve işlemleri için nitelikli personel bulundurma ihtiyacının ortadan kalkması,
- Gemiadamının online olarak (doküman onaylatma dışında) bütün işlemlerini gerçekleştirebilmesi,
- Gemiadamının belge ve cüzdanlarını alabilme süresinin ciddi oranda kısalması (Liman Başkanlıklarında oluşan süre kaybının ortadan kalkması),
- Liman Başkanlıklarında uygulanan prosedürün yazılım aracı ile standart hale getirilmesi,
- Dijital arşivin oluşmasıyla birlikte fiziksel arşive ihtiyacın ortadan kalkması,

- Oluşturulan kurallar sayesinde bir cüzdan içerisinde farklı sürelerde biten belgelerin/ sertifikaların aynı tarihte bitecek şekilde düzenlenebilmesi,
- Gemiadamı Mevzuatının tam anlamıyla yazılıma yüklenmesi ve bu sayede işlemlerin standart hale gelmesi.

GSS (Gemiadamı Sınav Sistemi)

Gemiadamı adaylarının, istediği tarihte ve bölgede, internet üzerinde randevu alarak, bilgisayar ortamında çevrimiçi olarak gerçekleştirilen sınav sistemidir.

GSS ile Yapılan Sınavlar

- Zabitan Gemiadamı sınavları
- Amatör Denizci sınavları
- Kısa Mesafe Telsiz sınavı



GCBM (Gemiadamı Cüzdan Basım Merkezi)



Bakanlığımıza bağlı GCBM (Gemiadamı Cüzdan Basım Merkezi) Ankara'da kurulmuştur ve Gemiadamı cüzdanları 15 Kasım 2013 tarihinden itibaren tek merkez olan GCBM tarafından düzenlenmektedir.

Gemiadamı işlemleri için sicil limanı gözetmeksizin her liman başkanlığından başvuru yapılabilmektedir.

Düzenlenen bu cüzdanlar, gemiadamlarının talep ettikleri adreslere PTT kargo yolu ile kısa sürede ve emniyetli olarak ulaştırılmaktadır. 2014 yılı Ekim ayı itibarıyla 43.000 Gemiadamı Cüzdanı ilgililerine ulaştırılmıştır.



Gemiadamı Cüzdan Basım Merkezi

Bu merkezde, eğitim ve sınav yönergesinde belirtilen kriterlere uygun olarak yangın eğitim merkezi, can kurtarma filikaları ve platformu ve gerekli eğitim salonları yer alacaktır.

DENİZ EMNİYETİ EĞİTİM MERKEZİ PROJESİ

Bu eğitim merkezi; Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Eğitim Merkezi, Helikopter Terk Eğitimi Merkezi, Can Kurtarma Araçlarını Kullanma - Gemiye Terk Eğitim Merkezi ve Temel İlk Yardım Eğitim Merkezi bileşenlerinden oluşmaktadır.



Deniz Emniyeti Eğitim Merkezi

Tek bir eğitim programında 30 kişiye eğitim verebilecek, yıllık 4.500 kişi kapasiteli eğitim merkezi olacaktır.

Bu merkezde, eğitim ve sınav yönergesinde belirtilen kriterlere uygun olarak yangın eğitim merkezi, can kurtarma filikaları ve platformu ve gerekli eğitim salonları yer alacaktır. Tüm gemiadamları burada uygulamalı eğitimlere tabi tutulacak ve merkez yetkili eğitim kurumlarına açık olacaktır.



Bu projenin tamamlanması; denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşların vermekte oldukları eğitimlere ilişkin zorunlu uygulama eğitimlerinde uluslararası standartlarda eğitim verilebilmesi için büyük önem arz etmektedir. Bu sayede daha nitelikli gemiadamı yetiştirerek dünya denizcilik sektörünün ihtiyaçlarına insan kaynağı sağlanması amaçlanmaktadır.



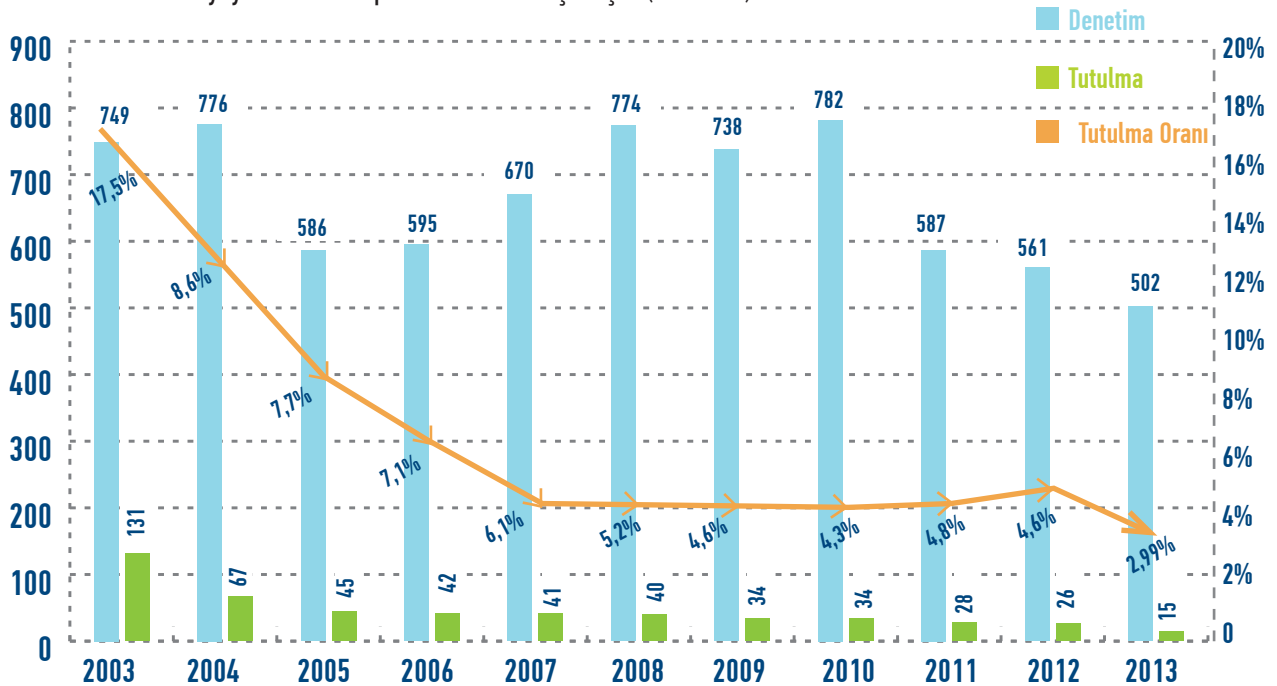
GEMİ DENETİM FAALİYETLERİ

Bayrak ve Liman Devleti Denetimi

Türk Bayraklı Gemiler "Beyaz Liste"ye Demirledi...

Türk Bayraklı gemiler 2003 yılı öncesinde çok düşük performanslı olup, çoğunluğu Avrupa Birliği üyelerinden oluşan ve dünyanın en önde gelen liman devleti denetim rejimi olan Paris Liman Devletleri Kontrolü Mutabakat Muhtırasında (Paris MoU) % 25'in üzerinde tutulma oranı ile "Kara Listede" yer almaktaydı.

Türk Bayraklı gemilerin deniz emniyeti kurallarına uyumu, yurt dışındaki Liman Devleti Kontrollerindeki performanslarının artırılması ve tutulmaların önlenmesi amacı ile Bakanlığımızca başlatılan Denetim ve Eğitim Seferberliği neticesinde; Paris MoU Liman Devleti Kontrollerinde Türk bayraklı gemiler yıllar itibarıyla giderek iyileşen bir performans göstermiş, 2006 yılında ilk defa "Gri Liste"ye, 2008 yılında da ilk defa "Beyaz Liste"ye geçmiştir. Bu tarihten sonra da her geçen yıl performansları yükselen Türk Bayraklı gemilerin 2013 yılında Avrupa limanlarında tutulma oranı % 3'ün altında yer almış ve bu oranla tarihimizin en iyi yıllık denetim performansına ulaşılmıştır (Grafik 28).



Grafik 28. Türk Bayrağı Beyaz Listede (Kaynak: Paris MoU)

Çoğunluğunu Avrupa Birliği ülkelerinin oluşturduğu Paris Memorandumunun hazırladığı ve ülkelerin durumlarının belirlendiği Kara-Gri-Beyaz Listeler, dünya denizciliğinde ülkelerin deniz ticaret filolarının deniz emniyeti bakımından karnesi ve prestij açısından da göstergesi olarak değerlendirilmektedir (Tablo 14).

Paris MoU'ya üye ülkelerin limanlarına giden gemiler Memorandum prosedürlerine uygun olarak denetlenmekte, eksikliği bulunanlar, eksiklikler giderilene kadar bekletilmekte, alıkonmakta ve ağır ticari kayıplarla karşılaşmaktadırlar. Bayrağı kara listede olan ülkelerin gemileri ise olumsuz etkilenmekte, yük sahipleri tarafından takip edilmekte, bu gemiler yük bulmakta zorluklarla karşılaşmakta ve ticari açıdan dezavantajlı duruma düşmektedir.

Tablo 14.

TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN PARİS MOU'DA DENETİM İSTATİSTİKLERİ			
Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Listedeki Durum
2003	749	131	Kara Liste
2004	776	67	Kara Liste
2005	586	45	Kara Liste
2006	595	42	Gri Liste
2007	670	41	Gri Liste
2008	774	40	Beyaz Liste
2009	738	34	Beyaz Liste
2010	782	34	Beyaz Liste
2011	586	28	Beyaz Liste
2012	561	26	Beyaz Liste
2013	502	15	Beyaz Liste
2014	334	15	Beyaz Liste

Kaynak: Paris MoU Yıllık Denetim Raporları

Ayrıca kara ve gri listedeki teknik açıdan standart altı gemilere Paris MoU'daki 27 ülke limanlarına giriş yasağı uygulanmaktadır. Bunun sonucunda gemilerin serbest ticareti giriş yasağıyla engellenmektedir. Türk Bayraklı gemiler beyaz listeye geçmekle limanlara giriş yasağı kapsamında çıkmış ve Paris MoU limanlarında serbestçe ticaret yapma imkânına kavuşmuştur.

Bakanlığımızın IMO - VIMSAS Deneti ve Türk Bayraklı Gemiler

Bakanlığımız 2013 yılı Ekim ayı içerisinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yürütülen "IMO Üye Devlet Gönüllü Denetim Programı (VIMSAS)" kapsamında denetlenmiştir. Oldukça başarılı geçen denet neticesinde 7 farklı konuda pozitif uygulamamız diğer üye ülkelere örnek olacak ölçüde değerlendirilmiştir.



Denet, ülkemize IMO ve dünya denizcilik çevresinde saygınlık kazandırmış ve gemilerimiz ticari açıdan oldukça avantajlı duruma gelmiştir. Türk Bayraklı gemilerin Avrupa limanlarında 6-12 ay olan denetim periyotları, 2014 yılından itibaren 36 aya kadar çıkmıştır. Bu sayede Türk Bayraklı gemilerin Avrupa limanlarında denetimlerden kaynaklanabilecek zaman kayıpları önlenmiş, ticari gemilerimizin yıllık bazda ticari faaliyette bulundukları gün sayısı yükselmiş, ticari kayıpların önüne geçilmiş ve bayrağımızın uluslararası itibarı artmıştır.

Elektronik Hedefleme Sistemi ve Elektronik Sertifika Programı

Gemilerimizin yurtdışı limanlarda tutulmaması ve teknik standartlarının yükseltilmesi amacıyla uluslararası limanlara sefer yapacak Türk Bayraklı gemilere ön sürvey uygulaması yapılmaktadır. Türk limanlarında ön sürvey denetimlerine tabi olacak gemilerin belirlenmesi için Elektronik Hedefleme Sistemi kurulmuş olup, gemiler bu sistem sayesinde risk gruplarına ayrılmaktadır.

Riskli görülen ve geçmiş performansı kötü durumda olan gemilere çok daha sık denetimler yapılmakta, geçmiş performansı iyi olan gemilere ise daha uzun aralıklarla denetim yapılarak gereksiz beklemlerin önüne geçilmektedir. Bu kapsamda, uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilere yılda ortalama 1200 adet ön sürvey uygulaması gerçekleştirilmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin belgelendirilmesine yönelik olarak kurulan Elektronik Sertifika Sistemi sayesinde belgelendirme faaliyetlerinde standart sağlanmaktadır. Bayrak Devleti uygulamalarının sağlıklı olarak takibini teminen "Ulusal Veri Tabanı" oluşturulmuş ve Türk Bayraklı gemilere ilişkin tüm verilerin sağlıklı ve hızlı bir şekilde alınması sağlanmıştır. Bu kapsamda, uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilere yılda ortalama 1000 adet belgelendirme işlemi gerçekleştirilmektedir.

Liman Devleti Denetimleri

Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumlarının (MoU) kurucu ve etkin bir üyesidir. Türk limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemiler, denizde seyir, can, mal ve çevre emniyeti bakımından Akdeniz ve Karadeniz MOU prosedürleri ve ulusal mevzuatımız doğrultusunda etkin bir şekilde denetlenmektedir.



Liman Devleti Denetimi

Bu kapsamda, limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere yılda ortalama 1.900 adet PSC (Port State Control- Liman Devleti Kontrolü), gerçekleştirilmekte olup, bu denetimler neticesinde uluslararası standartları karşılamadığı tespit edilen gemilere yaptırım uygulanmaktadır.

Kabotajda Çalışan Gemilere Yönelik Program Dışı Denetimler

"Denizin bir mili de, bin mili de bir" ilkesiyle, kabotajda çalışan gemilerin uluslararası sefer yapan gemilerle seyir, can, mal, çevre emniyeti, sağlık, çalışma koşulları ve yolcu konforu açısından eşdeğer ölçüde uyumlaştırılması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda, limanlarımız arasında yolcu ve araç taşımacılığı yapan Türk bayraklı gemilerde seyir, can,

mal, çevre emniyetine ilişkin standartlarının yükseltilmesi amacıyla “Program Dışı Denetim Uygulaması” yürütülmektedir.

Ulusal sefer yapan gezi tekneleri, yolcu motorları, feribotlar, yolcu gemileri, Ro-Ro yolcu gemileri, Ro-Ro kargo gemileri araç ve tren ferilerine yönelik olarak denetim uzmanı ekiplerce program dışı denetimler uygulanmaktadır. Bu sayede her gün önemli sayıda yolcu taşıyan bu teknelerin ulusal deniz emniyeti kurallarına uygunluğu kontrol edilmektedir.



Kabotajda Çalışan Gemilere Yönelik Program Dışı Denetim

Ulusal sefer yapan gezi tekneleri, yolcu motorları, feribotlar, yolcu gemileri, Ro-Ro yolcu gemileri, Ro-Ro kargo gemileri araç ve tren ferilerine yönelik olarak denetim uzmanı ekiplerce program dışı denetimler uygulanmaktadır. Bu sayede her gün önemli sayıda yolcu taşıyan bu teknelerin ulusal deniz emniyeti kurallarına uygunluğu kontrol edilmektedir.



Kabotajda Çalışan Gemilere Yönelik Program Dışı Denetim

Ayrıca, Marmara Denizi ve Türk Limanlarında ticari gemilere akaryakıt ikmal eden gemiler de Program Dışı Denetim Uygulaması kapsamına alınarak denetlenmektedir. Eksikliği tespit edilen gemilerin takibi yapılmakta, önemli eksikliklerin bulunması durumunda eksiklikler giderilinceye kadar gemilerin seyrine müsaade edilmemektedir. Bu kapsamda, ulusal sefer yapan gemilere yönelik olarak yılda ortalama 800 adet denetim gerçekleştirilmektedir.

İŞLETMELER VE GEMİ SİCİL FAALİYETLERİ

Gemi Acenteliği

Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile bunların personelini kapsayan Gemi Acenteliği yönetmeliği, günün koşullarına ve sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde hazırlanarak 05.03.2012 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesi sağlanmıştır.

Söz konusu Yönetmelik kapsamında; çağın koşullarına uygun işyerlerinde, eğitimli personel aracılığı ile işlemlerini yürüten gerçek ve tüzel kişiliğe haiz işletmeler adına “Gemi Acenteliği Yetki Belgesi”, yeterliliği tespit edilen personel adına da “Personel Tanıtım Kartı” düzenlemektedir. Ayrıca yetkilendirilmiş acenteler ile adına personel tanıtım kartı düzenlenen personelinin sicilinin tutulduğu ve acentelerin veri girişinde bulunduğu acente bilgi sistemi kurulmuştur.

Uygulamada olan yönetmelik kapsamında 02.09.2014 tarihi itibarıyla; toplam 1.166 acente yetki belgesi başvurusu yapılmış, 1.150 başvuru sonuçlandırılmış, 3.480 Personel Tanıtım Kartı, 271 şube Yetki Belgesi düzenlenmiştir.

Kıyı Tesisleri İşletme İzni

18.02.2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” kapsamında Bakan-



lığımızca 216 kıyı tesisine işletme izni/geçici işletme izni belgesi düzenlenmiştir.

e-Gemi Sicil

Gemi sicil işlemleri ve isim onayları Haziran 2007'den itibaren elektronik ortamda yapılarak, günler süren bürokratik işlemler dakikalara indirilmiştir.

Sicillere ve bağlama kütüğüne kaydedilecek gemilere verilecek adların onayı ve kayıtlı olanların adlarının değiştirilmesi taleplerinin, internet üzerinden yapılmasını sağlayan "Gemi İsim Talebi ve Onayı" programı 07.02.2007 tarihinde devreye alınmıştır. Bu programla, gemiye verilmesi düşünülen ilk isim talebi, onayı ve mevcut ismin değiştirilmesi elektronik ortamda yapılmaktadır.

Sicillere kayıtlı gemilerin sicil bilgileri 06.06.2007 tarihinde devreye alınan "Gemi Sicil Bilgi Sistemi" adlı program ile elektronik ortama aktarılmıştır. Sicil işlemleri ve sicil belgelerinin hazırlanması elektronik ortamda gerçekleştirilmektedir. Sicillerimize kayıtlı tüm gemilerimiz program üzerinden takip edilebilmekte, bu gemilere ait istatistikler anlık olarak alınabilmektedir.

Bağlama Kütüğü

Özel teknelerden alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV)'nin çok yüksek olması amatör denizciliğin gelişmesi önünde büyük bir engeldi. Bu sebeple amatör tekne sahipleri, teknelerini yabancı ülke sicillerine kaydedip, yabancı bayrakla sahillerimizde ve marinalarımızda bulundurmakta idiler. Amatör denizciliğin geliştirilmesi ve söz konusu olumsuz durumun düzeltilmesi için yapılan çalışmalar neticesinde, 15.05.2009 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 5897 sayılı Kanun ile amatör teknelerden alınan MTV kaldırılmış ve bu kapsamdaki teknelerin bağlama kütüklerine kaydı zorunlu hale gelmiştir.

Yeni uygulama ile;

- Teknelerden MTV kaldırılmıştır.
- Münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları ile 5 metreden küçük tekneler ruhsatname ve vize harçlarından muaf tutulmuştur. Bağlama kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçları, her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretinden muaf tutulmuştur.
- Bağlama kütüğüne kaydedilen fakat harç kapsamında olmayan gemi, deniz ve içsu araçlarına düzenlenen ruhsatnamelerden en düşük harç miktarının 1/4'ü oranında ücret alınması ve bu ücretin Bakanlık Döner Sermayesine yatırılması ve harç kapsamında olan gemi, deniz ve içsu araçlarına ait ruhsatnamelerin yıpranması, kaybı ve çalınması halinde düzenlenen ruhsatnameler için de en düşük harç miktarının 1/4'ü oranında ücret alınarak Bakanlık Döner Sermayesine yatırılması hususu Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği ile düzenlenmiştir.

Tüm Tekneler Elektronik Ortamda Kayıt Altına Alınmaktadır

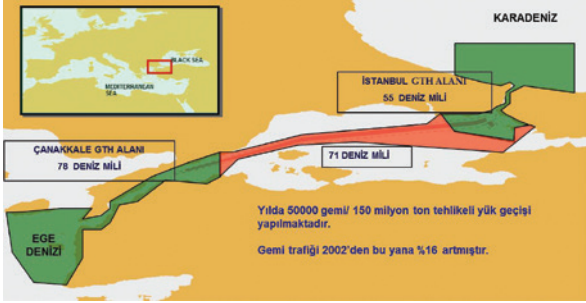
Tüm tekne kayıtlarının elektronik ortamda yapılıyor olması, eski defter kayıtlarının elektronik ortama alınması ve elektronik ortamdaki kayıtların güncellenmesinin tamamlanmasıyla, 2011 yılı başından itibaren her türlü sorgulama ve takyidat elektronik ortamda yapılabilmektedir.

Bakanlığımız ile ilgili karar verici kurumlar arasında yapılacak protokollerle; gemi sahipliği, haciz, ipotek, seferden men vb. kararların ifası, elektronik ortamda yapılabilmektedir.

SEYİR EMNİYETİ VE DENİZ GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması ile deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi amacıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na kurulan TBGTH Sistemleri 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Marmara Denizi ve Kuzey Ege deniz alanlarının kapsanması amacı ile kurulan ilave teçhizatlar ile sistem, 2008 yılında tam kapasite ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından işletilmeye başlamıştır.

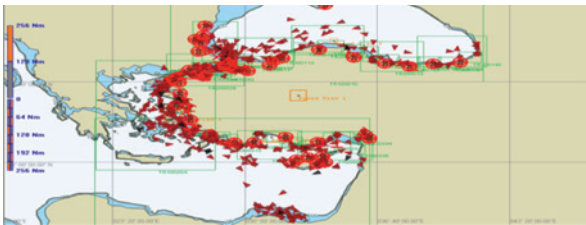


Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

Sistemin devreye girmesi ile Türk Boğazları, Marmara Denizi'nin büyük bölümü ve Kuzey Ege deniz alanı kontrol altına alınarak gemi seyir güvenliğine olumlu katkılar sağlanmış ve ülkemizin uluslararası alanda prestiji artmıştır.

Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)

09.07.2007 tarihinde hizmete girmiş olan Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) ile Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'de çok geniş bir alanda OTS cihazı ile donatılmış olan gemiler anlık olarak takip edilmektedir.



Otomatik Tanımlama Sistemi OTS

Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) Klas-B CS

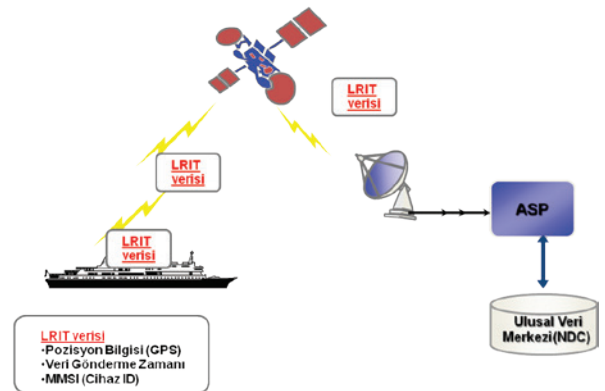
Denizde emniyet ve güvenliğin artırılması, deniz kirliliğinin önüne geçilmesi, yasadışı eylemlerin önlenmesi, kıyılarımızda seyreden SOLAS kapsamına giren ve girmeyen tüm deniz araçlarını izleyerek deniz resminin elde edilmesi, dolayısıyla emniyetli bir deniz ulaştırmasının sağlanması amacıyla SOLAS kapsamı dışındaki gemi ve deniz araçlarının OTS Klas-B CS cihazı ile donatılması 01.01.2010 tarihi itibarı ile zorunlu hale getirilmiştir. Söz konusu cihazlar yerli olarak ulusal imkânlarla üretilmiştir.



Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) Klas-B CS

Gemilerin Uzaktan Tanımlanması ve Takibi Sistemi (LRIT)

LRIT sistemi ile INMARSAT uyduları kullanılarak, dünyanın neresinde olursa olsun tüm Türk Bayraklı gemiler ile kıyılarımızdan 1000 Deniz Mili uzaklığa kadar deniz alanı içerisinde yer alan tüm gemiler izlenebilmektedir.



LRIT Veri Aktarım Şeması



LRIT Sistemi projesinde, 30.09.2009 tarihi itibarıyla küresel olarak veri paylaşımına başlanmıştır. Sistem üzerinden takip edilecek olan Türk bayraklı gemilere LRIT uyum testi yapacak firmalar, Bakanlığımızca yetkilendirilmiş olup, yaklaşık 600 adet uluslararası sefer yapan Türk bayraklı geminin testleri yetkili firmalarca tamamlanmış ve belgelendirilmiştir. Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08.03.2010 tarihi itibarıyla başarıyla geçmiştir.

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS CODE)

ABD’de yaşanan 11 Eylül hadisesinden sonra deniz taşımacılığındaki güvenliği arttırmak amacıyla 1 Temmuz 2004’te yürürlüğe giren ve SOLAS bölüm XI–2 eki ile tanımlanan “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu” (ISPS CODE) tüm dünyada geçerli hale gelmiştir. Kod kapsamında 551 adet Türk bayraklı geminin güvenlik planları onaylanmıştır.

Ayrıca, uluslararası sefer yapan gemilere hizmet veren 184 adet kıyı tesisinin güvenlik değerlendirmesi onaylanmış, 180 tanesinin güvenlik planları onaylanarak bu tesisler Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası ile belgelendirilmiştir. 5 yılda bir yeniden hazırlanan Güvenlik Değerlendirmesi ve Planlarının taşra teşkilatımız tarafından yerinde kontrolü ve merkez tarafından onayı yapılmaktadır (2014 yılı içerisinde yeniden onaylama süreci devam etmektedir).



ISPS Tatbikatı

Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi; Kocaeli Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez Bölgelerini kapsayan Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS), tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ve olağan dışı durumlarda sistemin kesintisiz çalışmasını sağlayacak, Felaket Kurtarma Sistemi (FKS) olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır.



GTYS Kapsamı

Bölgesel GTH Sistemleri ile;

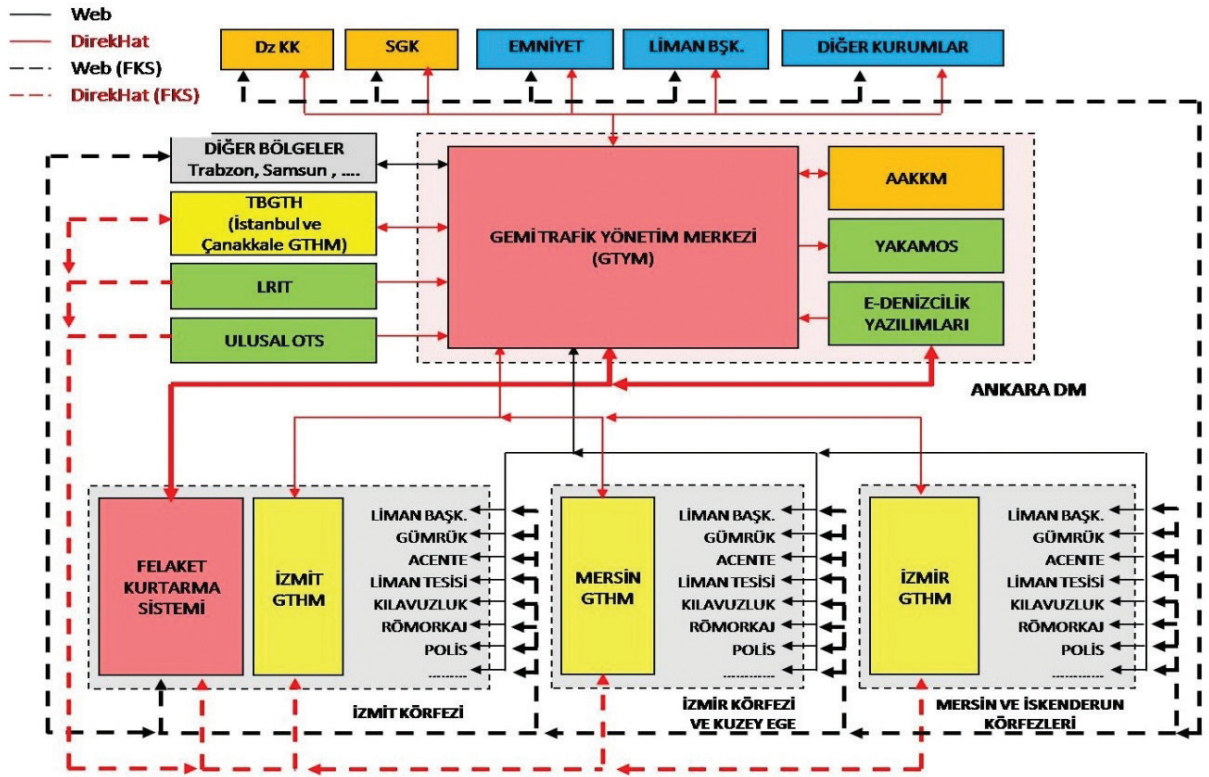
- Deniz trafik emniyeti ve verimliliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunması amacıyla, gemilerle etkileşim içinde, gemi trafik hareketlerinin izlenmesi, düzenlenmesi, organize edilmesi, yönetilmesi,
- Bölgesel GTH alanlarının bir bölümü ya da tamamında bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetlerinin sağlanması

amaçlanmaktadır.

Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ile;

- Bölgesel GTHM’lerinde (TBGTHS, İzmit GTHS, İzmir GTHS, Mersin GTHS) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, OTS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması,

- Ülke genelindeki tüm limanların, daha verimli ve emniyetli kullanılabilmesi amacıyla bu limanlardaki gemi ve yük hareketlerinin (varış öncesi ilk bildirimlerinden, liman alanını terk edene kadar yapacakları tüm hareket ve operasyonların) izlenip takip edilebilmesi,
- Pilot olarak seçilen Kocaeli Körfezinde petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi (SAR),
- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dahil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri,
- Üst düzey yetkililerin, ülke resminin tamamını veya belirli bir kısmını görev mahallerinden izlemesi ve yönetmesi sağlanacaktır.



GTYS Genel Yapısı

GTYS projesi, 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGi) ve 3 adet Gemi Hizmetleri Merkezinin (GTHM) altyapı kuruluşları ile Ankara Gemi Trafik Yönetim Merkezinin de (GTYM) dahil olduğu teçhizatların ve yazılımların kurulumunu içeren üst yapı işlemleri olmak üzere 2 ana koldan paralel olarak ilerlemektedir.



Kocaeli Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi

Kocaeli Gemi Trafik Hizmetleri 1 adet GTHM ve 4 adet TGi'den oluşmaktadır. Kocaeli Gemi Trafik Hizmetleri tamamlanmış olup, 2015 yılı içerisinde operasyona başlayacaktır. İnşaatlar, elektronik/elektrik donanımı ve yazılımı tamamlanmış olup, 2015 yılı içerisinde faaliyete geçecektir.



Kocaeli Gemi Trafik Hizmeti Merkezi

İzmir Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi

İzmir Gemi Trafik Hizmetleri 1 adet GTHM ve 12 adet TGi'den oluşmaktadır. Elektronik/elektrik donanımı kurulumunun kısmi geçici kabulü yapılmıştır.



Çelik Kule

Mersin Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi

1 adet GTHM ve 8 adet TGi'den oluşmaktadır. 7 adet TGi inşaatı tamamlanmış olup, kesin kabulleri yapılmıştır. GTHM binası ve 1 adet TGi inşaatının geçici kabul yapılmıştır. Belirlenen eksikliklerin giderilmesinden sonra teslim alınarak yazılım, elektrik ve elektronik donanımlarının montajı için yüklenici firmaya yer teslimi yapılacaktır. Mersin Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin 2015 yılının ilk yarısında devreye alınması planlanmaktadır.



Mersin Gemi Trafik Hizmeti Merkezi Görünüşü

ANA ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM) FAALİYETLERİ

2004-2014 yılları arasında toplam 1.516 olaya, sadece 2014 yılı içinde 01 Ekim'e kadar ise 69 olaya başarı ile müdahale edilmiştir.



AAKKM Operasyon Merkezi

Uydu Haberleşme Sistemleri Tesisi

Gemilerle daha etkin haberleşmenin sağlanabilmesi için AAKKM'ye Aralık 2004'de INM-C, M4GAN uydu haberleşme cihazları kurulmuştur.

COSPAS-SARSAT Sistemi (Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi)

Ülkemiz COSPAS-SARSAT sistemine 11 Haziran 2005 tarihinde Yer Kesimi Servis Sağlayıcı (Ground Segment Provider) ülke olarak üye olmuştur. 6 Ekim 2005 tarihinde Başlangıç Operasyonel Kabiliyeti (Initial Operational Capability-IOC) yeterliliği kazanmıştır. 17 Ocak 2006 tarihinde Tam Operasyonel Kabiliyeti (Full Operation Capability-FOC) safhasına geçmiştir. 01 Haziran 2006 tarihinde İran, Irak ve Afganistan ve 01 Eylül 2014 yılı itibarıyla Gürcistan Arama Kurtarma İrtibat Noktası (Sar Point of Contact-SPOC) Ülke sıfatıyla Türk Görev Kontrol Merkezinin (TRMCC) sorumlu-luğu altına alınmıştır.



Türk Görev Kontrol Merkezi (TRMCC)

MEOSAR Sistemi (Orta İrtifalı Arama Kurtarma Uydu Sistemi)

Gelecek nesil COSPAS-SARSAT Sistemi olarak da bilinen MEOSAR sisteminin (Medium Earth Orbit Search and Rescue Satellite System/Orta İrtifalı Arama Kurtarma Uydu Sistemi) ülkemizde kurulumu Ağustos 2010 yılı içerisinde

tamamlanmıştır. Başlangıç olarak 2 adet MEOLUT (MEOSAR anten sistemi) kurulmuştur. Ülkemiz bu sistemi kuran 6 ncı ülke konumundadır. 2013 yılı içerisinde 4 adet ilave MEOLUT kurulumu tamamlanmış olup, 6 kanallı entegre bir sisteme ulaşılmıştır. Sistemin ilk kurulumundan itibaren, uluslararası testlere ve ortak çalışmalara etkin katılım sağlanmaktadır.



Türkiye MEOSAR Antenleri

Arama Kurtarma Kaza/Olay İstatistikleri

01 Ekim 2014 tarihine kadar son on yılda toplam 1.516 kaza/olaya müdahale edilmiştir (Tablo 15).

Tablo 15. 2013 yılı AAKKM Kaza/Olay İstatistiği

Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinin Yıllar İtibarı İle Meydana Gelen Deniz Kaza Ve Olaylarının İcmal Tablosu					
OLAY YILI	OLAY SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI	KAYIP SAYISI	KURTARILAN İNSAN
2004	144	22	4	32	1586
2005	146	23	-	17	405
2006	116	8	-	12	124
2007	117	18	3	-	245
2008	198	9	8	33	1859
2009	147	18	4	4	176
2010	194	22	-	9	427
2011	132	11	25	2	268
2012	135	92	7	17	312
2013	118	27	-	6	1035
2014	69	9	20	8	386
GENEL TOPLAM	1516	267	71	140	6823

Tablo 17, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi tarafından düzenlenmiştir.



İÇ SULARIMIZ İÇİN FERİBOT TEMİNİ PROJESİ

İç sularımız için Feribot Temini Projesi ile baraj göllerimizde;

- İç su yolu taşımacılığımızın geliştirilmesi,
- Yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin daha hızlı, daha güvenli, daha konforlu ve daha düşük işletme maliyetleri ile yerine getirilebilmesi,
- Yeni taşımacılık hatlarının oluşturulması,
- Acil durumlarda iç sularımızda kullanılacak daha kapasiteli ve güvenli ulaşım araçlarına ulaşılması hususlarının sağlanması amaçlanmaktadır.

Proje kapsamında temin edilecek feribotların tam boyu 36 m ve eni 13 m olarak tasarlanmış olup, taşıma kapasiteleri ise 30 araç ve 100 yolcu şeklindedir. Bunun yanında feribotlarda çift makine, çift dümen, jeneratör, engelli asansörü, klima sistemi, mutfak ve yolcu salonları gibi donatılar bulunacaktır.

Feribotlar, Bakanlığımız mali kaynakları ile Keban, Karakaya, Birecik ve Atatürk Baraj göllerinde kullanılmak üzere inşa edilmektedir. İç su yolu taşımacılığına hizmet vermek ve iç su yolu taşımacılığımızın gelişmesine katkı sağlamak amacıyla toplam 8 adet feribotun inşası Haziran 2015'te tamamlanacak olup, bahse konu bu proje için yatırım bütçesinden ayrılan toplam tutar 40 milyon TL'dir.

DOLFEN TERMİNAL SİSTEMLERİNİ PLANLAMAK

Kıyılarımızda çok eskiden yapılmış tonoz sistemli akaryakıt şamandıraları yerine dolfen (gemilerin yanaşma, yaslanma ve bağlanmasına imkân veren, kıyidan bağımsız deniz yapıları) terminal sistemlerine dönüşüm projesi ile Bakanlığımız, 2015 yılına yönelik olarak denizlerimizin emniyetini sağlamayı ve çevre kirliliğini önlenmeyi amaçlamaktadır.

Bu proje ile denizlerin seyir ve çevre emniyeti boyutuyla dünyada uygulaması hemen hemen hiç olmayan sıvı yük elleçleme şamandıra sistemlerinin bölgesel olarak terminalere dönüştürülmesi sağlanacaktır.

KOYLARIN YÖNETİMİ ETÜD-PROJESİ

Kıyılarımızda ortalama olarak 7 ay boyunca koylar kullanılmaktadır. Koylarımızın 7 aylık kullanımına göre günlük ortalama 2.000 adet tekne koylarımızda konaklamaktadır.

Bu bilgiden yola çıkarak, kıyılarımızı ve koylarımızı kullanan tekneleri kayıt altına almak, atıklarını yönetmek, güvenli barınma ve bağlama hizmeti vermek, teknelerin çapa atarak deniz dibine zarar verme yerine tonoz sistemiyle yapay resifler oluşturarak bağlama sistemleri yapmak Bakanlık olarak amaçladığımız hususlardır.

Buna göre, kalıcı yapılaşma yapmadan ilave 5.000 tekne kapasiteli bağlama (ponton, şamandıra) oluşturmak suretiyle kıyılarımızın yönetilmesi amaçlanmaktadır.

GEMİ SANAYİ ÇALIŞANLARININ MESLEKİ YETERLİLİKLERİ

7 adet ulusal meslek standardı belirlenmiş, bu standartlar 14/08/2014 tarihli ve 29088 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

MODERN GEMİ ÜRETİM TESİSLERİ OLUŞTURULMASI

İmar sorunu olan ve modern üretim tesisi olmayan gemi üretim tesislerinin tamamı için "Hazine Taşınmazlarının Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Yatırımlarına Tahsisine İlişkin Yönetmelik" 04.07.2014 tarihinde yayımlanmış ve bu çerçevede Bakanlığımızca daha önce 8 ayrı yerde tespit edilen üretim tesislerinin işletmeye alınması hedeflenmiştir.

İzmir Çaltıdere Tekne İmal Alanı

İzmir İli Aliğa İlçesi Çaltıdere mevkiinde 1.229 dönüm arazinin, İzmir'de faaliyet gösteren tekne imalatçıların oluşturduğu S.S. Yat ve Tekne İmalatçıları Endüstrisi Toplu İşyeri Yapı Kooperatifine tahsisi Maliye Bakanlığınca uygun bulunmuş olup, işlemler devam etmektedir. Alan üzerinde iki aşamalı olarak yatırım yapılması planlanmaktadır. Burada 70 adet imalatçı faaliyet gösterecek olup, yaklaşık 3.000 kişinin istihdamı hedeflenmektedir.

Fethiye Karaot Tekne İmal ve Çekek Yeri

Yaklaşık 95.000 m² alan üzerinde tesisler kurulacak olup, alanın S.S. Fethiye Yat ve Çekek İmalatçıları Sos. Tesis Kurma ve İşletme Koop.'ne (20 üyeli) tahsisi Maliye Bakanlığınca ön izin verilmiştir. ÇED Olumlu belgesi alınmıştır. İmar planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı onayına sunulmuş olup, çalışmalar devam etmektedir.

Bodrum Ören Tekne İmal ve Çekek Yeri

275.224 m² alan üzerine tesisler kurulacak olup, söz konusu alan; S.S. Yat İmalatçıları Bakım-Onarım ve Çekek Yeri Toplu İşyeri Yapı Koop.'ne 1 yıl süreli ön izin verilmiştir. Alan askeri stratejik bölge dışına çıkarılmış olup, Kooperatif tarafından uzun süreli kiralama işlemleri için çalışmalar devam etmektedir.

Marmaris Bozburun Tekne İmal ve Çekek Alanı

Yaklaşık 156.127 m² üzerinde revize planlama yapılmıştır. Planlanan alan üzerinde dağınık bir şekilde bulunarak faaliyet gösteren mevcut ve Bozburun bölgesindeki diğer tesislere düzenlenecek alan üzerinde tahsis edilecek yerlerle ilgili yeni bir imar planı hazırlanmış olup, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanma aşamasına gelmiştir.

Manavgat Tekne İmal ve Çekek Yeri

263.820 m² yüzölçümlü Manavgat tekne imal ve çekek alanının mera vasfında kalan kısmının mera vasfından çıkartılması ve amacı doğrultusunda bölgede faaliyette bulunan tekne imal ve çekekçilerin oluşturduğu kooperatife tahsis işlemleri doğrultusunda, alanın mera vasfından çıkartılması için ot bedeli olan 1.236.929,80 TL., 02.11.2011 tarihinde Mera Gelirleri Özel Hesabına mülga Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü adına SS. Manavgat Yat ve Çekek İmalatı ve Yap. Sos. Tes. Kur. ve İşletme Kooperatifi tarafından yatırılmıştır. 02.11.2011 tarih ve 31621 sayılı yazımızla alanın mera vasfından çıkartılarak hazine adına tescil edilmesi Antalya Valiliğinden talep edilmiştir.

Bartın Tekkeönü Tekne İmal ve Çekek Alanı

Bartın İli, Kurucuşile İlçesi, Tekkeönü Beldesinde bulunan Hazineye tescilli 24.700 m² alan ile kamulaştırılacak yaklaşık 30.000 m² alan; tekne inşa, bakım onarım ve çekek yeri için planlanmış, imar planları onaylı alan Tekkeönü-Piri Reis Ahşap ve Tekne Kooperatifi'ne (11 firma) 5084 sayılı Kanun kapsamında 1 yıl süreli ön izin verilmiştir. Kooperatifçe ön izin süresi içinde yapılması gereken işlemler ile ilgili çalışmalara başlanılmış olup, çalışmalar devam etmektedir.

Zonguldak Alaplı Yat İmalat ve Çekek Yeri Kooperatifi Tekne İmal Yeri ve Çekek Yeri

Zonguldak ili Alaplı İlçesi'nde Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yaklaşık 583,86 dönüm alanda tekne imal ve çekek faaliyeti için SS Aytek Alaplı Yat ve Tekne İmalatçıları Yardımlaşma ve İşletme Kooperatifi ile ön izin sözleşmesi imzalanmıştır.

Alanın, ÇED Olumlu Kararı alınmış, dolgu projeleri onaylanmış, alt ve üst yapıların projeleri onaylama aşamasına gelmiş olup, imar planı onaylanacaktır.



Projede; A, A1, A2, A3, B, B1, B2, C tipi olarak 40 adet tesis ve bir adet ortak üretim tesisi ve 479 araçlık otopark bulunacaktır.



Zonguldak Alaplı Yat İmalat ve Çekme Yeri Kooperatifi Tekne İmal Yeri ve Çekme Yeri Projesi

- Toplam parsel alanı: 583.863 m²
- Toplam imalat ünitesi adedi: 41 adet
- Toplam imalat ünitesi alanı: 150.000 m²
- İstihdam kapasitesi: 4.000 kişi

Bartın Kurucuşile Tekne İmal ve Çekme Alanı

Bartın ili Kurucuşile İlçesi'nde Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki Kurucuşile liman sahası yanında yer alan 13 dönümlük alan, tekne imal ve çekme alanı olarak tespit edilmiştir.

Bölgede dağınık halde bulunan tekne imalatçıların bir araya gelerek kooperatif kurması ve Bartın Valiliği tarafından bu alanın Kooperatife tahsisinin yapılması uygun görülmüş olup, işlemler devam etmektedir.

GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNE YÖNELİK OLARAK DÜZENLENEN EĞİTİM FAALİYETLERİ

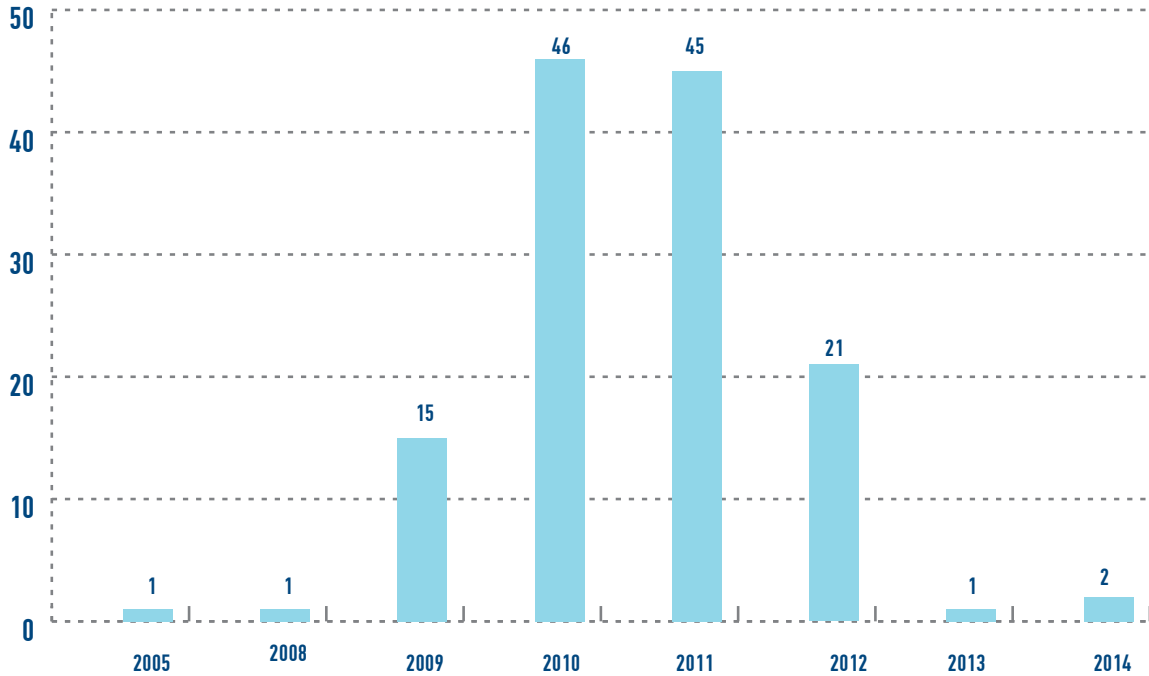
2004 yılında 6 adet meslek lisesinde gemi yapım eğitimi verilirken, 2014 yılı Eylül ayı itibarıyla bu sayı 30 adede çıkmıştır (Tablo 16).

Tablo 16. Gemi İnşa Eğitimi Veren Okullar

Gemi İnşa Eğitimi Veren Okullarımız	Okul Sayısı
Meslek Lisesi	30
Yüksekokul	9
Lisans	4

Kaynak: MEB/YÖK

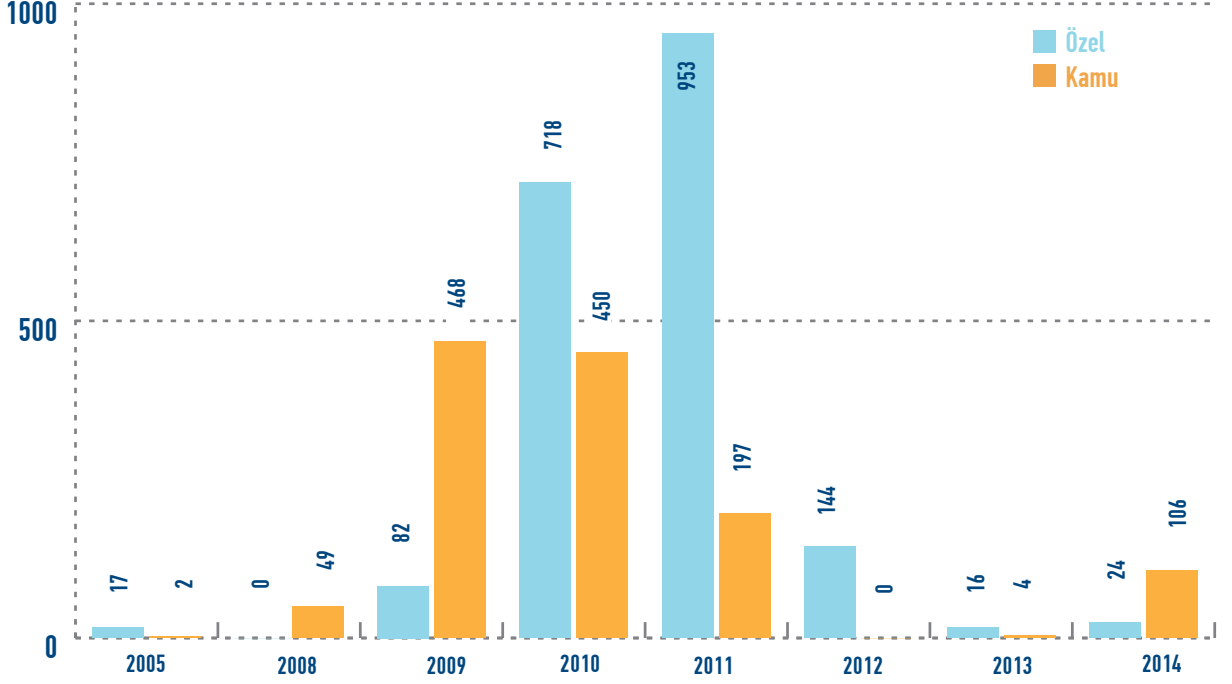
Bakanlığımızca 2008 yılından itibaren sektörün ara eleman ihtiyacının karşılanmasına yönelik kurslar başlatılmış olup, önceki yıllarda çok az olan sektörel eğitim program sayısı son yıllarda büyük bir artış içine girmiştir (Grafik 29).



Grafik 29. Düzenlenen Mesleki Kurs Sayısı (Kaynak: UDHB TKYGM)

Bu çerçevede, 2014 yılı Eylül ayı itibariyle Bakanlığımızca sektörün ara eleman ihtiyacına yönelik olarak özel sektörden 1.930 kişi, kamu personelinden 1.170 kişi olmak üzere toplam 3.100 kişiye eğitim verilmiştir.

Ayrıca, 2014 yılı içerisinde Bakanlığımız bünyesinde toplam 106 personelimize Sertifikalı Eğitim Programı çerçevesinde uzmanlık eğitimleri ve intibak eğitimleri verilmiştir. Bunun yanında, sektöre yönelik olarak ise toplam 24 kişiye Gazdan Arındırma Uzmanlığı eğitimi sunulmuş ve sertifikaları verilmiştir (Grafik 30).



Grafik 30. Düzenlenen Mesleki Kurslara Katılan Kursiyer Sayısı (Kaynak: UDHB TKYGM)

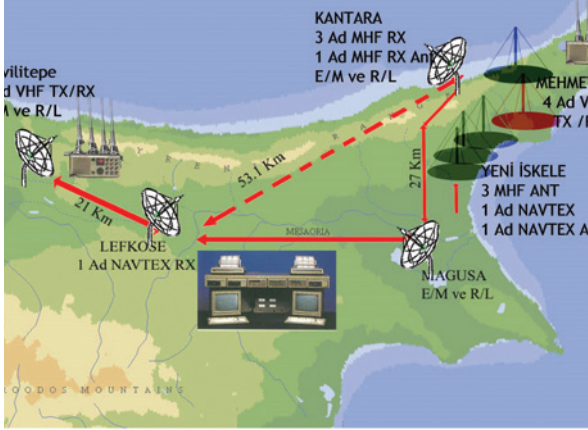
2 ADET YENİ İNŞA Fİ-Fİ 1 RÖMORKÖRÜ TÜRK BOĞAZLARINDA HİZMETE GİRDİ

Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak maksadıyla inşa edilen yüksek manevra kabiliyetine haiz, çeki gücü (65 bp), gerek püskürtme kapasitesi (2400 m³/h), gerekse manevra kabiliyeti bakımından mutlak üstünlüğü olan 2 adet yeni inşa fi-fi 1 römorkörü 15 Temmuz 2005 tarihinde hizmete girmiştir.



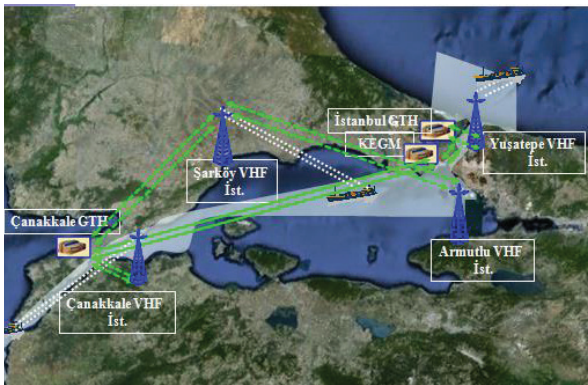
DENİZ HABERLEŞMESİNDE KKTC DENİZDE DAHA DA GÜÇLENDİRİLDİ

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin Akdeniz’de güçlendirilmesi amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından finanse edilen “Kıbrıs Türk Radyo” projesi tamamlanarak 31 Mart 2006 tarihinde hizmete girmiştir.



VHF ACİL HABERLEŞME SİSTEMİ İLE TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİNDE DENİZDE KESİNTİSİZ HABERLEŞME SAĞLANMIŞTIR

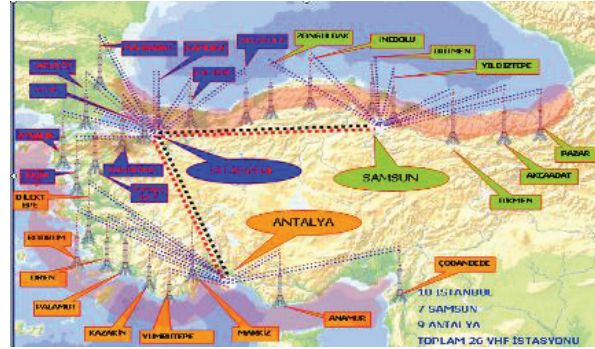
Bu sistem ile Türk boğazları ve Marmara denizini kapsayan mevcut TBGTH sisteminin bağımsız yedeği olan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kriz merkezinden kontrol edilebilen, deprem gibi olağanüstü hallerde haberleşmenin devamlılığını sağlayan ve ses kaydı yapılabilen haberleşme sistemi devreye alınmıştır.



2006’da devreye alınan TBGTH VHF acil haberleşme sistemine Armutlu-Şarköy VHF istasyonu eklenerek yedeklenmesi sağlanmıştır. Bu sistem ile İstanbul-Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizini kapsayan mevcut TBGTH Sisteminin bağımsız yedeklemesi, kriz merkezinden kontrolü, deprem gibi olağanüstü hallerde haberleşmenin devamlılığı sağlanmaktadır.

VHF DENİZ HABERLEŞME SİSTEMİ MODERNİZE EDİLMİŞTİR

1982 yılında kurulumuna başlanan ve 26 istasyonda kurulu bulunan VHF sistemi ekonomik ömrünü tamamlamış olup, yeni teknolojiye uyumlu 80 adet Kara Tipi VHF deniz bandı cihazı ve 80 adet VHF anteninin alımı ile DSC ve Remote Kontrolü sağlayan yazılım ve donanım temin edilerek 2008 yılı itibarıyla günün teknolojisine uygun hale getirilmiştir.



BULUNDUĞUMUZ COĞRAFYADA İLK VE TEK OLAN 2 ADET Fİ- Fİ 2 RÖMÖRKÖR HİZMETE GİRMİŞTİR



Tüm Türkiye kıyılarında olası can, mal ve çevre olaylarına müdahale edebilecek özellikle saatte 7.200 m³ su basabilen 2 adet Fi-Fi 2 römorkörü 28.01.2009 tarihinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü filosuna katılmıştır.



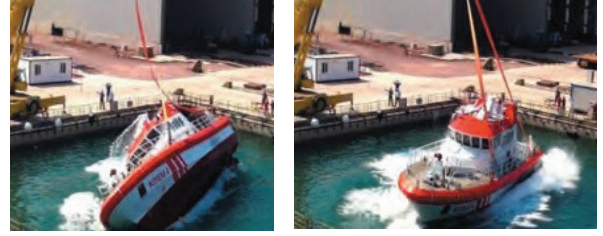
DENİZ KİRLİLİĞİNE MÜDAHALE YATIRIMI- YAKIT TOPLAMA GEMİSİ



Boğazlar bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, fenerlerin bakımı faaliyetlerini yürütebilecek manevra kabiliyeti yüksek, 15 ton kaldırma kapasiteli kreyni ve deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapabilecek özelliklerdeki yakıt toplama gemisi 2011 yılında filoya katılmıştır. Öncelikle İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Marmara Denizi ile sahillerimizde kurtarılan gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini önlemek için görevlendirilmektedir.



ÇOK MAKSATLI HIZLI TAHLİSİYE BOTU (4 ADET)



Türk Boğazlarında, Marmara Denizinde ve KEGM yetki sahası içindeki mevkiilerde oluşabilecek kazalarda ve diğer hallerde, can kurtarmak amacıyla arama ve kurtarma çalışmalarını yapmak üzere, tüm denizlerde, çok ağır hava koşullarında çalışabilecek şekilde dayanıklı ve yüksek süratlere erişebilmek üzere dizayn edilen Çok Maksudlı Hızlı Tahliye Botları 2011 yılında filoya katılmıştır. Botlar; bütün deniz şartlarında kendi kendine düzelebilmek (Self Righting) özelliğine ve yüksek süratlerde kolaylıkla manevra kabiliyetine sahiptir.

FENER BAKIM VE TRANSFER BOTU (3 ADET)



Seyir güvenliğini arttırmak, deniz üzerindeki yüzer ve sabit seyir yardımcısı sistemlerinde meydana gelen arızaların süratle giderilmesini sağlamak, IALA tavsiyelerinde yer alan seyir yardımcılarının çalışabilirlik standardının (%99,8) üzerinde tutulmasında, Fenerlerin Bakım Onarım işlerinde, malzeme ve personel transferi amacıyla 1 adedi 2008 yılında, 2 adedi de 2011 yılında olmak üzere 3 adet Fener Bakım ve Transfer Botu temin edilmiştir.



DENİZ HABERLEŞME ALTYAPISININ MODERNİZASYONU (AB)

2011 yılı itibariyle Deniz Haberleşme Alt Yapısının Modernizasyonu (AB Katkısı) ile 6 adet 5 kw MF-HF verici Osmaniye verici istasyonuna, 15 adet alıcı, 1 adet Navteks cihazı (1 kw) ile 4 adet 490/518 kHz'i aynı anda alabilen Navteks



alıcı cihazları ile 2 adet vertical log periyodik anten ile 1 adet HF Rx anteni Yeşilköy alıcı istasyonuna kurulmuştur. Verici ve alıcı istasyonlarında Jeneratör, UPS ve voltaj regülatörleri yenilenmiştir.

HF data haberleşmesine imkan tanıyacak yazılım ve donanımlar ile operatör konsolları yenilenecek HF Mail sistemi kurulmuştur. VHF-MF-HF frekanslarında Gemiden-Karaya, Karadan-Gemiye karşılıklı mail haberleşmesi test ortamında yapılmaya başlanmıştır.

RÖMORKÖR TEMİNİ PROJESİ (4 ADET)

Türk Boğazlar bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, arama-kurtarma faaliyetlerini yürütebilecek manevra kabiliyeti yüksek, Fi-Fi 1 yangın söndürme klasında 2 adedi 60 ton, 2 adedi 80 ton çeki gücünde toplam 4 adet yangın ve eskort notasyonu sertifikasına haiz römorkörlerin 2 adedi 2011 yılında ve 2 adedi de 2012 yılında filoya katılmıştır.



FENERLERİN UZAKTAN İZLENMESİ

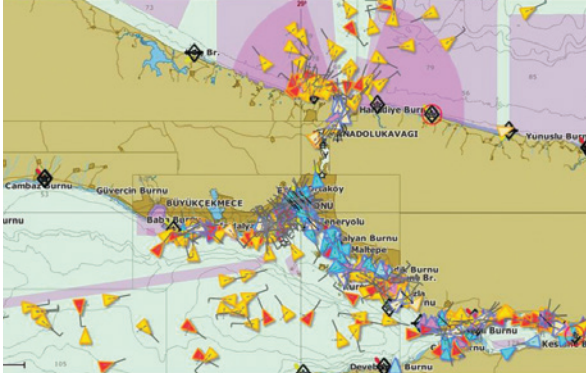
Seyir güvenliğinin artırılması, kıyıda tesis edilmiş merkezler vasıtası ile gemilerin takip edilmesi, deniz araçlarıyla diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışının sağlanması ve herhangi bir tehlike durumunda seyir yardımcılarında kaynaklanan olumsuzlukların önlenmesi amacıyla seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesi projesi başlatılmış,

1- Birinci aşamada; Türk Boğazlarında bulunan 85 adet tesis SCADA sistemi ile 2006 yılında,

2- İkinci aşamada; yukarıdaki sisteme ilave olarak Zonguldak, İstanbul (Boğaz fenerleri hariç), Marmara, Çanakkale (Boğaz fenerleri hariç), İzmir arasında bulunan 185 adet seyir yardımcısına AIS AtoN cihazları da kullanılarak 2010 yılında,

3- Üçüncü aşamada; Kastamonu-Artvin ile Muğla- Hatay arasında bulunan 195 tesis, yıl içerisinde gerçekleştirilmesi planlanan 20 tesisle birlikte toplam 215 tesis AIS AtoN cihazları da kullanılarak 2012 yılında,

Uzaktan İzleme Sistemine geçilmiştir.



LİMAN RÖMORKÖRÜ (2 ADET)



Proje ile koster tip gemilerin, büyük römorkörlerin ulaşmadığı yerlerdeki (İstanbul/Haliç bölgesinde, köprülerin kapalı olması durumu) gemilerin, su derinliğinin az olduğu ve limanlardaki düşük draftlı gemilerin ihtiyaç duyduğu küçük tonajlı römorkör ihtiyacını gidermek için Liman Rö-

morkörü temini hedeflenmiştir. Proje başlangıç tarihi Ocak 2012 olup, 3.297.900,00 Euro bedelle sözleşmesi imzalanan römorkörler 2013 yılı sonunda filoya katılmıştır.

2015- 2017 döneminde 4 adet daha Liman Römorkörü temini hedeflenmektedir.

KILAVUZLUK HİZMET BOTU

(Proje Dönemi: 2012-2014 (4 adet) / 2014-2015 (10 adet))

Proje ile ağır deniz koşullarına dayanıklı, süratli, üst düzey emniyet koşullarına uygun donanımlı kılavuzluk botlarının alınması hedeflenmiştir.

Kılavuzluk Botları ile kılavuz kaptanların Türk boğazlarından uğraklı veya uğraksız geçiş yapan, Türk Boğazları bölgesindeki demir yerlerine demirleme ve demirden kalkma ile limanlar, iskeleler, rıhtımlar ve şamandıralara bağlama ve ayrılma manevralarını yapan gemilere, zor hava ve deniz koşullarında da ulaşmasının sağlanması hedeflenmiştir. Kılavuzluk Botlarından 2 adedi Nisan 2014'te teslim alınmıştır. Diğer 2 adet botun ise Temmuz 2014'te geçici kabulleri yapılarak teslim alınmıştır (Sözleşme bedeli: 11.300.000 TL, Proje Dönemi: 2012-2014).



2014- 2015 döneminde gerçekleştirilecek 10 adet Kılavuzluk Botları alımı projesi ile ise Kılavuzluk alanında verilmekte olan hizmetin kalitesi arttırılacak ve filo gençleştirilecektir.



Teknik Şartname, İdari şartname ve Sözleşme tasarısı hazırlanmış olup, 15 Mayıs 2014 tarihinde yapılan ihale iptal edilmiştir. 2. ihale 05/08/2014 tarihinde yapılmış olup, değerlendirme sonucu iptal edilmiştir.

ACİL DURUM MÜDAHALE GEMİSİ (Fİ-Fİ 3)

Proje ile Türk Boğazlar bölgesi başta olmak üzere tüm denizlerimizde can, mal, çevre ve seyir güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunmak, olası kazalarda kazanın etkilerini önleyici ve azaltıcı ilk müdahaleyi yapmak, gemilerde oluşan yangınlar ile karadan-denize, denizden-karaya sirayet edebilecek yangınlara müdahale edebilmek amacıyla en sert hava koşullarında dahi ihtiyaç duyulan hizmeti verebilecek Acil Durum Müdahale Gemisi temini hedeflenmiştir.

Acil Durum Müdahale Gemisi, Fi-Fi 3 klâsında, çeki gücü yüksek, her türlü operasyonda deniz üzerinde bir komuta merkezi olabilecek, üzerindeki helikopter pisti ile kara irtibatını en kısa sürede sağlayacak, deniz suyu analizlerini yapabilecek, deniz yüzeyinde mevcut kirliliğin yerini tespit edebilecek ve operasyonlarda lojistik destek gemisi görevini yerine getirecektir.



27/09/2012 tarihinde 31.140.000 Euro bedel üzerinden sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme kapsamında yüklenici firmaya 2012 yılında 7.000.000 TL, 2013 yılında 40.000.000 TL ödeme yapılmıştır. Yüklenici Güverte kreyini, basınç odası ve dalış çanını temin etmiş olup 08/08/2014 tarihinde

de 3.000.000 TL ödemesi yapılmıştır. Römorkörün inşası devam etmektedir (Sözleşme bedeli: 84.000.000 TL, Proje Dönemi: 2012-2014).

ÇOK MAKSATLI HIZLI TAHLİSİYE BOTU (2 ADET) (2014-2015)



Proje ile Türk Boğazlarında, Marmara Denizinde ve KEGM yetki sahası içindeki mevkiilerde oluşabilecek kazalarda ve diğer hallerde, can kurtarmak amacıyla arama ve kurtarma çalışmalarını yapmak üzere, tüm denizlerde, çok ağır hava koşullarında çalışabilecek, dayanıklı ve yüksek süratli botların temin edilmesi hedeflenmiştir.

13 Mayıs 2014 tarihinde yapılan ihaledeki tekliflerin yaklaşık maliyet ve mevcut ödeneğin üzerinde olmasından dolayı ihale iptal edilmiştir. 2. ihale 15/07/2014 tarihinde yapılmış olup, 4.864.000 Euro bedel ile 29/08/2014 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.

İNSANSIZ HAVA ARACI (2014-2015)

Türk Boğazları ve Marmara Denizini kapsayan bölgede yürütülen can kurtarma (tahlisiye) faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması amacıyla kazazedelerin bulunduğu mevkiinin hızlı bir şekilde tespit edilebilmesi için havadan arama faaliyeti sürdürecektir "İnsansız Hava Aracı Sistemine" ihtiyaç duyulmuştur.

Proje ile petrol kaynaklı deniz kirliliği ve can kurtarma hizmetlerinde hava görüntüleme ve veri aktarım desteğinin sağlanması hedeflenmiştir.



İdari ve Teknik Şartname hazırlanması için heyetler oluşturulmuş olup, çalışmalar devam etmektedir. Ayrıca projenin fizibilite raporu Kalkınma Bakanlığının taleplerine uygun şekilde revize edilmiş olup, 21/04/2014 tarih ve 21220 sayılı yazı ile Bakanlığa gönderilmiştir. Kalkınma Bakanlığında, Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile gerekli teknik ve mali çalışmaların yapılması yönünde cevabi yazı alınmış olup, çalışmalar devam etmektedir.

BİLİŞİM SİSTEMLERİ (2014-2015)

Felaket durumunda mevcut sistemin yedeklenerek sürekliliğin sağlanması ve veri bütünlüğünün oluşturularak mevcut verilerden kurumsal hafıza oluşturulması hedeflenmiştir. Projenin ihalesi 17/07/2014 tarihinde yapılmış ve 25/08/2014 tarihinde firma ile 1.138.319,00TL bedel üzerinden sözleşme imzalanmıştır.

AKINTI ÖLÇÜM SİSTEMİ (2014-2015)

Proje ile Gemi trafik hizmetinin verildiği Türk Boğazları alanında, trafik hizmetinin verilmesinde ve can kurtarma operasyonlarında önemli bir bilgi kabul edilen akıntı değerlerinin bilinmemesinden dolayı, akıntı ölçüm sisteminin teminiyle Türk Boğazlarında can kurtarma operasyonlarında akıntı bilgilerinin de kullanılması ile operasyonel başarının artırılması hedeflenmektedir.

Projeyle ilgili TÜBİTAK ile çalışmalar yapılmaktadır. Kurulum mevkileri tespit edilmiştir. Projelendirme için TÜBİTAK'a başvuruda bulunulmuştur. Kalkınma Bakanlığının onayı ile projenin başlama-bitiş tarihi, proje tutarı ve 2015 yılı ödeneği revize edilmiştir. Sözleşme imza aşamasındadır.

DENİZ KİRLİLİĞİ İLE MÜCADELE EKİPMANLARI (2015-2017)

Kurtarılan gemilerden kaynaklanan kirliliğin sınırlandırılması ve giderilmesi için, 2 adet 250 m³'lük sea slug (petrol kirliliğinin denizden alınması işleminde kullanılan yüzer esnek depo) alınması planlanmaktadır.

IP TABANLI VHF SİSTEMİ (2016-2017)

Dünya Radyo Konferansı toplantılarında (WRC) belirtildiği üzere, 2017 yılında VHF kanallarının büyük çoğunluğunun sayısal teknolojilere (internet, e-mail vb.) ayrılacağı öğrenildiğinden proje bu yönde güncellenmiştir.

YÜZER SEYİR YARDIMCILARININ MODERNİZASYONU (2015-2016)

Kıyı sularımızda, boğazlarda, sığ sularda emniyetli deniz seyrinin yapılabilmesi amacıyla denizcilerin hizmetine sunulan yüzer seyir yardımcı ihtiyacını karşılamak ve mevcut çelik yapıli şamandıraların yerine bakım gerektirmeyen Polietilen Şamandıra temini ile değişim hedeflenmiştir.

RHİB BOT (5 ADET) (2016-2017)

Can kurtarma faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması için 5 adet rhib bot temini planlanmaktadır.

RÖMORKÖR 2 ADET (FİFİ-1, 110 BP) (2016-2018)

MONTRÖ Antlaşması ve Ulusal ve Uluslararası kurallar çerçevesinde ülkemizin deniz sorumluluk sahasında can, mal, çevre ve seyir güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunmak ve kazalara hızlı ve etkin müdahale edebilecek şekilde hizmet verebilmek için Fİ-Fİ 1 sıkloldal sevk sistemine haiz 110 BP çeki gücünde römorkör temini planlanmaktadır.

RÖMORKÖR 2 ADET (Fİ Fİ-1, 50 BP) (2016-2018)

Türk Boğazlar bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, arama/kurtarma faaliyetlerini yürütebilecek manevra kabiliyeti yüksek, yangın söndürme klasında yüksek çeki gücünde toplam 2 adet

yangın ve eskort notasyonu sertifikasına haiz 50 BP çeki gücünde römorkörün temini projenin hedefidir.

Römorkörler öncelikle tekel sahamız olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Marmara Denizi ile sahillerimizde uygun görülen bölgelerin emniyetini sağlamak için görevlendirilecektir.

ELEKTRONİK YAYINLARIMIZ

Türk deniz ticaretindeki gelişmeler hakkında sektörümüzün ve vatandaşlarımızın zamanında ve güncel istatistiksel verilerle bilgilendirilmesi amacıyla hazırlanan elektronik yayınlara internet sitemizde yer verilmektedir.

- Kuru Dökme Yük Piyasaları
- Tanker Piyasaları
- Konteyner Piyasaları
- Dünya Ekonomisi ve Yük Piyasalarındaki Gelişmeler
- Deniz Ticareti Analizleri
- Türk Deniz Ticaret İstatistikleri Bülteni
- 2014 Petrol Kirliliği Tazmini Talepleri El Kitabı
- 2013 Kruvaziyer Sektör Raporu (2014)
- 2013 Deniz Ticaret İstatistikleri (2014)
- Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı (2013)

2013-2014 yılları arasında 5 adet denizcilik anlaşması imzalanarak bu alanda bir rekor kırılmıştır.

ULUSLARARASI İLİŞKİLER

DENİZCİLİK ALANINDA İKİLİ ANLAŞMALAR VE ULUSLARARASI KURULUŞLARLA İLİŞKİLER



Ülkemiz limanları ile diğer ülke limanları arasında 8 adet kardeş liman anlaşması imzalanmıştır. 30 ülkeyle denizcilik anlaşması imzalanması için çalışmalar devam etmekte olup, 57 adet denizcilik anlaşması

imzalanmıştır. Anlaşmalardan 45 adedi yürürlükte olup, 12 adet anlaşmanın ise onay süreci devam etmektedir. Kardeş liman anlaşmaları karşılıklı limanlar arasında işbirliğini içeren hususları içerirken, denizcilik anlaşmaları ülkeler arasında denizcilik alanında birçok genel ve uluslararası uygulamayı imza altına almaktadır.

2013-2014 yılları arasında 6 adet denizcilik anlaşması imzalanarak bu alanda bir rekor kırılmıştır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) kapsamında deniz otoyollarının geliştirilmesi için kurulan teknik çalışma grubunun sekreteryası 2013 yılı Mayıs ayından itibaren iki yıl süreyle Bakanlığımızca üstlenilmiştir. Karadeniz Bölgesinde deniz otoyollarının kurulması ve Karadeniz Deniz Otoyolları Master Planı oluşturulması aşamasında teknik çalışma grubu görevimiz devam edecek olup, konu ile ilgili olarak www.bsecmos.org internet sitesi kurularak üye ülkelerin denizcilik idareleri ile kesintisiz iletişim imkânı sağlanmıştır.



D-8 Gemicilik Çalışma Grubu, D-8 ülkeleri arasındaki deniz ticaretinin artırılması hususunda çalışmaları yürütmektedir. Çalışma Grubunun koordinatörlüğünün 2 yılına üstlenilmesi, Dışişleri Bakanlığı kanalıyla Bakanlığımıza teklif edilmiş olup, olumlu cevap verilmiştir.

DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE

655 sayılı KHK'nın Genel Müdürlüğümüze verdiği "Deniz taşımacılığı ve ticaretini olumsuz etkileyen insan kaçakçılığı, korsanlık ve benzeri her türlü suç ve faaliyetlerin önlenmesine yönelik çalışma yapmak, tedbir almak, böyle bir olayın gerçekleşmesi halinde ilgili kuruluşları koordine etmek" sorumluluğu çerçevesinde, Türk Bayraklı gemilerin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından "yüksek riskli deniz sahası" ilan edilen bölgelerde seferlerine devam ederlerken silahlı personel bulundurmalarına yönelik mevzuat çalışmalarına devam edilmektedir.

NATO OKYANUS TAŞIMACILIĞI ÇALIŞMA GRUBU

NATO Okyanus Taşımacılığı Çalışma Grubu Başkanlığına; grup içerisinde ülkemizin denizcilik alanındaki faaliyetlerinin tanıtılması ile ülkemiz deniz ticaret filosunun ve denizcilik imkan ve kabiliyetlerinin NATO taşımalarında kullanılmasının sağlanması amacıyla, aday olunmuştur. 29 Ocak 2015 tarihinde Brüksel NATO karargahında gerçekleşecek olan seçim sonucuna göre faaliyetlerimiz artarak sürecektir.



EĞİTİM VE BELGELENDİRME HUSUSLARINDA ULUSLARARASI İLİŞKİLER

- IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nün komite (MSC/Deniz Emniyeti Komitesi) ve alt komite (HTW/İnsan Unsuru, Eğitim ve Vardiya Tutma) toplantılarına aktif katılım,
- IMO'ya düzenli olarak ülke raporu sunulması,
- IMO sözleşme, karar ve tavsiye sirkülerlerinin düzenli takibi,
- EMSA (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı) faaliyetlerine düzenli katılım.



- Ülkemizde gemiadamlarının eğitim, belgelendirme iş ve işlemleri STCW 78 Uluslararası Sözleşmesi'ne göre yapılmaktadır.
- Ülkemiz, STCW sözleşmesi kapsamında gemiadamları eğitim ve belgelendirmesinde IMO'nun beyaz listesindedir.
- Amacımız, Ülkemizin IMO'nun beyaz listesindeki yerini korumaktır.



- Sözleşme gereği düzenli aralıklarla STCW uygulamaları bir rapor haline getirilerek IMO'ya sunulmaktadır.

2012 YILINDA EV SAHİPLİĞİNİ YAPTIĞIMIZ ULUSLARARASI TOPLANTILAR

Cospas-Sarsat Sistemi Merkezi Veri Dağıtım Bölgesi Toplantısı; Fransa, İngiltere, İtalya, Yunanistan, Norveç ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi temsilcilerinin katılımıyla 22-23 Mayıs 2012 tarihleri arasında Bakanlığımız Ana Arama





Kurtarma Koordinasyon Merkezinin koordinesinde İzmir'de gerçekleştirilmiştir.

DÜNYA DENİZCİLERİ İSTANBUL'DA BULUŞTU

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı himayesinde ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ev sahipliğinde ülkemizde ilk kez gerçekleştirilen "Uluslararası Gemi Trafik Hizmetleri Sempozyumu", İstanbul Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde gerçekleştirilmiştir. 10-14 Eylül 2012 tarihleri arasında yapılan 41 ülkeden 350'ye yakın katılımcının yer aldığı sempozyumda, Denizde durumsal farkındalık ve VTS'in rolü, liman ve su yollarının etkin kullanımı, kutup bölgelerinde VTS'lerin etkinliği, gemi raporlama ve rota

planlama, elektronik seyir ve AIS Uygulamaları ile uydu AIS sistemleri, VTS'ler arası veri değişimi ve yönetimi, geliştirilmiş seyir yardımı ve yeni VTS'ler, radar ve AIS ile diğer algılayıcılar konusunda gelişmeler, operatör ve eğitim yeterlilikleri, ATC ile kıyaslama, riski azaltmada VTS'in rolü, VTS Eğitimleri ve yetkilendirme gibi konularda oturumlar düzenlenmiştir.

İŞLETME FAALİYETLERİ

Bakanlığımızın ilgili kuruluşu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname kapsamında kurulmuş, kamu yararı ve verimlilik ilkelerine göre karlılık ve mevzuat bakımından özel sektör için uygun olmayan ana faaliyet gruplarında hizmet veren bir kamu iktisadi kuruluşudur (Tablo 17).

Faaliyet alanlarında genellikle kamu adına hizmet verildiğinden rekabet söz konusu değildir.



Tablo 17. Bakanlığımızın Verdiği Hizmetler

Sıra	Faaliyetin Tanımı	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 Eylül
1	Gemi Trafik Hizmeti												
1.1	Geçen Gemi Sayıları (adet)												
	- İstanbul Boğazı	46.939	54.564	54.794	54.880	56.606	54.396	51.422	50.871	49.798	48.329	46.532	34.302
	- Çanakkale Boğazı	42.648	48.421	49.077	48.915	49.913	48.978	49.453	46.686	45.379	44.613	43.889	32.852
	Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayıları (adet)												
	- İstanbul Boğazı	8.097	9.399	10.027	10.153	10.054	9.303	9.299	9.274	9.103	9.027	9.006	6.689
	- Çanakkale Boğazı	8.114	9.016	8.813	9.567	9.271	8.758	9.567	9.252	8.818	8.998	9.299	7.054
	Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı (Tankerlerle Taşınan) (m/t) (milyon/ton)												
	- İstanbul Boğazı	134	144	144	143	144	140	145	147	138	131	134	102
	- Çanakkale Boğazı	145	156	149	153	149	149	152	157	154	151	149	115
2	Tahliye (Can Kurtarma) (Kişi)	132	70	100	104	98	150	115	177	124	150	137	102
3	Gemi Kurtarma (adet)	18	11	20	22	28	24	15	18	12	13	15	7
4	Refakat (adet)	232	356	502	1.021	1.147	1.358	1.463	1.460	1.568	1.877	1.794	1.384
5	Römorkaj (adet)	334	117	82	523	637	895	377	3.649	6.687	6.944	8.080	5.869
6	Balık Adam (adet)	1	7	9	8	4	8	3	1	4	2	4	0
7	Çeki (adet)	1	12	18	28	18	13	4	13	2	17	6	8
8	Deniz Haberleşme Hizmetleri (adet)												
	Tehlike ve Emniyet Mesajı			60	63	99	96	73	76	66	66	90	89
	Navteks Yayınları			95.500	113.051	127.454	141.900	163.982	181.543	129.373	139.541	154.262	120.391
	Meteoroloji Yayını			5.040	11.898	12.410	12.444	9.656	5.840	5.840	5.856	5.840	4.358
9	Kılavuzluk Hizmetleri (adet)												
	Boğazlar												
	- İstanbul Boğazı								26.035	26.011	24.792	24.022	18.282
	- Çanakkale Boğazı								18.678	18.920	18.775	18.924	14.377
	Limanlar												
	- İstanbul								3.556	4.351	3.198	3.137	2.578
	- İzmir								4.002	4.664	4.690	4.607	3.362



SEYİR YARDIMCILARI HİZMETLERİ

Bakanlığımız Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ait toplam 568 seyir yardımcısı bulunmaktadır. Kuruluş, seyir yardımcılarını tekel şeklinde işletmekte olup, kıyılarımızda seyir yardımcılarının modernizasyonunu sürekli olarak takip etmektedir. Kuruluş, bu hizmeti 20 Temmuz 1936 Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, ana statüsü ile ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde yürütmektedir.

Dünyada teknolojinin gelişmesiyle birlikte denizde seyir yapan gemilerde ve bu gemilerin kullandığı teçhizatlar da önemli değişimler yaşanmış ve yaşanan bu etki teknolojinin gelişimi ile devam etmiştir. Günümüzde elektronik seyir konseptine uyum sağlamak amacıyla gemilerde AIS cihazının zorunlu tutulmasını müteakip bir seyir yardımcısı olan AIS AtoN cihazlarının bu sistem üzerinde önemi daha da artmış bulunmaktadır. Günümüzde birçok ülke seyir yardımcılarını uzaktan kumandalı sistemle takip etmektedir. Bu takip sisteminde veri haberleşmesi GSM ve VHF aşamalarından sonra daha hızlı ve doğru bilgi aktarımı sağlayan GPRS veri iletişim yapısı kullanılmaya başlanılmıştır.

Dünyada İngiltere ve Malaca geçidinde kullanılan bu sistemin ülkemizde kurulması ile ülkemizin dünya sektörünün öncüleri arasında yer alması sağlanmıştır.

Seyir Yardımcıları Hizmeti, IMO (International Maritime Organization) Uluslararası Denizcilik Örgütü ve IALA (International Association Of Marine Aids To Navigation and Lighthouse Authorities) Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliğinin tüm yayınları ve ilgili AB direktifleri ile tam bir uyum içerisinde.

25-31 Mayıs 2014 tarihleri arasında yapılan IALA genel kurulunda aday ülkeler arasında yapılan seçimde, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü IALA'nın yönetim organı olan konseye Türkiye'yi temsilen yeniden seçilmiştir. 2006'dan bu yana konsey üyesi olan Kuruluş 4 yıl süreyle daha IALA'nın yönetiminde yer alacaktır.

TAHLİSİYE (CAN KURTARMA) HİZMETLERİ

Dünyada arama kurtarma sistemi genellikle devletin kurumları tarafından veya gönüllü kuruluşlarca yapılmaktadır.

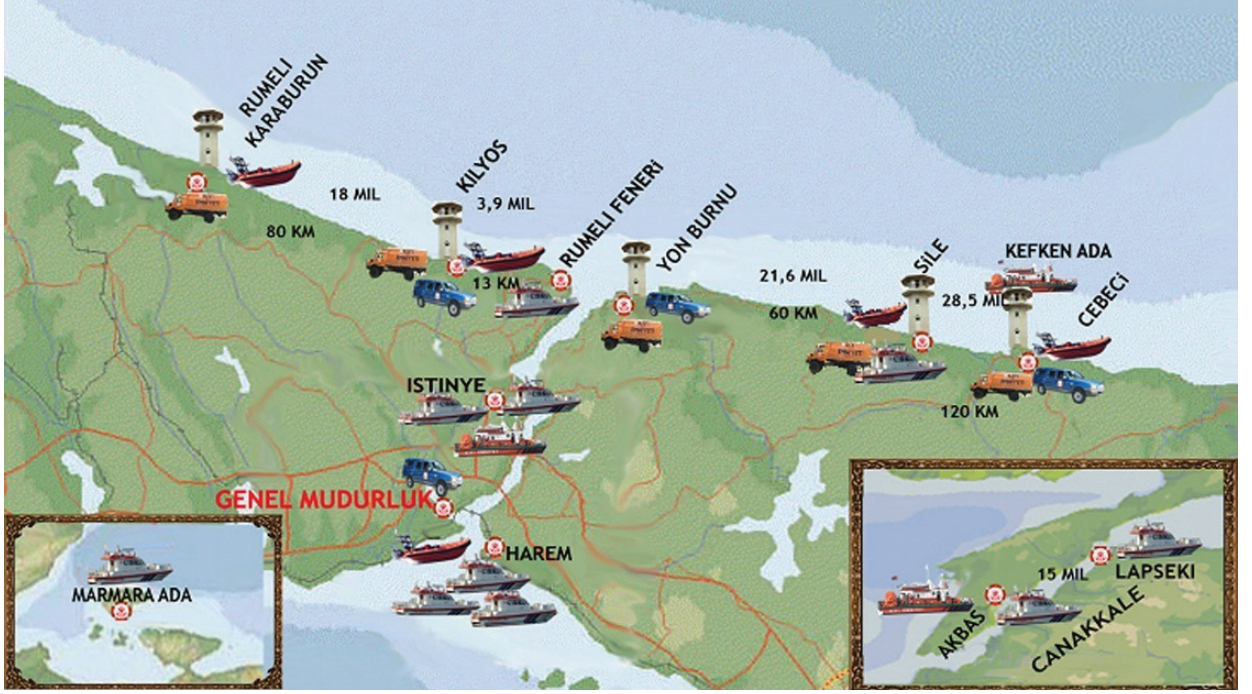
Denizlerde arama ve can kurtarma hizmetleri vermek, ana görevlerimizden biridir. Bu hizmet; 20 Temmuz 1936 Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR), 12/12/2001 tarih ve 24611 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğinin 4 inci maddesinin (g) fıkrasına göre Sahil Güvenlik Komutanlığı ile yapılmış olan 17/05/2002 tarihli protokol ve Haziran 2004 tarih ve 710/04 sayılı mutabakat hükümlerine göre yürütülmektedir.

Ülkemizin de tarafı olduğu 1974 tarihli Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74), IV. Bölüm 5. Kuralda; her taraf devletin, tek başına veya işbirliği halinde, uzay ve karasal telsiz muhabere hizmetlerinde kullanılacak uygun kıyıda konuşlu tesisleri oluşturmayı taahhüt ettiği belirtilmektedir. Yine SOLAS 74 Sözleşmesi V. Bölüm 7. Kuralda; taraf devletler, acil durum haberleşmesi ve arama kurtarma hizmetleri için uygun düzenlemeleri yapmayı taahhüt etmektedir. Bu devlet sorumluluğu, tehlike-deki kişilerin bulunması ve hayatlarının kurtarılması için arama kurtarma hizmetlerinin mümkün olan en pratik ve uygulanabilir şekilde kurulması, işletilmesi ve yürütülmesini kapsamaktadır. Bu amaçla 7/24 hizmet veren Tahlisiye istasyonlarıyla gözetleme ve VHF dinleme yapılarak, bayrak farkı gözetmeksizin kazaya uğrayan gemilere can kurtarma hizmetleri, denizden ve karadan verilmektedir.

Yine ülkemizin taraf olduğu, 1979 tarihli "Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi" (SAR 79), ülkelere yeterli ve etkili arama kurtarma hizmetleri tesis etme ve bu hizmetleri 24 saat esasına göre tek başlarına veya civardaki diğer devletler ile işbirliği halinde icra etme sorumluluğu vermektedir. SAR 79 sözleşmesi, ilgili makamların

almış oldukları tehlike sinyallerini derhâl arama kurtarma birimlerine iletmesi ve en kısa sürede arama kurtarma faaliyetlerine başlaması yükümlüğünü vurgulamaktadır. Yine 4922 sayılı “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu” ile denizde can tehlikesine uğramış kimselere elden gelen her yardımı yapmakla ve hızlı bir şekilde tehlikede bulunan kişilerin yardımına gitmekle sorumlu olan Kuruluş personeli, deniz araç ve gereçleri ile bu görevi etkin bir şekilde yerine getirmektedir.

Bakanlığımız, bu alandaki faaliyetlerin uluslararası standartlarda yürütülmesini sağlamak amacıyla, ilk adı ILF (Uluslararası Can kurtarma Federasyonu) olan şimdiki adıyla IMRF'e (International Maritime Rescue Federation) Uluslararası Denizde Can Kurtarma Birliği'ne üyedir.



GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ



Gemi trafiğinin yoğun olduğu dar sularda ve limanlarda seyir güvenliğini fenerler ve diğer seyir yardımcılarıyla sağlamak mümkün olmadığı için dünyada bu yörelerde Gemi Trafik Kontrol Sistemleri kurulmuştur. Türk Boğazlarında Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir.

Bakanlar Kurulunun 21/10/2013 tarihli ve 2013/5498 sayılı kararları ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin taşınırları ile İzmit, İzmir ve Mersin Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin işletme yetkisi ve taşınırları Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmiştir.

Deniz trafik düzenlemeleri; KEGM ana statüsü, uluslararası kurallar ve Resmi Gazete'nin 06/11/1998 tarih ve 23515 Mükerrer sayısında yayınlanan “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” kapsamında yapılmaktadır.

Hizmet alanlarımızdan İstanbul Boğazı, tarihi kültürü ve güzellikleri barındırması açısından dünyada eşi ve benzeri olmayan özelliklere sahiptir. Bunun yanında, yaklaşık 50 ayrı ülkede 500'e yakın Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) sistemi bulunmakta olup, bu sistemlerin hizmet alanlarının uzunluğu ve sistem bileşenleri dikkate alındığında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTH) en büyük sistemlerden biridir.

TBGTH, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği'nin (IALA) tüm yayınları ve ilgili AB direktifleri ile tam bir uyum içerisinde dir.

KILAVUZLUK HİZMETLERİ

Dünya deniz ticaretinde, dolayısıyla dünya ekonomisinde önemli bir yer tutan Boğazlarımız, son yıllarda Karadeniz petrolünün dünyaya yayıldığı bir enerji yolu haline de gelmiştir. Yıllık ortalama 50 bin geminin geçiş yaptığı Türk Boğazlarında, bu geçişlerden kaynaklanan riskleri asgariye indirmek için KEGM tarafından verilen kılavuzluk hizmetleri de hem geçiş yapan gemiler, hem de bu bölgede yaşayanlar için hayati bir önem taşımaktadır. Kuruluş bu hizmeti, 20 Temmuz 1936 Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, uluslararası kurallar ve Resmi Gazete'nin 06.11.1998 tarih ve 23515 Mükerrer sayısında yayınlanan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" kapsamında yürütmektedir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile İzmir'de vermiş olduğu kılavuzluk hizmetlerinin kalitesini arttırmak, daha emniyetli kılavuzluk hizmeti sunmak ve yaşanan gelişmeleri yakından takip ederek gerektiğinde müdahil olmak amacıyla, bir kılavuz kaptanımız Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği (IMPA)'da (2002-2014 yılları arası) Başkan Yardımcılığı görevini yürütmüştür. Bir başka kılavuz kaptanımız da halen Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği (EMPA)'da Başkan Yardımcılığı görevini yürütmektedir.

GEMİ KURTARMA HİZMETLERİ

Bakanlığımız Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizi'nde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Bababurun ile Saroz Körfezi'nde, Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara denizinde gemi kurtarma hizmetlerini tekel şeklinde yürütmektedir. Kuruluş, bu

hizmeti 20 Temmuz 1936 Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, ulusal ve uluslararası kurallar ile kuruluş ana statüsü gereğince yürütmektedir.

Dünyanın her yerinde çalışan gemi kurtarma şirketlerinin menfaatlerini korumak ve çevre kirliliğini önleyebilmek amacıyla ISU (International Salvage Union) Uluslararası Gemi Kurtarma Birliği kurulmuştur. ISU üyeliği, başarılı kurtarma ve çevre kirliliğini önleme sicili iyi olan şirketlerle sınırlandırılmıştır. Üyelerden profesyonel kurtarıcılardan beklenen yüksek seviyede uzmanlığa sahip olmaları beklenmektedir. Bakanlığımız 27/09/1984 tarihinden itibaren ISU üyesidir.

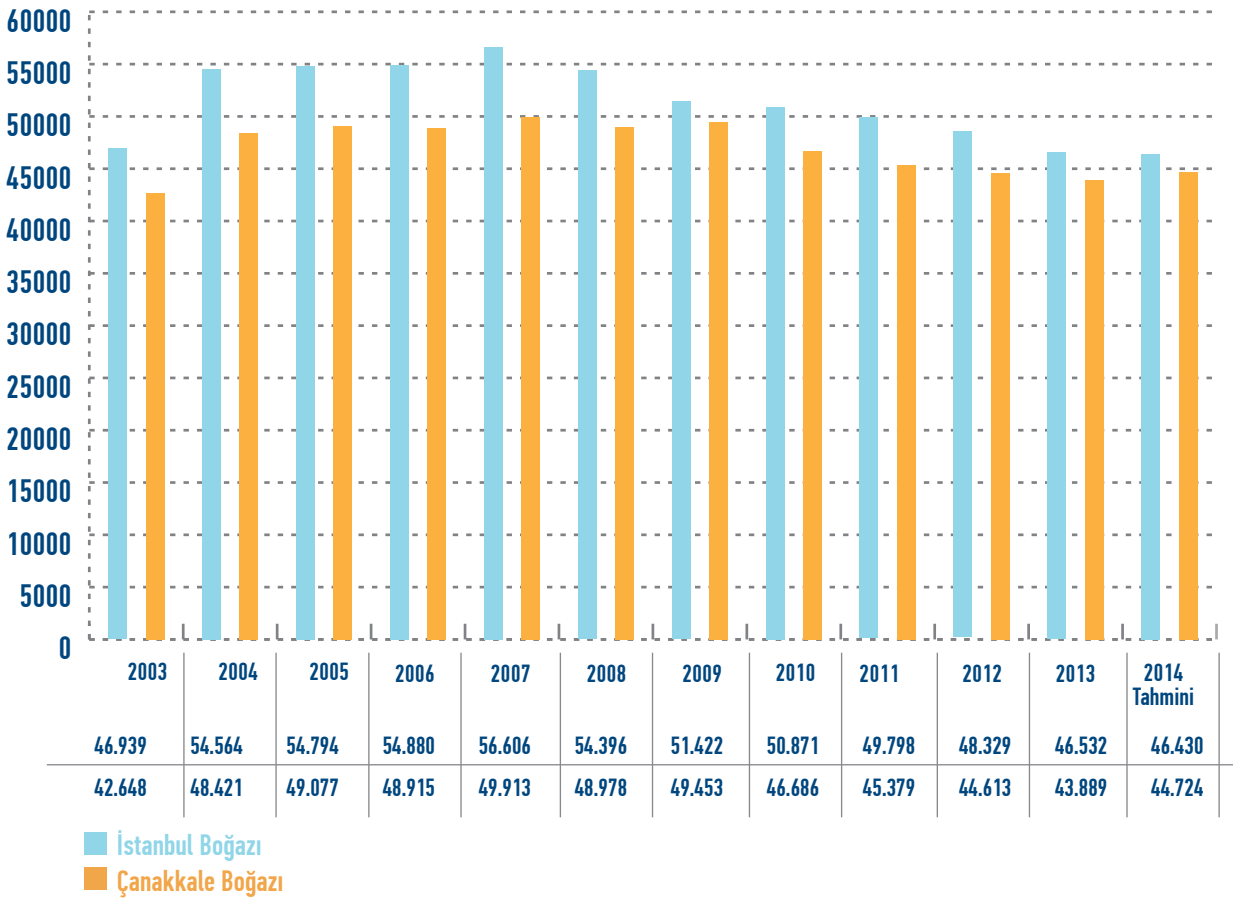
Bakanlığımızca;

- 2003-2013 yılları arasında toplam 196 Gemi Kurtarma, 1.357 Tahlisiye (Can Kurtarma), 12.773 gemiye refakat, 28.340 gemiye römorkaj, 134 gemiye çeki ve 49 balık adam hizmeti verilmiştir. 01/01/2014 - 30/09/2014 döneminde ise 7 Gemi Kurtarma, 102 Tahlisiye (Can Kurtarma), 1.384 gemiye refakat 5.869 gemiye römorkaj, 8 gemiye çeki hizmeti verilmiştir.
- 2003-2013 yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam 569.131 adet gemiye seyir yardımı ve gemi trafik hizmeti verilmiştir. 01/01/2014 - 30/09/2014 döneminde ise İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam 34.302 adet gemiye seyir yardımı ve gemi trafik hizmeti verilmiştir. 2014 yılı sonuna kadar 46.430 adet gemi geçişi beklenmektedir (Grafik 31).
- 2003-2013 yılları arasında Çanakkale Boğazı'ndan geçen toplam 517.972 adet gemiye seyir yardımı ve gemi trafik hizmeti verilmiştir. 01/01/2014 - 30/09/2014 döneminde ise Çanakkale Boğazı'ndan geçen toplam 32.852 adet gemiye seyir yardımı ve gemi trafik hizmeti verilmiştir. 2014 yılı sonuna kadar 44.724 adet gemi geçişi beklenmektedir (Grafik 31).

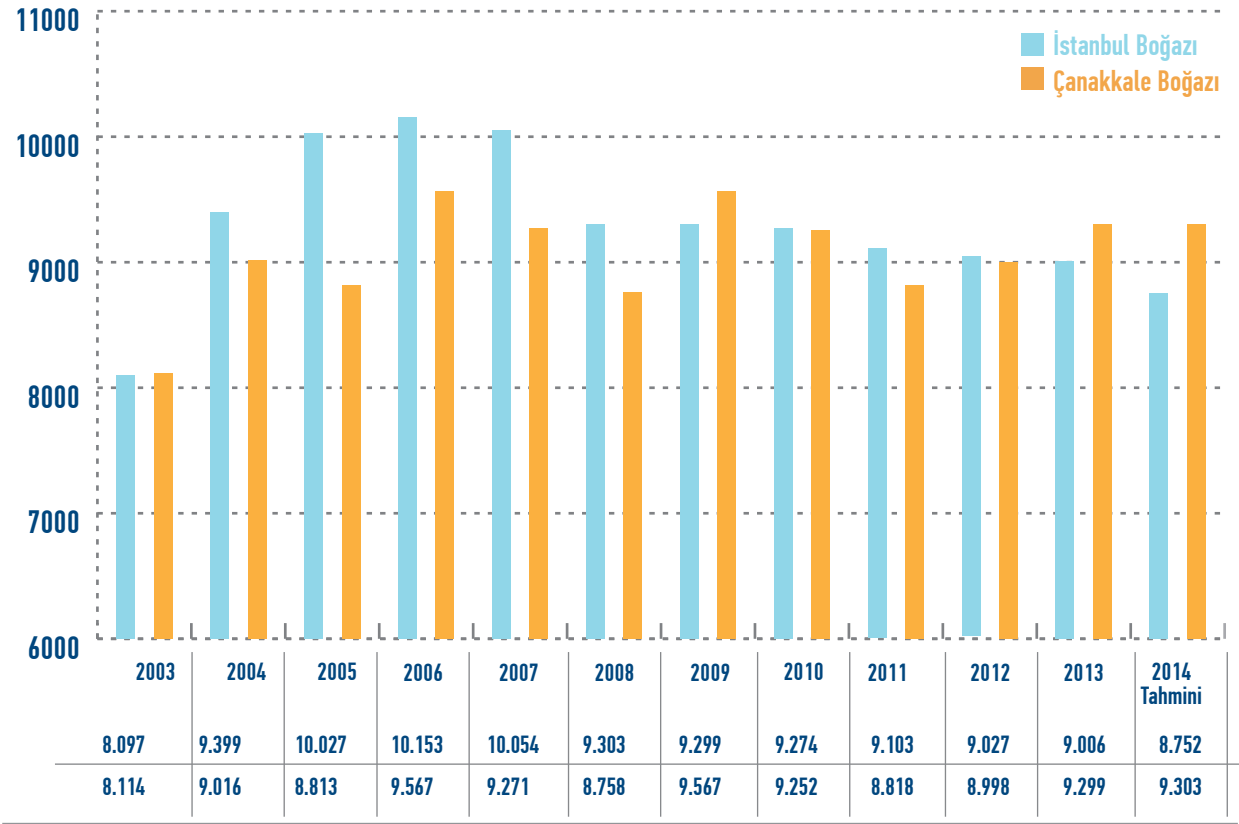


- 2003-2013 yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan toplam 102.742 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçmiştir. Bu gemilerle 1.545 (Mil/mt) tehlikeli yük taşınmıştır. 01/01/2014 - 30/09/2014 döneminde ise toplam 6.689 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçmiştir. Bu gemilerle 102,12 (Mil/mt) tehlikeli yük taşınmıştır. 2014 yılı sonuna kadar 8.752 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçişi ile birlikte bu gemilerle 136 (Mil/mt) tehlikeli yük taşınması beklenmektedir (Grafik 32-33).
- Çanakkale Boğazı'ndan ise 2003-2013 yılları arasında toplam 99.473 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçmiştir. Bu gemilerle 1.665 (Mil/mt) tehlikeli yük taşınmıştır. 01/01/2014 - 30/09/2014 döneminde ise toplam 7.054 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçmiştir. Bu gemilerle toplam 114,90 (Mil/mt) tehlikeli yük taşınmıştır. 2014 yılı sonuna kadar 9.303 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçişi ile birlikte bu gemilerle 153 (Mil/mt) tehlikeli yük taşınması beklenmektedir (Grafik 32-33).

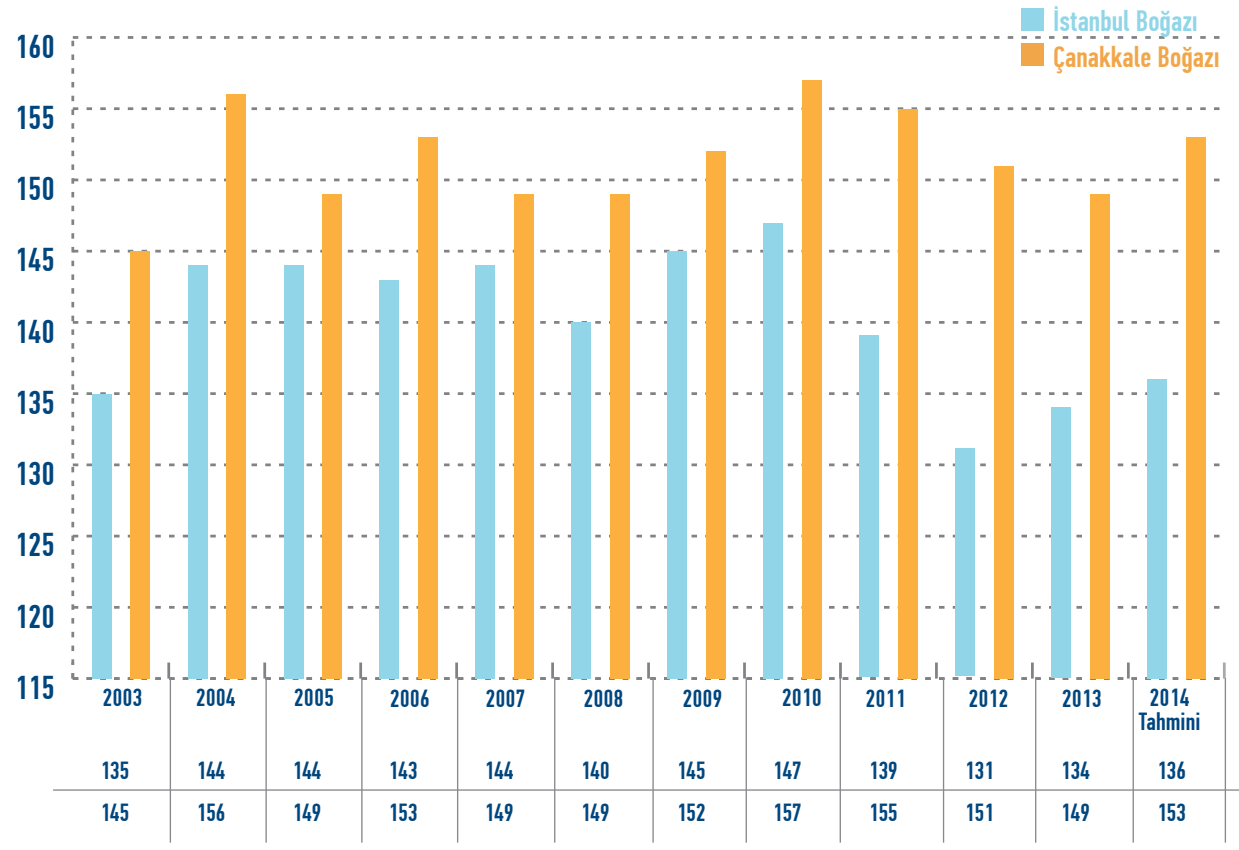
Ayrıca; 15/06/2010 yılı itibariyle verilmeye başlanan kılavuzluk hizmeti kapsamında; 2010-2013 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda 100.880 adet, Çanakkale Boğazı'nda 75.297 adet, İstanbul Limanında 14.242 adet, İzmir Limanında ise 17.963 adet gemiye kılavuzluk hizmeti verilmiştir. 01/01/2014 - 30/09/2014 döneminde ise İstanbul Boğazı'nda 18.282 adet, Çanakkale Boğazı'nda 14.377 adet, İstanbul Limanında 2.578 adet, İzmir Limanında ise 3.362 adet gemiye kılavuzluk hizmeti verilmiştir. 2014 yılı sonuna kadar Çanakkale Boğazı'nda 19.337, İstanbul Boğazı'nda ise 24.894 adet gemiye kılavuzluk hizmeti verilmesi beklenmektedir (Grafik 34).



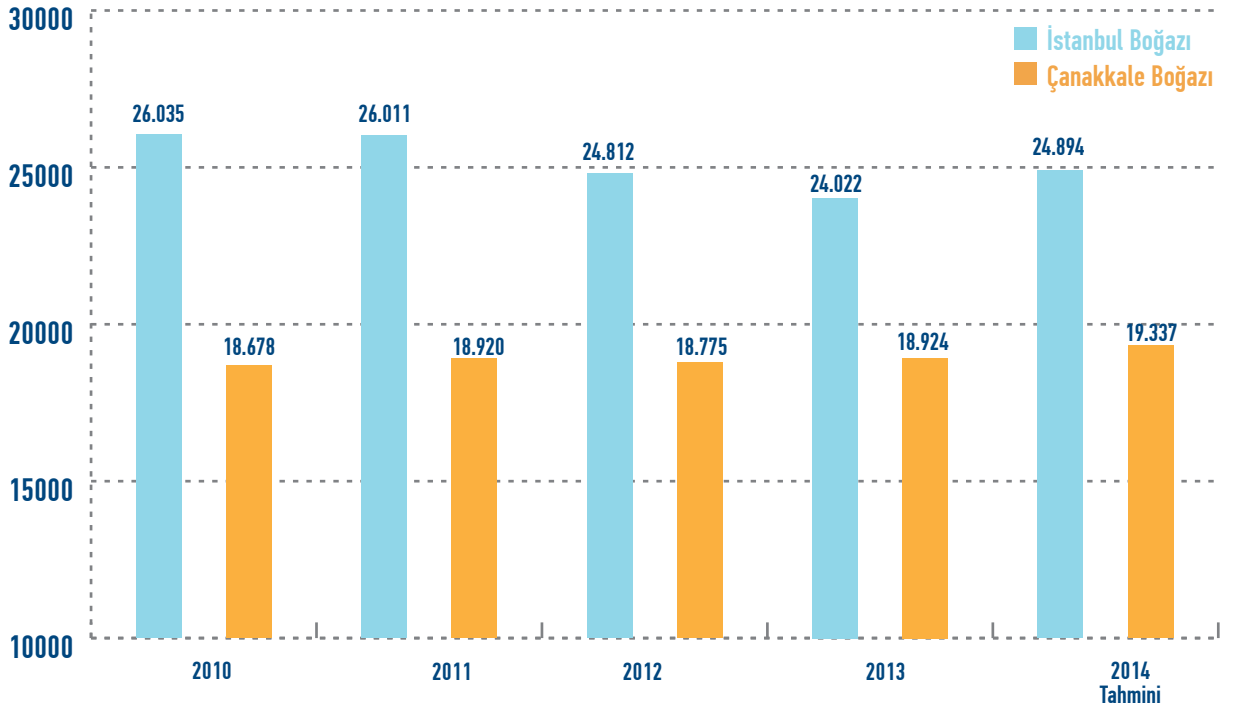
Grafik 31. Boğazlardan Geçen Gemi Sayıları (Adet)



Grafik 32. Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayıları (Adet)



Grafik 33. Boğazlardan Gemilerle Taşınan Tehlikeli Yük Miktarları (Mtl/Mt)



Grafik 34. Boğazlardan geçen gemilere verilen kılavuzluk hizmetleri sayıları (Adet)

TÜRK BOĞAZLARI GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi projesi, birinci aşamada 1 Temmuz 2003 tarihinde fiziki açılışı gerçekleştirilmiş, ikinci aşamada ise sistem testleri ve operatörlerin görev başı eğitimleri yapılmış ve sistem 30 Aralık 2003 tarihinde devreye alınmıştır. 31 Aralık 2008 tarihinde Marmara Denizi ilavesi devreye alınarak Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar Türk Boğazlarında kesintisiz GTH verilmesi projesi gerçekleştirilmiştir.



DENİZ HABERLEŞMESİ HİZMETLERİ



Seyir emniyetinin artırılmasında hizmet bütünlüğü sağlanması amacıyla Deniz Haberleşme Hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır. Böylece uydu üzerinden verilen deniz haberleşme hizmetleri hariç “Deniz Haberleşme ve Seyir Güvenliği Hizmetleri” Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’ne devredilmiştir. Türk Radyo ile Navteks Koordinatörlüğü ve Deniz Haberleşme Hesaplaşma Otoritesi (TR01) 01/07/2005 tarihinde yürürlüğe giren protokol ile fiilen Kuruluşa geçerek, bu kapsamda verilen hizmetlerde bütünlük sağlanmıştır.

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu ile Telsiz Haberleşme Sistemleri Kurma ve İşletme Ruhsatlarını Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü vermektedir.



KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİ



04/05/2010 tarih ve 2010/29 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla Türkiye Denizcilik İşletmelerinin Türk Boğazlarında ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri 15/06/2010 tarihinden itibaren Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir.



LİMAN KONTROL VE HIZLI TAHLİSİYE BOTLARININ KULLANIMIYLA İLGİLİ İL ÇEVRE VE ORMAN MÜDÜRLÜĞÜ İLE SÖZLEŞME YAPILMIŞTIR.



Denizlerimizdeki faaliyetlerin mevzuat çerçevesinde düzenli olarak denetlenebilmesi ve meydana gelebilecek de-



niz kazalarında oluşabilecek kirliliğin tespitin yapılabilmesi ve gerekli deniz araçlarının temini için liman kontrol ve hızlı tahlisiye botlarının kullanılması yönünde 2006 yılında, T.C. İstanbul Valiliği İl Çevre ve Orman

Müdürlüğü ile KEGM arasında sözleşme imzalanmıştır.

OPERASYONEL FAALİYETLERDE İYİLEŞTİRME SAĞLANDI

Seyir yardımcılarının çalışabilirlik oranı yaklaşık olarak % 99,8 olan IALA kriterlerine çıkarılmıştır. Arızalara müdahale süresinin ise 2014 sonu itibariyle yaklaşık 3 gün olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Can kurtarma ve gemi kurtarma operasyonlarında müdahaleye hazırlık süresi römorkörler için 15 dakika, hızlı tahlisiye botları için 9 dakika, Rhibbotlar için 5 dakikaya indirilmiştir.

YENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAKLARINDAN YARARLANILMAKTADIR



Seyir yardımcılarının daha temiz, uygun maliyetli ve çevre dostu sistemlerle çalıştırılabilmesi amacıyla mümkün olduğu kadar yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanma yönünde adımlar atılmaktadır. Eski sistemlerle (Asetilenli-Bütangazlı vs.) çalışan sinyaller güneş enerjili sisteme çevrilmekte ve tarihinde ilk defa 2003 yılından bu yana rüzgâr jeneratörlerinden de faydalanılmaktadır. 1997 yı-



linda yenilenebilir enerji kaynaklarından yararlanma oranı % 25 iken, bugün itibarıyla bu oran % 71 olmuştur.

FENERLERİN TURİZME AÇILMASI



Sivrice Deniz Feneri Kütüphanesi

“Denizci Millet Denizci Ülke” olma yolunda halkımızın denizle buluşmasını sağlamak üzere, tarihi fenerlerimizin turizme kazandırılması projesi kapsamında 6 fener (Ahırkapı, Fenerbahçe, Yeşilköy, Anadolu, Rumeli ve Şile Feneri) pilot seçilmiştir. Proje yerel yönetimlerle işbirliği ile yürütülmüş olup, ilk olarak Şile Feneri düzenlenen törenle hizmete girmiştir. Bu proje ile ülkemizde fener turizmi başlatılmış ve yine bu kapsamda Türkeli ve Anadolu Fenerleri de turizme açılmıştır. Son olarak da kiraya verilen Sivrice Deniz Feneri halkımızla buluşmuş ve Deniz Feneri Kütüphanesine dönüştürülmüştür.

KAYNAKLARIN ETKİN KULLANILMASI

Kaynakların etkin kullanılması kapsamında Kuruluşta ait üzerinde hizmete müteallik tesislerden gelir elde edilmesi bağlamında 31 adet gayrimenkul (fener, istasyon, iske-

le vb.) kiraya verilmiştir. Kiraya verilmesi planlanan diğer taşınmazlardan, 58 adedi için Kültür ve Turizm Bakanlığı (Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü)’den izin alınmış, 3 adedi için izin beklenmektedir. Ayrıca 31 adet taşınmaz (fener, istasyon vb.) GSM Baz İstasyonu olarak da hizmet vermesi için kiraya verilmiştir. Kiraya verilen gayrimenkullerde 100 kişiye istihdam sağlanmıştır.

TÜRK BOĞAZLARINDA RİSK YÖNETİMİ, KURTARMA VE ENKAZ PANELİ YAPILDI

İstanbul Barosu ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün 27/05/2010 tarihinde ortaklaşa düzenlediği Türk Boğazlarında Risk Yönetimi, Kurtarma ve Enkaz konulu panel; KEGM Anadolu Hisarı Eğitim Tesisleri’nde İstanbul Barosu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü, Doğa Savaşçıları Çevre Örgütü, İstanbul Çevre Konseyi, Hukuk Büroları, Sigorta Sektörü ve basından temsilcilerin geniş katılımıyla yapılmıştır.

PETROL KİRLİLİĞİNE MÜDAHALE MÜŞTEREK TATBİKATI GERÇEKLEŞTİRİLDİ



Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında planlanan “Petrol Kirliliğine Müdahale Müşterek Tatbikatı” 28-29/11/2011 tarihlerinde KKTC Gazimağusa bölgesinde gerçekleştirilmiştir.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde petrol kirliliği konusunda yapılan ilk tatbikat özelliğine de sahip olan ve Türkiye ve



KKTC'den Bakanlık temsilcileri, kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektör temsilcilerinin katılımı ile gerçekleştirilen tatbikat, başarı ile tamamlanmıştır.

ÇAĞRI MERKEZİ "444 KİYİ" KURULMUŞTUR

2010 yılında 30 ili kapsayan Çağrı merkezi (call center) sistemi teknik kurulumları yapılmış, çağrı merkezi için 444 54 94 (444 KİYİ) numarası alınmıştır.

ACİL DURUMLARDA DENİZCİLERİMİZİN HİZMETİNDE OLACAK 151 ALO KİYİ EMNİYET HİZMETE GİRMİŞTİR

2006 yılında ücretsiz olarak verilmeye başlanan bu hizmet ile denizcilerimizin huzurlu ve güvenli seyir yapabilmeleri için 7 gün 24 saat boyunca dinleme yapılmakta, olası gemi ve can kurtarma olayları gibi acil durumlara zamanında ihbar ve müdahale sağlanabilmektedir.

DOĞAL AFETLERDE HABERLEŞME İMKÂN LARI ARTIRILDI

Kızılay ile protokol



Türk Kızılayı'nın doğal afetlerde haberleşme ihtiyacını karşılamak üzere, 05/01/2011 tarihinde Kızılay ile KEGM arasında bir protokol düzenlenmiştir.

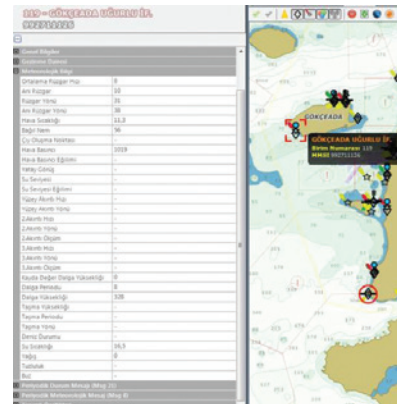
Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü ile Protokol

Ülkemizin değişik bölgelerinde ve dünyanın farklı ülkelerinde meydana gelecek savaş, doğal afetler (deprem, yangın, su baskını, yer kayması, kaya düşmesi, çığ vb.) ve olağanüstü durumlarda Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü merkez ve taşra teşkilatının haberleşme ihtiyacını karşılamak üzere, 09/12/2011 tarihinde Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü ile KEGM arasında bir protokol düzenlenmiştir.

FENERLERDEN DENİZCİLERE METEOROLOJİK BİLGİ HİZMETİ



Meteoroloji Genel Müdürlüğü ile yapılan protokol ile D-OMGİ ve SOTAS sistemi müştereken çalışmaktadır. Denizciler için anlık meteorolojik bilgi her 10 dakikada bir 70 istasyon üzerinden yayınlanmaktadır.



DENİZCİLİK ARAŞTIRMALARINA BÜYÜK DESTEK ALEMDAR II GEMİSİNİN İSTANBUL ÜNİVERSİTESİNE DEVRİ

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde Laid-Up statüsünde bulunan Alemdar II Gemisi; Dışişleri Bakanlığı'nın İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Araştırmacılığı Enstitüsüne talepleri doğrultusunda, Ege ve Akdeniz'deki Uluslararası sularda araştırma yapmak, bayrak göstermek, Karadeniz'de, Marmara'da ve İstanbul Boğazında devam eden proje çalışmalarını kesintisiz sürdürebilmek amacıyla 1 Temmuz 2008 tarihinde devredilmiştir.



Söndüren 11 Gemisinin Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesine Devri

Söndüren 11 Gemisi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Rektörlüğü, Su Ürünleri Fakültesi Dekanlığına 14 Nisan 2010 tarihinde devredilmiştir.

Pilot 66 Botunun Dokuz Eylül Üniversitesine Devri

Pilot 66 Botu Dokuz Eylül Üniversitesine 08 Nisan 2011 tarihinde devredilmiştir.

Liman Kontrol 3 Botunun Dokuz Eylül Üniversitesine Devri

Liman Kontrol 3 Botu Dokuz Eylül Üniversitesine 06 Haziran 2011 tarihinde devredilmiştir.

10 uncu şura hedeflerimizde yer alan ve Denizcilik kültürünün geliştirilmesi ve Denizcilik Araştırmalarına Destek



Zübeyde Hanım Gemisi

olmak amacıyla Zübeyde Hanım'ın ismini taşıyan gemi revize edilerek hem müze hem de gençlere denizciliğin anlatılacağı eğitim merkezi olarak hizmet verecek şekilde 12/03/2014 tarihinde ziyarete açılmıştır.

DENİZDİBİ TARAMA İŞLEMLERİ

Kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektör tarafından ülke genelinde ihtiyaç duyulan denizdibi tarama faaliyetleri Bakanlığımızca İstanbul, İzmir ve Samsun Denizdibi Tarama Başmühendislikleri marifetiyle yürütülmektedir.

Daha etkin ve kaliteli bir tarama hizmeti sunabilmek hedefiyle performans sistemine dayalı, verimlilik odaklı ve sürdürülebilir bir tarama yönetim sistemi kurulmasına yönelik çalışmalara başlanmış, bu sistemi hayata geçirmek ve tarama kapasitemizi artırmak amacıyla 2014 yılı içerisinde;

- Denizdibi tarama faaliyetlerinin takip edilebilir bir yapıya kavuşturulmasına yönelik olarak; tarama operasyonlarını, tarama vasıtalarını, personel durumunu, yağ-yakıt tüketimlerini, gelir-gider durumlarını vb. hususları kapsayan on-line bir takip sisteminin mimarisi oluşturularak yazılım çalışmalarına başlanmıştır.
- Yağ-yakıt karşılığı tarama hizmeti verilmesi uygulaması yerine cari yıl birim fiyat uygulamasına devam edilmiştir.

- Maliyetler ve temin süreleri kısaltılarak tarama filosunun ihtiyaç duyduğu yıllık yağ-yakıt ihtiyacı toplu olarak karşılanmıştır.
- Kazıcı ve taşıyıcı özellikli 1.000 m³'lük 1 adet Motorlu Duba ile taşıyıcı özellikli 1.000 m³'lük 1 adet Motorlu Dubanın inşası tamamlanarak filomuza katılmıştır. Yeni tip kazıcı özellikli (eks-kavatörlü) motorlu duba gemi ile tarama alanına 3 ayrı deniz aracı (konvansiyonel yüzer ekskavatörlü tarama ekibi yüzer ekskavatör, en az bir motorlu duba gemi ve römorkörden oluşmaktadır) göndermek yerine sadece tek bir deniz aracı sevk edip ihtiyaç duyulan tarama işi yapılarak, verimlilik artışı sağlanması ve tarama maliyetlerinin düşürülmesi amaçlanmıştır.



Tarama ve Taşıma Özellikli Tarama Gemisi

Denizdibi tarama filomuz çeşitli tip ve boyutta olmak üzere 44 adet gemi ve su aracından oluşmaktadır. Filomuzda, 1 kesici emici gemi, 4 kovalı tarak gemisi, 8 yüzer ekskavatör ve 1 kazar (eks-kavatörlü) duba gemisi olmak üzere 14 tarama vasıtası ve çeşitli boyut ve tonajda duba gemiler ve römorkörler yer almaktadır.



Kesici- Emici Tarama Gemisi



Kovalı Tarama Gemisi

Denizdibi Tarama Başmühendislikleri faaliyetlerini, belirlenmiş görev alanları kapsamında yürütmektedir. İhtiyaç olduğunda Başmühendislikler arasında tarama vasıtası ve/veya gemiadamı görevlendirmesi yapılarak tarama hizmetlerinin aksatılmadan devam ettirilmesi sağlanmaktadır.

Bakanlığımızca son sekiz yıllık süreçte toplam 12,2 milyon m³ tarama işi yapılmıştır.

Bakanlığımız tarafından balıkçı barınakları, limanlar, marinalar/yat limanları, tersaneler gibi kıyı yapıları ile dere ağızlarının, deniz yapılarının ve seyir kanallarının taramaları yapılarak;

- Deniz ticaretine ve balıkçılığa katkı sağlanmakta,
- Seyir emniyeti, can ve mal güvenliği artırılmaktadır.

2014 yılı Eylül ayı itibarıyla Bakanlığımız tarafından 9 liman tesisi, 7 tersane, 3 marina, 3 balıkçı barınağı ve bir dalyan ıslah çalışması olmak üzere 23 farklı sahada tarama faaliyeti yapılarak kamu, özel sektör ve balıkçı barınaklarının tarama ihtiyaçları karşılanmıştır. Dünya genelinde bakıldığında denizdibi tarama teknolojileri gün geçtikçe gelişmekte ve yeni teknolojiler ile tarama kapasiteleri yüksek deniz araçları tasarlanmaktadır. Gelecek planlaması içerisinde yüzer ekskavatörlerimizin mevcut kazıcı özelliklerine kesici-emici özelliklerinin de eklenmesi amacıyla modernizasyon ve yenileme yatırımları bulunmaktadır.

