GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİM KİTABI



İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

İLE

VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ

Koordinatörlüğünde Müştereken Hazırlanmıştır.

Aralık 2023

ÖNSÖZ

Son yıllarda dünyada ve Türkiye'de denizcilik sektöründe meydana gelen gelişmelerin uygulamaya konulması nedeniyle denizcilik alanında yasal kurallar ve mevzuat değişikliği meydana gelmiştir. Değişen bu mevzuattan en çok etkilenen hizmet sektörlerinin başında gemi acenteliği sektörü gelmektedir. Bu sektör, denizciliğin ve suyolu taşımacılığının temelini oluşturur.

Gemi acenteliği, çok kapsamlı derin ve uzmanlık gerektiren bir meslektir. Uluslararası kurallara göre yükü, gemiyi ve limanı bir araya getirerek uluslararası ticaretin bir halkasının oluşturulmasını sağlayan bir hizmet dalıdır. Bu hizmet ancak bilgi ve eğitimle gerçekleştirilebilir.

Gemi acenteliği konusunda ilk defa T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı R.G. ile "Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik" yayınlanmış ve bu yönetmeliğin ilgili maddelerine dayanılarak "Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi" çıkarılmıştır. Gerek yönetmelik ve gerekse yönerge hükümlerinin uygulanmasında görev almak üzere İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından "Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu Üyeleri" atanmıştır. Atanan üyeler, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği himayesinde kısa bir zaman diliminde "Gemi Acenteliği Eğitimi" adlı kitabı hazırlamış ve bu kitap Odamız tarafından 2007 yılı Eylül ayında yayınlanmıştır.

Bu tarihten sonra mevzuatta yapılan değişiklikler ve acentelik işlemlerindeki gelişmeler doğrultusunda Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği himayelerinde gerek Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu Üyeleri gerekse Eğitim Seminerlerinde ders veren eğitmenlerin destekleriyle "Gemi Acenteliği Eğitimi" kitabı Nisan 2014 ve Aralık 2018 tarihlerinde revize edilerek Odamız tarafından yeniden bastırılmıştır.

Gerek ulusal ve uluslararası mevzuatta yaşanan değişiklikler, gerekse acentelik işlemlerinin internet alt yapısı üzerinden özel yazılımlar kullanılarak gerçekleştirilmesi "Gemi Acenteliği Eğitimi" adlı kitabın güncel hale getirilmesini gerekli kılmıştır. Her zaman olduğu gibi bu kitap, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği koordinatörlüğünde gözden geçirilmiş ve Aralık 2023 ayında tekrar düzenlenmiştir.

Denizcilik eğitimi ve bilgi konusunda bir kaynak kitap olma niteliğini kazanan bu kitabın gemi acenteliği konusunda çalışan ve bu çalışmayı meslek edinen kişilere faydalı olmasını diler saygılarımı sunarım.

Tamer KIRAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Başkanı



SUNUŞ

(1)

Deniz ticareti deyince akla ilk gelen suyolu taşıma aracı gemilerdir. Gemi, dünyada en eski taşıma araçlarından biridir. Zamanla gelişen teknoloji sayesinde günümüzde tonajları oldukça büyümüş ve devasa gemiler meydana gelmiştir.

Uluslararası hukuk, suyoluyla yük taşımak üzere gemi inşa ettiren donatanı veya işleticisine, gemisini denize, yüke ve yola elverişli hale getirmesi konusunda kurallar getirmiştir. Donatan veya gemi işleten, donattığı gemisini yabancı limanlara gönderdiğinde, o limanda geminin yanaştırılması, yük alması-boşaltması işlemleri için kendi adına hareket eden bir liman acentesini atar. Atanan liman acentesi, gemi sahibi, donatanı veya işletenin talimatlarını, hak ve menfaatlerini yerine getirerek kurallar çerçevesinde gecikmeksizin uygular ve işlemlerini onun adına yürütür.

Coğrafi konum itibariyle ülkemiz, dünyanın en uzun sahiline sahip sayılı ülkeler arasında yer almaktadır. Tabii olarak Boğazlarımız ve sahillerimiz boyunca birçok liman kentimiz, ticaret merkezlerimiz ve bu merkezleri besleyen hinterlantları vardır. Bu nedenle ülkemizin suyolu taşımacılığı dünya ticaretinde önemli yer tutmaktadır. 2022 yılında dünyada 14,11 milyar ton yük taşımacılığı yapılmış ve bunun 11,88 milyar tonu denizyoluyla gerçekleşmiş.[1] Türkiye'nin dış ticaret hacminde taşınan yükün %86,8'i suyoluyla gerçekleşmiştir.[2] Sahip olduğumuz limanlara gelen gemi sayısı ise 58.052 adet olarak gerçekleşmiştir.[3] Bu da gösteriyor ki, dünya ticaretinde Türkiye, suyolu taşımacılığında önemli yer tutmaktadır.

Dünyanın en eski ve önemli mesleklerinden biri olan gemi acenteliği, suyolu taşımacılığı konusunda geniş bilgiye sahip olmaları gereken önemli bir meslektir. SUNUŞ 1'de belirtildiği üzere kısa sürede GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ adlı kitap meydana getirilmiştir. Kitap, yine ilgili arkadaşlarım tarafından revize edilerek 2014 yılında yeniden basıldı. Dört yılı aşkın bir zaman diliminde hem dünya hem de ülkemizin suyolu ticaretinde değişen mevzuat göz önüne alınarak mümkün olduğunca güncel hale getirilmiştir.

Zaman içinde güncel gelişmeler dikkate alınmış ve kitap yeniden gözden geçirilerek hem kitapta geçen konular hem de değişen mevzuat yine ilgili arkadaşlarım tarafından ellerinden geldiğince karşılaştırılarak Aralık 2018'de yeniden basılmıştır.

Acente Eğitim Komisyonumuzun 2023 yılı ilk toplantısında Eğitim Kitabının ve soru bankasının güncellenmesi yönünde karar almış bu karar doğrultusunda kitap Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Mersin Deniz Ticaret Odası yetkilileri ile kıymetli eğitmenlerimiz tarafından Aralık 2023 ayında güncellenmiştir. Çalışmada emeği geçen başta eğitmenlerimiz olmak üzere Bakanlık ve deniz ticaret odalarımız yetkililerine teşekkür ederim.

Arif Kenan TÜRKANTOS
Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu Başkan Yardımcısı
İstanbul, Aralık 2023

[1] **2022 yılı Deniz Sektörü Raporu DTO yayını s. 82**
[2] **2022 yılı Deniz Sektörü Raporu DTO yayını s. 36**
[3] **2022 yılı Deniz Sektörü Raporu DTO yayını s. 182**

SUNUŞ

(2)

Deniz ticareti deyince akla ilk gelen suyolu taşıma aracı gemilerdir. Gemi, dünyada en eski taşıma araçlarından biridir. Zamanla gelişen teknoloji sayesinde günümüzde tonajları oldukça büyümüş ve devasa gemiler meydana gelmiştir.

Uluslararası hukuk, suyoluyla yük taşımak üzere gemi inşa ettiren donatanı veya işleticisine, gemisinin denize, yüke ve yola elverişli hale getirmesi konusunda kurallar getirmiştir. Donatan veya gemi işleten, donattığı gemisini yabancı limanlara gönderdiğinde, o limanda geminin yanaştırılması, yük alması-boşaltması için onun adına hareket eden bir liman acentesini atar. Atanan liman acentesi, gemi sahibi, donatanı veya işletenin talimatlarını, hak ve menfaatlerini yerine getirerek kurallar çerçevesinde gecikmeksizin uygular ve işlemlerini yürütür.

Coğrafi konum itibariyle ülkemiz, dünyanın en uzun sahiline sahip sayılı ülkeler arasında yer almaktadır. Tabii olarak Boğazlarımız ve sahillerimiz boyunca birçok liman kentimiz, ticaret merkezlerimiz ve bu merkezleri besleyen hinterlantları vardır. Bu nedenle ülkemizin suyolu taşımacılığı dünya ticaretinde önemli yer tutmaktadır. 2016 yılında dünyada 13,55 milyar ton yük taşımacılığı yapılmış ve bunun 11,34 milyar tonu denizyoluyla gerçekleşmiş.[4] Türkiye'nin dış ticaret hacminde taşınan yükün %88,06'sı suyoluyla gerçekleşmiştir.[5] Sahip olduğumuz limanlara gelen gemi sayısı ise 71.220 adet gemiyle gerçekleşmiştir.[6] Bu da gösteriyor ki, dünya ticaretinde Türkiye, suyolu taşımacılığında önemli yer tutuyor.

Dünyanın en eski ve önemli mesleklerinden biri olan gemi acenteliği, suyolu taşımacılığı konusunda önemli bilgiye sahip olmaları gereken önemli bir meslektir. SUNUŞ I'de belirtilen arkadaşlarım tarafından kaleme alınan ve kısa sürede GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ adlı kitap meydana getirilmiştir. Kitap, yine ilgili arkadaşlarım tarafından revize edilerek 2014 yılında yeniden basıldı. Dört yılı aşkın bir zaman diliminde hem dünya hem de ülkemizin suyolu ticaretinde değişen mevzuat göz önüne alınarak mümkün olduğunca güncel hale getirilmiştir.

Bu kitabı yeniden gözden geçiren değerli kahramanlarımız vardır, Sayın Ahmed Nuruddin GÜRPINAR ve Neslihan BAŞARSLAN büyük emek sarf ederek hem kitapta geçen konuları hem de değişen mevzuatı ellerinden geldiğince karşılaştırdılar. Ben kendilerine bu emeklerinden dolayı çok teşekkür ederim. Amacımız, gemi acenteliği mesleğini yapacak arkadaşlarımızın bilgili olarak iyi yetişmesi ve başarı sağlamalarıdır.

Ruhi Duman
Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu Başkan Yardımcısı
İstanbul, Aralık 2018

[4] **2016 yılı Deniz Sektörü Raporu DTO yayını s. 82**
[5] **A.G.E. s. 83-84**
[6] **A.G.E. s. 87-88**

SUNUŞ

(3)

Gemiler belli bir faaliyeti yerine getirmek üzere dizayn edilen ve üretilen taşıma araçlarıdır. Taşınan yükler çeşitlendikçe gemi teknolojisi gelişmiştir. Özellikle bu yüklerin taşınması için özel amaca yönelik gemiler inşa edilmiş ve o yükün taşınması için sertifikalandırılmıştır. Ticaret gemilerinin görev ve tanımları itibariyle çalışma koşulları bu kitapta yer almaktadır.

Gemi acenteliği, evrensel bir meslek olması nedeniyle denizcilikle ilgili uluslararası sözleşmelere göre görevlerini sürdürürler. Bir ticaret gemisinin ülkeye giriş ve çıkışı, taşıdığı yükü, cinsi, miktarı, yükle ilgili dokümanları, geminin o yükü taşımasıyla ilgili sertifikaları, kontrolleri, rıhtım/iskele/şamandıra ve platform gibi yerlere emniyetle yanaştırılmaları, boşaltılmaları/yükletilmeleri, kullanılan zaman gibi birçok işlem, gemi acenteleri tarafından yerine getirilir. Aslında bu eylemler, meslek hayatının belirgin ve sürekli oluşumun bir mücadelesidir. Birçok etkenin ve etmenin sonucu olarak yapılan mücadele, insanın yaradılışından kaynaklanır.

Gemi acenteliği, bilime dayanan bir meslek koludur. Mesleğinin ana konusu, gemiye ve yüke hizmet vermektir. Bu hizmeti verirken gemi teknolojisini, taşıdığı yükün vasıf ve mahiyetini, hangi şartlar altında taşınması, yükletilmesi, boşaltılması gerektiğinin kurallarını bilen kişilerdir. Bu mesleğe sahip olan kişiler bugüne kadar, bu meslekte görerek, çalışarak, deneyim kazanarak kendilerini yetiştirmişlerdir.

Gemi acenteliği, birçok meslek dalını içine alan ve bilfiil uygulanan önemli mesleklerden biridir. Gemi işletmeciliği, gümrük, pasaport, sağlık, turizm, sigorta, çevrenin korunması vb. birçok mevzuatı bilen ve uygulayan kişilerdir. Ülkenin dış ticaretinde etkilidirler. Dışsatım ve dışalımda taşınacak yüklerin kolayca taşınmasını sağlarlar. Bir donatan ve yükün sahibi gemi acentesini, kendilerinin bir uzantısı olarak görür ve güven duyarlar.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı evrensel bir meslek dalı olan gemi acenteliğine daha da nitelik kazandırılması amacıyla “Gemi Acenteleri Yönetmeliği’ni” çıkardı. Yönetmeliğin amacı doğrultusunda bu mesleği icra eden kişi ve çalışanlarının, gelişen bilgi ve teknolojik gelişmelerden haberdar edilmesi için belirli zamanlarda bilgilendirme seminerleri düzenlenmesi kuralları getirildi. Bu kuralların işlemesi için, Bakanlık ve Odaların katılımıyla “Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu” kuruldu. Komisyon öncelikle, Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlayarak Bakanlığa sundu. İkinci olarak da gemi acenteliği konusunu ve mevzuatını içeren bir kitap hazırladı.

Gerek Yönergenin hazırlanması ve gerekse “Gemi Acenteliği Eğitimi” adlı kitabın üç ay gibi kısa bir sürede hazırlanmasında Sayın Cengiz DİVİLİOĞLU, Emin Eminoğlu, Yavuz TARKU, Ali YAVUZ, Halil DELİBAŞ ve Neslihan BAŞARSLAN’ın büyük emekleri geçti. Eylül 2007’de çıkarılan bu kitap, denizcilik konusunda birçok mevzuatı içine alan ve eşi bulunmayan bir kitap olarak yer aldı. Ancak aradan geçen zaman diliminde dünya ticaretinde meydana gelen gelişme ve yasalarımızda yapılan değişimlerden dolayı kitabın artık revize edilme zamanı gelmişti.

Kitabın revizesi yapılırken, seminerlerde ders veren eğitmenlerimizden çok yararlandık. Bu eğitmenlerimiz, konusunda uzman ve kendi dallarında oldukça bilgi birikimine sahip kişilerdir ve kitabın güncelleşmesinde bilgileriyle bizlere ışık tutmuşlardır.

Bu kitabın revize edilmesini her toplantıda dile getiren ve destekleyen “Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu Başkanı” Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Genel Müdür Yardımcısı Sayın Turgay KAYA’ya, GAEK Üyesi ve Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü Daire Başkanı Nihat AŞAN’a, kitabın basılmasını ve ücretsiz olarak öğrencilere dağıtılmasını sağlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin KALKAVAN’a ve Yönetim Kurulu Üyelerine, bu güncellemede emeği geçen GAEK Üyesi Cengiz DİVİLİOĞLU, Emin EMİNOĞLU ve Halil DELİBAŞ’a çok teşekkür ederim.

Kitabın revizesinde emeği geçen eğitmenlerimizden Sayın Ahmet AYTOGAN, Alper KEÇELİ, Burak ORUÇ, Hayriye DEMİROĞLU, Onur TURHAN, Şükriye VARDAR ve Yetkin BAYTOK'a, destek ve emeklerinden dolayı çok teşekkür ederim.

Kitabın hazırlanması ve revizesi sırasında başta Bakanlık, Deniz Ticaret Odaları ve şubeleri, akademisyen ve eğitmenlerimiz ile GAEK Üyeleri arasındaki koordinasyonu sağlayan, her konunun araştırılmasında ve incelenmesinde büyük emeği geçen, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Müdiresi Sayın Neslihan BAŞARSLAN'a bu kitaba sahip çıkması ve editörlüğünü üstlenmesinden dolayı çok teşekkür ederim.

Elbette bu kitabın hazırlanışı sırasında isimlerini yazmadığımız kahraman kardeşlerim de var ve ben bu kahraman kardeşlerime ayrıca teşekkür ederim.

Gemi acenteliği mevzuatını içine alan ve ilk baskısı 2007 yılında yapılan "Gemi Acenteliği Eğitimi" adını taşıyan bu kitabın revize edilmiş ikinci baskısına Konişmento, Kruvaziyer Turizmi, Yat Turizmi, Konteyner Elleçlemesi, Türk Boğazlarında Gemi Acentelerinin Yapması Gereken İşlemler, Tehlikeli Yük Taşımacılığı konuları ilave edilmiştir. Denizcilikle ilgili eğitimlere katkısı bulunacağını umduğum "Revize Edilmiş Gemi Acenteliği Eğitimi" kitabının tüm denizcilere hayırlı olmasını diliyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Ruhi Duman
GAEK Eğitim Komisyonu Başkan Yardımcısı
İstanbul, 1 Nisan 2014

İÇİNDEKİLER
BİRİNCİ
B Ö L Ü M

Sayfa No:

1.1 GEMİ ACENTESİ – ÖNEMİ VE ACENTELİK TARİHİ **1.1.1 – 1.1.2**

1.2 ACENTELİK KAVRAMLARI – GÖREV ve SORUMLULUKLAR **1.2.1 – 1.2.6**

1.2.1 Gemi Acenteliği
1.2.2 Temsilcilik
1.2.3 Gemi Acentelik Hizmetleri
1.2.4 Gemi Acentesinin Yükümlülükleri
1.2.5 Gemi Acentesi – Gemi Kaptanı İlişkileri
1.2.6 Gemi Acentelik İşletmeciliği ve Disiplin

1.3 GEMİ ACENTELİK MÜESSESESİ (İŞLETMESİ) **1.3.1**

1.4 GEMİ ACENTELİK İŞLETMESİ OFİS DÜZENİ **1.4.1 – 1.4.3**

1.4.1 İş Yerinin Bulunduğu Yer
1.4.2 İş Yerinin Yapısı
1.4.3 İletişim
1.4.4 Bilgisayar
1.4.5 İnternet
1.4.6 Personel Alma
1.4.7 İşletme Muhasebesi
1.4.8 Nakit Akışı
1.4.9 Proforma Acente Harcamaları Pusulası
1.4.10 Nihai Harcamalar Faturası

1.5 ACENTENİN TEMSİL OLUNAN KİŞİ İLE İLİŞKİLERİ **1.5.1 – 1.5.4**

1.5.1 Giriş
1.5.2 Olayları Olduğu Gibi Bildirmek
1.5.3 Acente – Donatan ve Navlun İlişkisi
1.5.4 Gemi Acentelerinin Sınıflandırılması
1.5.5 Acentenin Masraf İlişkileri

1.6 GEMİ ACENTELİK HİZMETLERİ ÜCRET TARİFESİ **1.6.1 – 1.6.8**

1.6.1 Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ
(19 Eylül 2023 Tarih ve 32314 Sayılı Resmi Gazete)
1.6.2 Proforma Fatura Tanzimi

İKİNCİ
B Ö L Ü M

2.1 GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ VE EĞİTİM YÖNERGESİ İLE GEMİ ACENTELERİ BİLGİ SİSTEMİ (GABS) **2.1.1 - 2.1.18**

2.1.1 Gemi Acenteleri Yönetmeliği
(5 Mart 2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete)
2.1.2 Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi
(16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık oluru)
2.1.3 Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi (GABS)

ÜÇÜNCÜ
B Ö L Ü M

Sayfa No:

3.1 GEMİ TANIMI – GEMİ TİPLERİ ve GEMİ ÖLÇÜMLERİ **3.1.1 - 3.1.7**

3.1.1 Gemi Tanımı
3.1.2 Gemi Tipleri
3.1.3 Gemi İnşa, Gemi Ölçümleri
3.1.4 Yüklerin Sınıflandırılması – Gemiyle Taşınan Yükler
3.1.5 Konteyner, Konteyner Tipleri

DÖRDÜNCÜ
B Ö L Ü M

Sayfa No:

4.1 GEMİ ACENTESİNİN KURUMLARLA İLİŞKİLERİ **4.1.1 - 4.1.35**

4.1.1 Giriş
4.1.2 Liman Başkanlığı Liman Kontrolü
4.1.3 Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği
4.1.4 Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlüğü (Pasaport İşlemleri)
4.1.5 Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü
4.1.6 Liman İşletmeleri
4.1.7 Kılavuz ve Römorkör İşletmesi
4.1.8 Kıyı Emniyeti İşletmesi
4.1.9 Deniz Ticaret Odaları ve Şubeleri
4.1.10 Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü
4.1.11 Konsolosluk İlişkileri
4.1.12 Kabotaj Seferleri

4.2 GEMİ ACENTESİNİN LİMAN İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ İŞLEMLERİ **4.2.1 - 4.2.7**

4.2.1 Boşaltma Yapacak Gemilerle İlgili Yapılacak İşlemler/ Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar
4.2.2 Yükleme Yapacak Gemilerle İlgili Yapılacak İşler/ Dikkat Edilecek Hususlar
4.2.3 Kılavuz ve Römorkör İşletmeleri
4.2.4 Geminin Yanaşma ve Kalkmasında Liman İşletmeleri Program Toplantılarına Katılım
4.2.5 Yükleme ve Boşaltmada İşçilik, Puantaj Hizmetleri

4.3 UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN TÜRK BOĞAZLARI GEÇİŞ İŞLEMLERİ **4.3.1 - 4.3.7**

4.3.1 VTS Uyum Kuralları – SP 1 – SP 2 Raporları
4.3.2 Gümrük ve Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Merkez Tabiplikleri Kontrolleri
4.3.3 Yolcu Gemilerinin Ayrıcalıkları
4.3.4 Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerin Geçişlerinde Yapılacak İşlemler

BEŞİNCİ
B Ö L Ü M

5.1 GEMİ ACENTESİ ve DOKÜMANTASYON **5.1.1 - 5.1.17**

5.1.1 Gemi İhbarları ve Bildirimler
5.1.2 Gemi Evrakı
5.1.3 Yük ile İlgili Evrak
Konişmento (Bill of Lading)
Yük Teslim Talimat Formu (Ordino)
Yük (Cargo) Manifestosu
Özet Beyan
Varış Bildirimi
İstifleme Planları (Stowage Plan / Cargo Plan)

5.2 TÜRK BOĞAZLARI VE GEMİ ACENTESİ **5.2.1 - 5.2.20**

5.2.1 Giriş
5.2.2 Türk Boğazları
Genel Kurallar;
Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları
Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar
Gemilerin acente ile buluşma yerleri
Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

Sayfa No:

5.3 TÜRK BOĞAZLARI; KIYI VE DENİZ GÜVENLİĞİ 5.3.1 - 5.3.43

5.3.1 Giriş
5.3.2 Deniz Haberleşme
5.3.3 Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
5.3.4 Kılavuz ve Römorkör Hizmetleri
5.3.5 Seyir Yardımcıları
Fenerler
Mendirek Fenerleri
Işıklı Şamandıralar
Sis Düdükleri
5.3.6 Deniz Hizmetleri Gemi Kurtarma ve Yardım
5.3.7 Tarife
5.3.8 Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi
5.3.9 Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi
5.3.10 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği

ALTINCI
B Ö L Ü M

6.1 ACENTE VE GEMİYE VERİLEN HİZMETLER 6.1.1 - 6.1.26

6.1.1 Giriş
6.1.2 Gemiye Verilen Hizmetler
Gemiye Yakıt İkmali
Gemiye Kumanya İkmalleri
Gemiye Yedek Parça Verilmesi ve Tamir İşleri
Gemiye Su İkmali
Gemiden Atık Alınması/Gemiden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
Gemi Sertifikalarının Süre Uzatımı
6.1.3 Gemi Personeline Verilen Hizmetler
Hasta, Yaralı ve Kazazede Tayfalar
Ölüm
Tayfa Giriş – Çıkışları
Gemi ve Tayfa Mektupları
Kaptan Avansı

YEDİNCİ
B Ö L Ü M

7.1 NAVLUN SÖZLEŞMELERİ 7.1.1 - 7.1.6

7.1.1 Giriş
7.1.2 Navlun
7.1.3 Navlun Sözleşmesi Kavramı
7.1.4 Navlun Sözleşmesi Unsurları
7.1.5 Navlun Sözleşmesi Tarafları
7.1.6 Gemi Acentesinin Görevleri ve Sorumlulukları

SEKİZİNCİ
B Ö L Ü M

8.1 GEMİ ACENTELİĞİ ve HUKUKU 8.1.1 - 8.1.14

8.1.1 Deniz Ticareti Hukuku
8.1.2 Konişmento
8.1.3 Deniz Raporu
8.1.4 Avarya (Müşterek Avarya)
8.1.5 Gemilerin Tutuklanması,
8.1.6 Deniz Sörveyörleri,
8.1.7 Gemi Mürettebatı
8.1.8 Gemi Acentelerinin Görevi ve Uygulamaları

DOKUZUNCU
B Ö L Ü M

Sayfa No:

9.1 ÇEVRE ve DENİZ KİRLİLİĞİNE KARŞI ÖNLEMLER **9.1.1 - 9.1.18**

9.1.1 Denizlerde Çevre Kirliliğine Karşı Önlemler ve Ulusal/ Uluslararası Yasaların Uygulanması
9.1.1.1 Deniz Kirliliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler ve Ülkemizin Yükümlülükleri
9.1.1.2 Deniz Kirliliği ile İlgili Ulusal Mevzuat

ONUNCU
B Ö L Ü M

10.1 LİMAN – GEMİ GÜVENLİĞİ ve GEMİ DENETİMLERİ **10.1.1 - 10.1.15**

10.1.1 Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu (ISPS Code)
Hangi Gemi ve Kıyı Tesisleri ISPS koda dâhildir?
İdarenin Yetki ve Sorumlulukları
ISPS Temas Bilgileri
İdarenin Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına Devredebileceği Yetkiler
Gemiler için ISPS Sorumlulukları
Limanlar için ISPS Sorumlulukları

10.2 ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODU (ISM KODU) **10.2.1 - 10.2.9**

10.2.1 Kodun Gemi Tiplerine Göre Yürürlüğe Girme Tarihleri
10.2.2 Tanımlar ve Hedefler
10.2.3 Yetki ve Sorumlulukları

10.3 BAYRAK DEVLETİ KONTROLLERİ **10.3.1 - 10.3.5**

10.3.1 IMO ve Bayrak Devletleri
10.3.2 Bayrak Devletlerinin Yasal Sorumlulukları
10.3.3 Bayrak Devletlerinin İcrai Sorumlulukları
10.3.4 İdare Namına Görev Yapan Onaylı Kuruluşların Sorumluluğu

10.4 LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ (PSC – PORT STATE CONTROL) **10.4.1 - 10.4.16**

10.4.1 Liman Devleti Kontrolü Neden Yapılır?
10.4.2 Liman Devletlerinin Sorumlulukları

10.5 DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ MADDE YÜKLERİ **10.5.1 - 10.5.4**

10.5.1 Giriş
10.5.2 Tehlikeli Yüklerle İlgili Ulusal Düzenlemelerimiz
10.5.3 Liman Tek Pencere Sistemi

10.6 P&I KULÜP SİGORTALARI **10.6.1 - 10.6.2**

10.6.1 P&I Kulüplerin Mantığı ve İşleyişi Nasıldır?
10.6.2 P&I Sigortasına İlişkin Mevcut Mevzuat
10.6.3 P&I Poliçelerin Kontrolleri
10.6.4 Türk P&I Sigorta Şirketi

10.7 MLC 2006 – DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ **10.7.1 – 10.7.2**

ONBİRİNCİ
B Ö L Ü M

11.1 TİCARET GEMİSİ SERTİFİKALARI ve ÖRNEKLERİ **11.1.1 - 11.1.39**

11.1.1 Giriş
11.1.2 Bir Ticaret Gemisinde Bulunması Gereken Belgeler

Sayfa No:

11.1.3 Sertifikaların İbraz Edildiği Yerler ve Uygulamaları
11.1.4 Gemilerde Bulunan Sertifikalar ve Anlamı
11.1.5 Sertifikalara ilişkin örnekler

ONİKİNCİ
B Ö L Ü M

12.1 DENİZ TURİZMİ **12.1.1 - 12.1.11**

12.1.1 Kruvaziyer Turizmi
12.1.2 Yat Turizmi

O N Ü Ç Ü N C Ü
B Ö L Ü M

13.1 KONTEYNER VE ELLEÇLEMESİ **13.1.1 - 13.1.9**

13.1.1 Giriş
13.1.2 Konteyner ve Tanımı
13.1.3 Sağladığı Yararlar
13.1.4 Konteyner Tipleri
13.1.5 Konteyner Tanımlama Bilgileri
13.1.6 Konteyner Tanımlama İşaretleri
13.1.7 Liman Operasyonları
13.1.8 Limanlarda kullanılan ekipmanlar
13.1.9 Konteyner Yüklemesi
13.1.10 Güvenlik

ONDÖRDÜNCÜ
B Ö L Ü M

14.1 ACENTELİK İLE İLGİLİ BELLİ BAŞLI MEVZUAT FİHRİSTİ **14.1.1 - 14.1.2**

1.1 GEMİ ACENTESİ – ÖNEMİ VE ACENTELİK TARİHİ

Denizcilik sektörünün çok önemli ve vazgeçilmez bir rolün sorumluluğunu üstlenmiş olan **acentelik mesleğinin**, kapsamlı bir tanımının yapılmamış olması, acentelik konusunda kavram karışıklığına ve kaçınılmaz problemlerin de zaman zaman gündeme gelmesine neden olmuştur.

Acentelik tanımının doğru ve tam yapılması ile **acentelik mesleğinin ve sektördeki rolünün önemi ve vazgeçilmezliği anlaşılacak**, aynı zamanda acentenin mesleki hayatında uymak zorunda bulunduğu ve ticari iş yaşamı süresince **'' iş kılavuzu ''** niteliğini taşıyan **görev** ve **sorumluluklarının** da belirlenmesine yardımcı olacaktır.

Acentenin tanımı veya görev, sorumluluk ve yükümlülüklerin belirlenmesi için öncelikle acentenin **vazgeçilemez, tayinini zorunlu kılan** nedenleri, tarihi süreç içerisinde araştırma ile başlamanın doğru yöntem olacağı inancındayız.

En eski ve hâlâ en ağırlıklı ticaret yolu denizdir. Acentelik mesleği de deniz yolu kadar eski olmasa bile 14.yy sonu 15.yy başlarında ihtiyaca cevaben zorunlu olarak dünya denizcilik sektöründe mesleki yerini almıştır. Bu dönemde bir limandan yüklemiş oldukları malları takas etmek üzere bir başka limana götüren gemi ve kaptanlar, bir sonraki seferde kolayca talep ettikleri malların pazar araştırmasını yapmak, malı tedarik ederek yüklemeye hazır hale getirilmesini temin etmek üzere arkalarında temsilciler bırakmak zorunda kalmışlardı. İşte gemi ve kaptanı adına vekil tayin edilen bu ilk temsilciler, ilk liman / gemi acenteleridir.

İhtiyaca cevap vermek üzere doğan bu meslekten zamanla yine ihtiyaca cevap vermek üzere simsarlık (broker), kiralama (charter), tanker kiralama gibi özel bir bilgi birikimini ve belirtilen dallarda uzmanlığı gerektiren yeni denizcilik sektörü kavramları ve meslekleri doğmuştur.

Yelkenli gemiler yerini buharlılara, buharlılar yakıtlı makinelere, makinelerin günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için çok hızlı hale gelmesi ile acentelik kavramı da eski zamanla mukayese edilemeyecek düzeyde farklılıklar göstermiş, hızla gelişen dünyada görev ve sorumlulukları artarak dünya ve ulusal denizcilik sektöründe, gemi ile ticaretin yapıldığı bölgelerde adres olarak yerini almıştır.

Acente, tayin edilerek bir başkasının vekilidir ama görev yaptığı karasuları veya limanlarda tayin edilmiş kişi veya kuruluşun – geçici bir süre ile – ta kendisidir. Kısaca, geminin armatörü tayin etmişse geçici armatörü, kiracısı tayin etmişse geçici kiracısı konumundadır.

Acente, yurtdışından belki ilk kez ülkeye giriş yapan yabancı uyruklu bir gemi kaptanı ile ilk temas eden kişi veya kuruluş olarak, ülkeyi temsil etme ve ülke hakkında bir yabancıya ilk intibaları verme açısından çok önemli bir yer tutmakta, ayrıca gemi armatörüne de ülkedeki uygulama ve kanunları en doğru şekilde aktarmakla gönüllü bir tanıtım elçisi olmaktadır.

Türkiye' de Gemi Acenteleri

Gemi acentesi, gemi donatanını (malik donatan veya kiracı donatan) bir limanda ya da bir taşıma bölgesinde (layn; hat) temsil eden kişi veya kuruluştur. Üçüncü kişilere ve kuruluşlara karşı donatanın hak ve çıkarlarını korur. Bu hizmeti karşılığında da hizmet ücreti (acente komisyonu) alır.

Gemi acentesi bir ticaret aracısıdır. Donatanın / kaptanın yetkilendirmesi sonrasında liman işletmesi, liman başkanlığı, sağlık idaresi, fener idaresi, polis gibi kurumlar nezdinde geminin işlerini takip eder.

Gemi acentelik hizmeti vekâlet ilişkisi içinde sürdürülür. Bu bağlamda donatan ya da donatanın vekili olarak kaptan, vekâlet ilişkisi çerçevesinde geminin uğrak yapacağı limanda acente atar yahut acentelik sözleşmesi ile bu bağ kurulur.

Gemi acentesi, donatanın / kaptanın yerel limandaki temsilcisidir.

Osmanlılar döneminde bir toplumun can damarını teşkil eden ulaştırma hizmetlerini, özellikle de deniz ticaretini yabancılar yürütmekteydi. Dış taşımalarla uğraşan gemi acentelerinin neredeyse tamamı yabancıydı. 1880'lerde, gemi acenteliği yapan tek Türk, kayıtlara göre, Ali Hilmi Efendi idi. Ali Hilmi Efendi Şirketi Hayriye müdürüydü.
1800'lü yıllarda yabancı denizcilik kumpanyalarının mekânı Galata ve çevresi idi. Bu kumpanyalar İstanbul limanına düzenli seferler (posta seferleri) yapmaktaydı. 1890'lı yıllarla birlikte yük ve yolcu hareketinin hızlanması üzerine İstanbul'a sefer yapan 28 yabancı denizcilik kumpanyası Kasım 1902 yılında bir araya gelerek **"Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası"** adı altında örgütlendi.

Dersaadet Bahriye Odası'nın üyeleri İstanbul bağlantılı deniz taşımacılığı yapan yabancı armatörlerdi. Bu kumpanyaların 8 tanesi İngiliz, 5 tanesi Yunan, 3 tanesi Fransız, 3 tanesi Rus, 2 tanesi Alman, birer tanesi de Bulgar, Macar, Avusturya, Romen, Belçika, İtalyan ve Hollanda denizcilik kumpanyasıydı.

1900'lü Yılların Dersaadet'inde yabancı denizcilik kumpanyalarına acentelik hizmeti veren kişi ya da kuruluşlar şunlardır:

A. Pironcoff, Seager&Joly, Agelasto, Sfezzo& C., James La Fontaine, Bogdan De Jugovich,GeorgesSchrimpf, S&W Hoffmann, Theodoridi& C, Alfred C. Silley, M. Isaakides, A.Foresti, M.Coumaki, A. Kanavaloff, Charles Dechaud,J.W.Whittall&C.,E.C.Bartoro, Foscolo Mango &C.,Theo N. Curmusi,M.Barauna, G.Danezi, DorosBrothers, TimotheeReboul, A.Seymery, A.Tchaikowsky, GilchristWalker& C., ve F.Heald&Rizzo.

Cumhuriyetimizin kurulmasından sonra yapılan birçok yeni düzenlemelere paralel olarak söz konusu örgütün isminde de değişiklikler yapılmış ve sırasıyla, **Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti, Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti** ve son olarak da **Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği** isimlerini almıştır.

122 yıllık bir geçmişe sahip olan **Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği** Türkiye'nin etki ve ilgi alanı olan deniz ve denizcilik bilgisini iktisadi, ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerini, üyelerinin ihtiyaç ve beklentilerini, birlik ve bütünlük içinde hedefine ulaştırmayı başarmıştır.

Derneğin amacı, denizlerimiz, deniz kaynaklarımız ve denizciliğimiz konularında gemi acentelik mesleğini icra eden üyelerini görev ve sorumluluk konularında aydınlatmak, yönlendirmek ve özendirmektir.

Bu mesleği icra eden kişi ve kuruluşlara, gemi acenteliği ve temsilciliği, kavramları, sorumluluğu, tutum ve davranışları, ofis ve personel çalışma düzeni, muhasebe kayıtlarının tutulma şekli, harcamaları, proforma fatura düzenlenmesi ve nihai hesaplaşma sistemi ile ilgili bilgiler sunmaktadır.

Üyelerine sunmuş olduğu bu hizmetler yanında, uzun yıllara yayılmış olan tecrübelerine dayanarak kazandığı edinimlerini, bu vesile ile sizlerle paylaşmaktan da büyük bir onur duymaktadır.

Türk denizcilik sektöründeki en önemli profesyonel örgütlerden biri **İstanbul ve Marmara Ege Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası** ile **Mersin Deniz Ticaret Odası'**dır.

1982 yılında İstanbul'da faaliyete başlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ana hedefi; milli menfaatler doğrultusunda, ulusal denizcilik ve ulaştırma politikaları ile uyumlu olarak denizciliğimizi geliştirmektir.

İMEAK DTO'nun faaliyet alanları aşağıda açıklanmıştır.

- Denizcilik sektöründe araştırmalar yapmak, bilgi toplamak ve yaymak,
- Ulusal ulaştırma politikaları doğrultusunda deniz ticaretinin emniyetle yapılmasını sağlamak,
- Türk limanlarının imkânlarını ve uygulanan tarifeleri denizcilikle ilgili uluslararası örgütlere bildirmek,
- Denizcilikle ilgili uluslararası örgütlere üye olmak ve faaliyetlerine iştirak etmektir.

İMEAK DTO'nun bu faaliyetleri Türkçe ve İngilizce lisanlarında,

- Yıllık olarak "**DTO Sektör Raporu**" *(Maritime Sector Report)* ve,
- Aylık olarak "**Deniz Ticareti Dergisi"**nde *(Turkish Shipping World)* yayınlanarak kamuoyuna duyurulmaktadır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın üye olduğu ulusal ve uluslararası kuruluşlar:

- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (**TOBB**)
- Uluslararası Ticaret Odası Türk Milli Komitesi
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (The International Chamber of Shipping (**ICS**))
- Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau (**IMB**))
- Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (**FONASBA**)
- International Association of Independent Tanker Owners (**INTERTANKO**) and The Baltic Exchange.
- Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (The Baltic and International Maritime Council (BIMCO))

Deniz Ticaret Odası'na bağlı şubeler; **İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya, İskenderun, Fethiye, Karadeniz Ereğli Kocaeli** ve **Aliağa'**dadır. Ayrıca başşehir Ankara'da **temsilcilik seviyesinde**, tüm kıyı şehirlerimizde ise **irtibat büroları** mevcuttur.

1.2 ACENTELİK KAVRAMLARI – GÖREV ve SORUMLULUKLAR

Gemi Acenteliği, evrensel bir meslek olmasından dolayı işlevleri, uluslararası sözleşmeler ve hukuk kuralları çerçevesinde çalışmalarını sürdürürler. Ülkemizin de taraf olduğu bu sözleşme ve hukuk kurallarına göre ulusal hukukumuzda da bu meslek dalı yer almıştır.

TTK 102. maddesine göre; "Acente" kavramı,

"Bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye ACENTE denir."

TTK 103. Maddesine göre:

"Sözleşmeleri yerli veya yabancı bir tacir hesabına ve kendi adına yapmaya sürekli olarak yetkili bulunanlar ile Türkiye Cumhuriyeti içinde merkez veya şubesi bulunmayan yabancı tacirler ad ve hesabına ülke içinde işlemlerde bulunanlar."

TTK 104. Maddesine göre:

"Taşıyan, aynı zamanda ve aynı yer veya bölge içinde aynı gemiyle ilgili olarak birden fazla acente atayamaz."

hükümleri yer almaktadır.

Ancak, Taşıma Sözleşmesinden doğan "Kiracı Acentesi" atama şartından dolayı donatanın aynı gemi ve liman için "Koruyucu Acente" ataması bu hükmün dışındadır."

Gemi Acentelerinin yasal dayanakları

Gemi acenteleri denizcilik ve deniz işletmeciliği konusunda, uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş kurallar ile ulusal yasalarımızdan, 6102 Sayılı TTK, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, 5682 Sayılı Pasaport Kanunu, 6458 sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu, 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu, 618 Sayılı Limanlar Kanunu, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanunlara dayanarak çıkarılmış tüzük, yönetmelik, genelge ve tebliğ hükümlerine göre işlerini yürütürler.

1.2.1 – Gemi Acenteliği

Gemi Acenteleri, deniz taşıt ve araçları ile yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve/veya kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan kişi ve kuruluşlardır.

Gemi Acenteliği sorumluluk içeren çok önemli bir meslek koludur. İhmal ve istismarı asla affedilemeyecek kadar kendine özgü bir meslektir. Geminin sahibi, kaptanı, işleticisi ve kiracısı, işlerinin takip edilmesi ve kaptanına yardımcı olması için yükleme ve boşaltma limanında kendi acentesini seçme ve tayin etme özgürlüğüne sahiptir.

Genel anlamda bir işin, verilmiş bir görevin o iş ve/veya görevi veren kişi veya kuruluşun adına TTK'nun ilgili hükümleri uyarınca yapabilme yetkisinin bir başka kişiye veya kuruluşa, kuruma tanınabilme hakkıdır.

1.2.2 Temsilcilik

Gemi acentesi, aynı zamanda temsilci demektir. Türk limanlarına gelen ve bayrak taşıyan deniz taşıt ve araçlarının yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini o bayrak ülkesi adına temsil etme yetkisine sahiptir. Bu da mesleğin en onurlu yanı olup **"güvenilirlik"** esasına dayanır.

Bu temsilcilik sırasıyla;

- Gemi kaptanını,
- Geminin kendisini,
- Geminin armatörünü,
- Geminin kiracısını,
- Geminin işletmecisini,
- Geminin merkez acentesini,
- Geminin bulunduğunuz ülkedeki ana acentesini,

şeklindedir.

1.2.3 Gemi Acentelik Hizmetleri

Gemi acentelik hizmetleri, Türk limanlarına gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, taşımasıyla ilgili yükleme/boşaltma bakım/onarım için kılavuz/römorkör alması, sörvey, ikmal, personel değişikliği, vb. işlemlerin ilgili kuruluşlar nezdinde bu hizmetlerin yerine getirilmesidir. Bu hizmetleri yerine getirirken, Türkiye Cumhuriyeti yasalarının ön gördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında doğru ve noksansız olarak gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve gemi kaptanına bildirilmesidir.

Acentelik, bir hizmet sektörüdür. Temsilcilik hakkının kullanılması demektir, bir başka kişi veya kuruluşun yapması gereken resmi veya özel işlerin o kişi veya kuruluş adına en iyi şekilde yapmasıdır.

Gemi acenteliği hizmetleri iki bölümden oluşur. Bunlar:

- Gemiye ilişkin hizmetler,
- Yolcu ve Yüke ilişkin hizmetler,

olarak belirlenir.

Her iki hizmet türü, gemi acentesi için büyük önem taşır. Yük varsa taşıyan vardır, taşıyan varsa gemi taşıması vardır, gemi taşıması varsa gemi acentesi vardır. Bunların tümü, deniz taşımacılığında yapılan hizmetle gerçekleşir.

Bir geminin bir limandan yük alarak başka bir limana taşıması, uluslararası sözleşmelerle belirlenen kurallar çerçevesinde gerçekleşir. Geminin hukuki bir varlık ve bir işletme olması, gemide çalışan personel ile gemiyle taşınan yolcu, yük ve eşyanın taşınmasında, taşıyana önemli yükümlülükler getirilmiştir. Taşıyan gemisini başka bir limana gönderdiğinde, bu yükümlülüklerin bir kısmı, geminin gittiği limanda gemi acentesi tarafından yerine getirilmektedir. Gemi acentesi, taşıyan adına hem gemiye, hem de yükün teslim alınması ve teslim edilmesinde hizmet vermekle yükümlü tutulmuştur.

Kurallar gereği gemi acentesinin gemiye ve yüke verdiği hizmetler geniş kapsamlıdır. Daha gemi yüke bağlanmadan evvel gemi acentesinin hizmetleri başlar, yükün alıcıya teslim edilmesi ve geminin limandan çıkışına kadar bu hizmet devam eder.

1.2.3.1 Gemiye verilen hizmetler:

Bir gemi acentesinin gemiye verdiği hizmet, beş ana başlıkta toplanır. Bunlar:

- Gemi acentelik teklifi ve acente olarak atanma aşaması,
- Kurallara göre gemi limana gelmeden önce yapılan ihbarlar,
- Geminin limana gelişinde yapılması gereken işlemler.
- Gemi limana geldikten sonra yapılması gereken işlemler,
- Geminin kalkış işlemleri'dir.

Gemi acentelik teklifi aşaması

- Gemi acentesi, yükün taşınacağı bilgisini alır almaz gemi donatanı, kiracısı veya işletmecisi ile temasa geçerek:
- Yükleme/boşaltma konusunda limanın durumu (rıhtım, iskele, şamandıra, platform vb.) hakkına bilgi verir,
- Limanın çalışma saatlerini, hafta tatili ve bayram günlerini bildirerek taşıyanı aydınlatır,
- Bu bilgiler sonunda, tahsis edilen geminin liman masraflarını içeren Proforma Faturasını taşıyana göndererek acente olarak atanmasının ister.

Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler

Gemi limana gelmeden evvel taşıyan, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme/boşaltma şartlarını atadığı liman acentesine bildirir. Şayet bu bilgi gelmez ise atanan acente, kendisini atayandan bu bilgileri istemelidir. Taşıyanın verdiği bilgiler ışığında:

- Taşınacak yük ve eşyanın yükleyicisi veya alıcısına, taşıma sözleşmesi hükümlerine göre gemi hakkında (geminin ne zaman geleceğine dair) bilgi ihbarında bulunur. Daha sonra ise 3/2/1 günlük ihbarlarını verir.
- Gemi kaptanına, liman hakkında bilgi vererek doğrudan yanaşması veya limanda bir müddet demirlemesi konusunda demir yerinin bilgilerini verir.
- Liman Yönetmeliği hükümleri gereğince gemi gelmeden önce, Liman Başkanlığı'na gemini bilgilerini ve istenilen sertifikalarını vererek demirleme ve yanaşma ordinosunu alır.
- Geminin yanaşıp/kalkması için kılavuz ve römorkör talebinde bulunur.
- Geminin geliş kontrolünün yapılması için, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliğine, Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğüne ve Gümrük Muhafaza İdaresine kontrol yapılması hususunda yazılı talepte bulunur.
- Yükleme/boşaltmayı yükleyici/alıcılar ve liman işletmesiyle birlikte organize eder.

- Gemi yüklü geliyor ise, yükün özet beyanı gümrük idaresine elektronik ortamda iletilir.

Geminin limana gelişinde verilen hizmetler

- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği tarafından sağlık kontrolünün yapılmasının ardından Pasaport Polis kontrolü ve Gümrük Muhafaza Kontrolü yapılır.
- Gemi yüklü olarak geldiyse, kontrol sonunda yük gümrük idaresine sunulur.
- Yükleyici veya alıcıya derhal "Hazırlık Mektubu" *"Notice of Readiness"* (NOR) verilir.
- Acente yetkilisi, gemiye giderek kaptanla görüşme yapar. Yükleme/boşaltma vb. konularda kaptanı bilgilendirir.
- Gemi rıhtım ve iskeleye yanaştırılarak yükleme/boşaltma çalışmasına başlatılır.

Gemi acenteleri tarafından limanda gemilere sunulan hizmetler çeşitlidir. Geminin limana gelişinden itibaren geminin yanaşması, yükünü boşaltması/yüklemesi ve yanaşma yerinde bulunduğu süre içinde yapılan hizmetlerle bütünleşir.

Gemilere limanda sunulan hizmetler:

- Kılavuzluk hizmeti,
- Römorkör hizmeti,
- Palamar botu (Murinbot) hizmetleri,
- Yanaşma yeri ve demir yerinde barınma hizmeti,
- Türk limanlarında demirleme hizmeti
- Gemi ambarlarının açılıp kapatılması hizmeti,
- Yükleme boşaltma donanımlarının hazırlanması hizmeti,
- Ücretlerin kimin tarafından ödeneceğinin belirlenmesi

Kılavuzluk hizmeti,

Gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıra, platform ve mendireklere bağlamalarında, demirlemelerinde, kıçtankara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (şifting'de) verilen hizmetlerdir.

Kılavuz hizmetleri, Liman Yönetmeliklerinde belirtilen hükümlere göre verilmektedir. Kılavuzluk ücreti geminin gros tonilatosu üzerinden Kılavuz ve Römorkör Ücretleri Tarifesine göre hesaplanarak alınır. Kılavuz ücretlerine, kılavuz servis botu hizmeti de dahildir.

Römorkör hizmeti

Gemilerin rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıra, platform ve mendireklere bağlamalarında, kıçtankara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (şifting'de) verilen römorkör hizmetlerdir.

Gemiye verilen römorkör hizmeti, Liman Yönetmeliklerinde belirtilen hükümlere göre verilmektedir. Römorkör ücreti, geminin gros tonilatosu üzerinden Kılavuz ve Römorkör Ücretleri Tarifesine göre zaman hesabına göre hesaplanarak alınır.

Palamar (Murinbot) hizmeti

Gemilerin rıhtım, iskele, şamandıra, platform, mendirek vb. yanaşma yerlerine yanaştırılmaları sırasında geminin halatlarını buralara vermede palamar botu "murinbot" kullanılır. Palamar botu hizmet ücretleri, geminin gros tonilatosu üzerinden Liman Ücretleri Tarifesinde belirtilen Palamar Ücret Tarifesine göre hesaplanarak alınır.

Barınma / Barındırma hizmeti

Gemilerin rıhtım, iskele, platform, şamandıra vb. yerlere yanaştırıldıklarında veya mendirek içine demirledikleri yer içinde gemilerden barınma ücreti alınır. Bu ücret, geminin GT üzerinden Barınma Ücret Tarifesi gün hesabına göre hesaplanarak alınır.

Demirleme hizmeti

Türk limanlarına gelen her gemi, limanlarımızda 72 saat müddetle demirde ücretsiz olarak kalabilir. Bu müddeti aşan gemiler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın belirlemiş olduğu tarifeye göre aylık ve yıllık olarak gros tonilatosu üzerinden demirleme ücreti ödemekle yükümlüdürler.

Gemi ambar kapaklarını açma-kapama hizmeti

Gemi, limana yanaştıktan sonra yükleme ve boşaltma yapılması için gemi ambar kapaklarının açılması ve işi bittikten sonra da kapatılması gerekir. Taşıma Sözleşmesi hükümlerine göre bu ambar kapaklarının açılıp-kapanması gemiye ait olmakla birlikte, bazen liman işletmeleri tarafından da yapılmaktadır.

Yük donanımları hizmeti
Gemiye yüklenecek veya boşaltılacak yükün Taşıma Sözleşmesine göre, gemi donanımlarıyla yapılması şartı konmuş olabilir. Bu gibi durumlarda gemi, yükleme veya boşaltma donanımları gemi tarafından hazır duruma getirilmelidir.

Verilen hizmet ücretlerinin kimin tarafından ödeneceği
Gemiye verilen hizmetlerin ücretleri gemi sahibinden, gemi işleteninden veya bunların adına hareket eden kişiler olarak kaptan veya gemi acentesinden alınır.

Gemi, hukuki bir işletme olarak gemiyle ilgili hizmetlerin mutlak tarafıdır; yükle ilgili hizmetlerinse taşıma şartlarına *(FIO veya layner şartı)* göre taraf olabileceği gibi, taraf ta olmayabilir. Gemiyle ilgili hizmetlerin ücretleri taşıyan, yükle ilgili hizmet ücretleri ise taşıma sözleşmesi şartlarına göre ya taşıyan ya da taşıtan tarafından ödenir.

Gemi limanda bulunduğu süre içinde verilen hizmetler
- Kaptan tarafından yapılan geminin gereksinimi konusundaki isteklerini, kendisini atayan tarafından onay almak suretiyle yerine getirir.
- Varsa gemi personel değişimlerini gerçekleştirir.
- Yakıt, kumanya, su ve malzeme alımlarında tedarikçilere yardımcı olur.
- Donatan veya işletici tarafından gemiye gönderilen veya gemiden donatanına gönderilecek gemi aksamı, gerekli evrakın teminini müteakip acentenin yetkilendirdiği gümrük müşaviri vasıtasıyla gümrük mevzuatına göre gerekli işlemler yapıldıktan sonra gemiye verilir veya gideceği yere gönderilir.
- Atık alım işlemi, gemi kaptanı gemi limana gelmeden önce, limanda boşaltacağı atık (katı–sıvı) miktarını acentesine bildirir. Acente, gemiden gelen talebe göre limanın bağlı bulunduğu atık toplama işletmesine müracaatta bulunur. Geminin limana yanaşmasını müteakip atık verme işlemi yapılır.

Geminin kalkışında verilen hizmetler.
Geminin limanda yükleme ve tahliye işlemlerinin bitişini takiben kalkış işlemleri başlatılır.
- Öncelikle liman harcını bankaya yatırdıktan sonra Liman başkanlığının internet sitesine geminin detayları, orijinal gemi sertifikaları, gemiadamlarının adı, soyadı ve yeterlilikleri girilerek Liman Çıkış Belgesi (LÇB) alınır.
- Liman Çıkış Belgesi (LÇB) ile Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne müracaat edilir. Evrak beyanından sonra geminin gidiş pratikası alınır.
- Geminin kalkışına dair tüm çıkış dokümanları hazır olduktan sonra Gümrük Muhafaza Memuru,
- Pasaport Polisi ve acente yetkilisi gemiye giderek gemi tarafından hazırlanan dokümanlar görüldükten sonra geminin kalkış kontrolü yapılır.

1.2.3.2 Yolcu ve yüke verilen hizmetler
Deniz taşıt ve araçlarla limanlarımıza taşınan yolcu ve yükler için gemi acentelerinin vermiş olduğu hizmetler vardır ve limanlarda yolcu ve yüke verilen hizmetler:
- Yükleme/boşaltma hizmetleri,
- Yük şifting hizmeti,
- Hamaliye/taşıma hizmeti,
- Ardiye (ambarlama) hizmeti,
- Manipülasyon, montaj ve demontaj hizmeti,
- Aktarma hizmeti.

Yolcuya verilen hizmetler
Kruvaziyer ve yolcu gemileriyle dış ülkelerden limanımıza gelen yolcu ve turistlere verilen hizmetler olarak nitelendirilir. Gemilere girecek ya da gemilerden inecek yolcu ve turistlerin bilgileri, gemi acentesi tarafından Liman Başkanlığı, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği, Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğü ve Gümrük İdarelerine bildirilir.

Gemi acenteleri, limana gelen yolcu ve turist gemileri için, gemi gelmeden evvel geminin yanaşacağı rıhtım, iskele veya platformu hazır hale getirmeli ve gemiyi doğrudan yanaştırmalıdır. Gemi yanaştıktan hemen sonra kontrol için gemiye gelen görevliler ve gemi acentesi aracılığıyla geminin kontrol işlemleri yapılır. Kontrol sonunda gemiyle gelen yolcu ve turistlerin gemiden çıkışına başlanır.

Yükleme/boşaltma hizmetleri,
Yükün gemiye yüklenmesi (gemi güvertesine veya ambarına konması) veya gemiden rıhtıma boşaltılması işlemleridir. Bu hizmet, gemi acentesinin asli görevleri arasında yer alır. Yükleme/boşaltma hizmeti iki türden oluşmaktadır. Bunlardan biri "Supalan" diğeri ise ardiye bağlantılı hizmet olarak yapılmaktadır.

Supalan hizmeti
Gemiye yüklenen yükün doğrudan yükleyicinin aracından alınarak yüklenmesi veya boşaltılan yükün doğrudan alıcının aracına boşaltılmasına "supalan işlemi" denir. Yük, yükleyici aracından gemiye

yüklenir; ya da gemiden alıcının aracına boşaltılır. Terimin aslı Fransızca “sous palan”dan gelmekte olup “palanga altı/vinç altında” demektir.

Ardiye teslimi hizmeti
Gemiye yüklenen veya gemiden boşaltılan yükün yükleme/boşaltma hizmeti ise, yük ve eşya antrepo, sundurma vb. limanın depolama tesisinden gemiye yüklenir yahut gemiden boşaltılan eşya liman depolarına (ambarlama yerine) alınır.

Yük şifting hizmeti,
Gemideki yük ve eşyanın, geminin aynı veya diğer ambara veya güverteleri arasında yerinin değiştirilmesi hizmetidir. Gemi içi şifting hizmetleri yükleme boşaltma operasyonunun bir parçası olmakla birlikte hizmet zincirinin olağan bir halkası değildir. Yük şifting hizmeti, bazen liman sırasındaki (rotasyondaki) değişiklik veya yükün özelliği sebebiyle yükleme boşaltma operasyonu ile ilgilenen gemi zabiti boşaltma limanında şifting yaptırtma durumunda kalabilir. Olağan olmamakla birlikte, yük şiftingi uygulamada yapıla gelmektedir.

Hamaliye/taşıma hizmetleri,
Gemiden boşaltılan yüklerin ambarlama yerlerine taşınması, istifi gibi terminal hizmetlerini kapsar. Aynı şekilde, ambarlama yerlerinden alınan yükün rıhtıma yanaşmış gemiye yüklenmesine kadar geçen terminal hizmetleri de hamaliye/taşıma hizmetleridir. Bu, gemi ile depolama alanları arasında yapılan hizmetlere, terminal (rıhtım üstü) hizmetleri de denir. Bu hizmet, yükleme boşaltma hizmetlerinin supalan veya ardiye bağlantılı hizmet oluşuna göre farklılık gösterir.

Yanaşma yeri açıkta (şamandırada veya platform) gibi yerlerde yüklenip boşaltılan gemilerden yükün taşınması (şat/layter, mavna vb.) deniz araçlarıyla yapılır.

Ardiye hizmeti,
Bu hizmet, yüklerin liman bölgesi içinde geçici depolanması hizmetidir. Boşaltılan veya yüklenecek yüklerin limanın ambarlama alanlarında geçici depolanmasıdır. Gümrük Yönetmeliği’nin 77. Maddesine göre ardiye hizmeti, Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen serbest dolaşımda olmayan yük ve eşya gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar yük ve eşyanın geçici depolanma hizmetidir. Talep halinde ihracat yük ve eşyası da bu kapsamda değerlendirilir.

Manipülasyon, montaj ve demontaj hizmeti,
Liman İşletmeleri, deniz taşıt ve araçlarıyla gelen yük ve eşyalarına verilen temel hizmetlerin dışında çeşitli hizmetler de sunar. Parçaların tartılması, kapların açılması ve kapatılması, istif yerindeki parçaların seçilmesi, kap değiştirilmesi, kaplarda onarım yapılması, numune ve marka vurulması, kap içindeki maldan numune alınması, kapların etiketlenmesi gibi verilen hizmetlerden bazılarıdır.

Geçici depolarda verilen hizmetlerin arasında manipülasyon, montaj ve demontaj hizmetleri de yer alır. Bu hizmetler bir liman için yükleme boşaltma ve depolama gibi temel hizmetler türünde değildir, isteğe bağlı ikincil (tali) bir hizmet türüdür ve yüke verilen hizmetler arasındadır.

Aktarma hizmeti
Deniz taşıt ve araçlarıyla Türk limanlarına getirilen yük ve eşyaların bir bölümü, bir başka limana gitmesi için gelmiş olabilir. Bu gibi durumlarda yük ve eşya “transit yük” olarak gemiden geçici depolama yerine alınır ve daha sonra da gideceği limana başka bir taşıtla gönderilir. Bu hizmet de gemi acentesinin yüke vermiş olduğu hizmetler arasındadır.

1.2.4 Gemi Acentesinin Yükümlülükleri

Gemi acenteliği faaliyetini gösteren kişi ve kuruluşlar, öncelikle Türk denizciliğinin uluslararası düzeyde onurunu, saygınlığını, menfaatlerini, iktisadi ve ticari itibarını korumak ve Türkiye Cumhuriyeti yasaları ile uluslararası anlaşmalara göre ödenmesi gereken vergi, resim, harçların ödenmesini sağlamakla yükümlüdür.

Ayrıca acente:

- Gemi gelmeden evvel liman masraflarını, acentelik ve diğer ücretleri, gemi sahibi, işleticisi, kiracısı veya genel acentesine bildirerek mutabakat sağlamakla,
- Gemi sahibi, işleticisi, kiracısı veya genel acentesi ile sağlanan bu mutabakata göre gemi limana gelmeden evvel peşin olarak hesabına havale ettirmekle,
- Acente, gemi limandan kalkışını müteakip kısa sürede liman masraflarını çıkarmakla, varsa kullanılmayan bakiye tutarı geciktirmeksizin iade etmekle,
- Gemi sahibi, işleticisi veya kiracısı adına tahsil ettiği navlun ve eklerini onların talepleri doğrultusunda kullanmak veya transfer etmekle,

yükümlüdür.

1.2.5 Gemi Acentesi – Gemi Kaptanı İlişkileri

Acente; kendisini temsil edecek olan gemi ve kaptanını gemi gelmeden evvel telefon veya telsiz bağlantısıyla aramalıdır. Kaptana, geleceği liman ve bölge ile ilgili bilgiler verilmeli ve istekleri sorulmalıdır. Ayrıca, gemide önemli bir sorun olup olmadığı da öğrenilmelidir. Bu sıcak ilgi sonunda gemi kaptanına **"kendi ülkesine, kendi evine gelmiş"** hissi yaratılmalıdır. Gemi limana geldiğinde, firma sahibi ve üst yönetici olarak gemiye gitmeli ve kaptanla görüşmelidir.

1.2.6 – Gemi Acentelik İşletmeciliği ve Disiplin

Çalışma hayatının ana kurallarından biri olan bilgi ve disiplinli çalışma, her sektörde olduğu gibi, gemi acentelik sektöründe de ön planda tutulmalıdır. Gemi acentelik mesleğini icra eden her kurum ve kuruluş:

- İşini çok iyi bilmeli,
- İşini 24 saat takip etmeli,
- İşi bilen elemanlarla çalışmalı,
- İş arkadaşlarına, işverenlerine, vekiline saygılı olmalı,
- Gemi kaptanına ve gemiye karşı kendisini, bağlı bulunduğu kuruluşu dolayısıyla ülkesini iyi temsil etmeli,
- Gemi kaptanının, gemi direğinde asılı bayrağa ait ülkeyi temsil ettiğini unutmamalı,
- Giyimi ve davranışlarıyla saygı uyandırır nitelikte olmalı,
- İşinde dakik olmalı ve işini ertelememeli,
- Bağlı ve ilişkide bulunduğu resmi daireler ve özel kuruluşlarla çok iyi diyalog içinde olmalı,
- Güler yüzlü ve disiplinli olmalı.

Gemi Acenteliği, sorumluluk içeren çok önemli bir meslektir. İhmal ve istismar asla kabul edilemez. En küçük bir hata, gemi sahibi, işletmecisi ve kiracısına büyük zararlar verebilir. Yukarıda da belirtilen esaslara bakıldığında, ortak bir tek nokta vardır, o da disiplin ve işi iyi bilmektir.

İşi bilmek ve takip etmek son derece önemli olmakla birlikte, alt personelin veya yardımcı elemanların da işin işleyiş safhalarını, nerede, ne zaman, nasıl hareket edeceğini bilmesi gerekir. Bunun için alt ve yardımcı personele, departman kadrolarına sık sık hizmet içi eğitimler vermek son derece önemlidir. Çalışanlar sürekli eğitilmeli, bilgi ve teknoloji ile donatılmalıdır.

Kurum Yöneticilerinin de aşağıdaki hususlara dikkat etmesi gereklidir:

- Kurumda çalışan personelin sevk ve idaresine hâkim olmak,
- Yapılacak işin, nasıl yapılacağının bilgisine sahip olmak,
- İşin akışını uygun ve doğru bir şekilde planlamak,
- İşin akışında olumsuzluklarla karşılaşmamak ve anında müdahale edebilmek için gerektiğinde 24 saat takip etmek.
- Bilgi ve teknoloji vasıtasıyla çalışan personelin hizmet kalitesini yükseltmek

Mesleğin en önemli ve hassas yönlerinden biri de saygı ve sevgi kavramıdır. Kurumda alt ve üst personel arasında uygulanacak saygı ve sevgi faktörlerinin iş ile ilgili birimlere karşı da uygulanması gerekir. Bunun için kılık ve kıyafete, diksiyona, hal ve tavırlara, davranışlara gereken özeni göstermek zorunludur.

Bir gemiye çıkılacak ve o geminin kaptanı ile bir diyalog içine girilecekse gemiye çıkan kişi, tüm özeni göstermekte yükümlülük taşımalıdır. İşin en önemli yanı, kaptanın, sadece gemisini idare eden bir kişi değil geminin gönderinde taşıdığı bayrağın ülkesini temsil eden bir kişi olduğunun ve o ülkenin Cumhurbaşkanı sıfatında bir şahsiyet olduğunun unutulmamasıdır.

Bu nedenle, gemi acentelik mesleği, bilgiye, disipline, saygı ve sevgiye, kıyafet ve diksiyona, tutum ve davranışa özen gösterilmesi gereken ve **"güvenirlilik"** esasına dayanan onurlu bir meslektir.

1.3 GEMİ ACENTELİK MÜESSESESİ (İŞLETMESİ)

Gemi Acentesi, “etki yaratan bir kişi veya kuruluş; ticarette bir başkası için hareket eden” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımın en önemli kısmı, ‘etki yaratan’ ifadesidir. Gemi yöneticisi acenteye, kendi çıkarlarını gözeten ve talimatlarını alan ve onları iyi ve kârlı sonuca eriştiren, kendi varlığının bir uzantısı olarak bakar.

Acentelik işi yapacak olan herkes için sağduyu sahibi olmak, önce hizmetlerini vermeye başlayacağı limandaki gemi operasyonunu planlamak ve gerçekleştirmek sonra da gemi yöneticilerinin çıkarlarına en iyi şekilde hizmet edilmesini sağlamak için onların adına etkin olacak kapasiteyi yaratmak kaçınılmazdır. Bu, gemileri ve yükleme boşaltma gereksinimlerini anlamak için yalnızca teknik beceriyi değil, bir geminin limanda donatana en ekonomik maliyetle sonuçlanan bir kalış süresini sağlamak için üçüncü tarafları etkileyebilmeyi de icap ettirecektir. Acentenin bu ölçütü karşılayabilmesine göre, her acentenin piyasadaki yansıması da farklı olacaktır.

Acentenin en önemli görevlerinden biri, beklenen iş fırsatlarını analiz etme, bu bilgisine sezgi ve yaratıcılık becerisini ekleme ve iyi bir pazarlama ve satış tekniğine sahip olmaktır. Günümüzde, artan rekabet şartları altında bir gemi yöneticisine (donatan, gemi kiracısı veya işleticisi) güvenli bir hizmetle birlikte daha düşük maliyetlerle iş fırsatları yaratmak, müşteri memnuniyetine süreklilik kazandırmak, gerek gemi yöneticisinin gerekse acentenin varlığını sürdürmesinin başlıca unsurudur.

Acentelik mesleğinde pazarlama sadece bir birimin işi olmayıp şirketin tüm çalışanlarının bir bütün olarak sergileyebileceği ve aynı zamanda sergilemesi gereken bir faaliyettir. Bir gemi acentesinde, santral memurunun telefonda hitap şeklinden e-posta veya faks ile gönderilen bir mesajdaki ifadeye, gemi dokümanlarının düzgün, hatasız ve zamanında verilmesinden gemi operasyonunu planlanan zamanda bitiren ekibe, gemi, gemi işleticisi ve müşterilere hatasız, zamanında ve anlaşmalara sadık kalarak hazırlanan hesaplamalara, navlun tahsilatı ve transferi ile ilgilenen kişilere kadar yapılacak titiz çalışmalar, tüm çalışanların sorumluluğunda olup bu sorumluluğun bilinçli bir şekilde taşınması gerek gemi işleticisinin gerekse müşterinin memnuniyetini arttıracak, pazarlama faaliyetlerine kuvvetle etken olacaktır.

Gemi acentesi aynı zamanda değişen dünya koşullarını ve yük hareketlerini, ekonomik, politik olayları yakından takip etmek ve daima güncel olayların içinde olmak zorundadır. Bunun için de ticaret ve deniz ticareti ile ilgili dergi, kitap ve gazeteler vazgeçilmez unsurlar olarak görülmelidir.

Kesinlikle reklâm verilmeli, ancak reklâm aracı dikkatle seçilmelidir. Kullanılması düşünülen ticaret dergilerinin olası müşteriler tarafından gerçekten görüleceğinden emin olmaya çalışılmalıdır.

1.4 GEMİ ACENTELİK İŞLETMESİ OFİS DÜZENİ

1.4.1 İş Yerinin Bulunduğu Yer

Acente zaman ile yarıştığından işyerinin bulunduğu yer, çalışma düzeninin verimliliği açısından çok önemlidir. Bir acentenin işyeri, gemilere, liman işletmelerine ve rıhtıma ne kadar yakın olursa, hizmet de o kadar verimli olur. Acente çalışanları, çalışma performanslarını sürdürebilmek için işyerinin bulunduğu yere günde 24 saat, haftada 7 gün erişilebilir durumda olmalıdır.

Bir acente ofisinin yeri, çözümün sadece bir kısmıdır. Normal olarak tüm gemiler limana varışlarında karşılanır. Bu durumda acente çalışanlarının da ulaşım konusu büyük önem arz etmektedir. Bu sebeple acente çalışanlarının evi limana ne kadar yakın olursa o kadar iyi sonuç alınır.

1.4.2 İş Yerinin Yapısı

Acentelik, günde 24 saat, haftada 7 gün esasıyla çalışılması gereken bir hizmet sektörüdür. Her an yapılacak talebi ve gereksinimi karşılama imkânına sahip örgütsel bir yapıya sahip olmalıdır. Bunun için ulaşım ve ihtiyaca göre personel sayısı büyük önem taşımaktadır.

Bazı büyük şirketlerde, gemi ve yük trafiğinin yoğunluğuna göre gemiye çıkan memurların sürekli bulundurulduğu işyerinde vardiya sistemiyle çalışma zorunlu hale gelebilir. Bu sebeple işverenlerin iş hacmine paralel olarak gemiye çıkan veya gemi operasyonu ile bilfiil ilgilenen personelini dönüşümlü olarak çalıştırması gerekmektedir. Buna bağlı olarak da her iş yerinde gece veya hafta sonu ve resmi tatil günlerinde çalışma esasları ile çalışacak kişileri belirleyen cetvellerin bulunması alışılmış bir uygulamadır.

Ayrıca iş yeri merkezi de, faks, telefon, elektronik posta ve benzeri yollar ile gelen bilgileri alma ve ilgililerine iletme açısından bir üs olarak kullanılmalıdır.

1.4.3 İletişim

Acentelik mesleğinin ilk şartı, bilgi iletişiminin sürekli akışını sağlamak ve çağdaş denizciliğin gereksinimleri için kritik talimatları ve bilgileri nakledebileceği ve alabileceği donanıma sahip olmaktır. Acente işletmesi için olaylara hızlı yanıt, çağdaş teknoloji ve iletişim donanımının ve tiplerinin dikkatli öğrenilmesini gerektirir. Günümüzde, e-posta ve faks en çok tercih edilen iletişim aracıdır. Ayrıca, son derece geliştirilmiş cep telefonları sayesinde, günün her saatinde haber almak ve haber vermek olanağı vardır. Gelen mesajların, sadece normal işyeri saatlerinde değil, haftanın 7 günü izlenmesi gereklidir. Acente gemiler için talimatları almak üzere her zaman hazır olmalıdır ve geminin yönetimi, seyri ve seferi ile ilgili bilgileri hem geminin yöneticisine hem de bir sonraki uğrak limanına zamanında iletmelidir.

Uydu iletişimi sayesinde birçok geminin telefon, faks ve e-posta ile iletişim kurma olanakları vardır. Bu olanaklar karadaki ofislerin de aynı erişime sahip olması anlamına gelmektedir. GMDSS'nin*(Global Maritime Distressand Safety Sistem)* tam uygulanması ve karada seyyar (cep) telefonlarınnın, neredeyse evrensel kullanıma geçmesi ile birlikte, acente ile gemi arasında bağlantı kurma işleri de tamamıyla değişmiştir. Bu teknolojik ilerlemeler, gemideki iş gününün karadaki normal işyeri saatleriyle alakası olmamasına rağmen, günde 24 saat iletişim imkânlarını sağlamaktadır. Bu durumda acente gündüz veya gece, günün her saatinde istekleri yanıtlamaya hazır olmak zorundadır.

1.4.4 Bilgisayar

Gemi taşımacılığı bilgisi ve yerel konularda uzmanlık ve sorun çözme yetenekleri insana ait nitelikler olmakla beraber günümüzde bilgisayar kullanmak çağdaş iş yaşamında önemli bir rol oynamaktadır. Çağdaş bir Gemi Acentesinin, faksları ve e-postaları gönderip alabilen bilgisayar sistemi iletişim merkezi olmalıdır. Bazı yoğun limanlar arası tarifeli taşımacılıkla ilgili yük bilgilerinin elektronik ortamda gönderilmesi gerekir. Birçok tarifeli taşımacılık hattı yöneticisi acenteye manifestoları, bu yolla göndermektedir. Acente, sadece bir tuşa dokunarak bu bilgiyi almaktadır. Ayrıca Liman acenteleri yine bilgisayarın bir tuşuna basmakla "Proforma Acente Masrafları" çıkarabilmektedir. Bu da işlere hız kazandırmakta işlemlerin doğru ve muntazam bir şekilde yapılmasını sağlamaktadır.

1.4.5 İnternet

İnternet, araştırma yapmak, bilgi toplamak ve bilgiye kolay ve çabuk erişim açısından bir "kaynak" niteliğindedir.

Günümüzde denizcilik şirketlerinin, gemi acentelerinin, yakıt-kumanya ikmalcilerinin ve diğer tedarikçi firmaların internet sitelerinden firmaları hakkında veya hizmet verdikleri liman hakkında kolaylıkla bilgi alınmaktadır. Bir gemi acentesinin de internet aracılığı ile kendi firmasını tanıtması kaçınılmazdır.

1.4.6 Personel Alma

Gemi Acenteliği işinin özel niteliği, çalışmaların normal saatlerin dışında kalması ve her türlü iklim şartları altında çalışmayı gerektiriyor olmasıdır. Yaz, kış ve fırtınalı günlerde sabahın kör karanlığında gemiyi karşılamak, yanaşmasını sağlamak, yükleme veya tahliyesini başlatmak bilgi, beceri, çabukluk ve dayanıklılık ister. İşe talip olan kişiye bu durum kesinlikle anlatılmalıdır.

Acente işi için seçilen kişiler, normal çalışma koşullarının dışında başka bir çalışma koşulları ile karşı karşıyadır. Bu da tahammülün ötesinde bazı şeylerin fazlasına ihtiyaç gösterecektir. Gemi Kaptanlarının, özellikle bugünün bazı büyük gemilerinde, çoğunluğu mutlak tecrit ortamında uygulanmak zorunda olan sınırsız sayıda sorumluluğu bulunmaktadır. Limandaki bir gemiye çıkan acente personelinin, en azından bir kaptanı sorumluluklarının bazılarından kurtarabilmiş olması yapılabilecek en önemli acentelik görevlerinden biri olduğu gibi kaptanın dolayısı ile gemi sahibi veya işleticisinin memnuniyeti sağlanmış olacaktır. Eğer bu başarılacaksa o zaman gemiye çıkan memur çok yüksek derecede güven telkin etme kabiliyetine sahip olmak zorundadır.

1.4.7 İşletme Muhasebesi

Gemi Acentesi, kendi acenteliği altında limana gelen gemilerle ilgili masraflar için her zaman fatura karşılığı ödeme yapmalıdır. Muhasebe görevlileri maliyet hesaplarını belirlemek için gemi harcamalarını gemi adlarına göre ayırmalıdır. Masrafların doğru olmasına azami dikkat edilmelidir. Maliyet kayıtlarının ve sefer dosyalarının tutulmasına, harcamaların buna göre yapılmasına özen gösterilmelidir.

Gemi acentesinde harcamalara ait faturalar, acente ücretlerinin eklenmesi ile birlikte tamamlanır. Temsil olunan kişiye nihai acente harcamaları faturası ile birlikte, tahakkuk eden maliyetlerin ve önceden gönderilen paranın gerçek maliyetleri aştığı durumlarda veya paranın alınmadığı zamanlarda acente lehine bakiye alacağın bir özeti bildirilmelidir.

Döviz alış verişlerinde karşılaşılan maliyetler daima hesaba katılmalıdır. Acentenin aldığı avansın borcun yerel para birimi cinsinden karşılamasını sağlamak, acente masraflarını ödeyen tarafın sorumluluğudur. Başka para birimlerine dönüştürürken karşılaşılan herhangi bir maliyet veya banka masrafı için havalelerden düşülen ücretler, temsil olunan kişi hesabınadır.

1.4.8 Nakit Akışı

Her kurumun bir nakit akış programı vardır. Gemi acenteliği konusunda nakit akışı daha da önem arz eder. Zira limana gelen geminin rüsumlarını ödemek ihmale gelmeyen önemli ödemeler arasında bulunur. Bu bakımdan nakit akışının diğer işletmelerden daha dikkatli olarak programlanması gerekir. Bu nakit akışı, sadece muhasebe veya finans ile ilgililere bırakılmamalı, acente operasyonunu yönetenler tarafından da dikkatle takip edilmelidir.

1.4.9 Proforma Acente Harcamaları Pusulası

Bir acentenin, Liman Acentesi olarak hareket etmek için atanma emrini almasından sonra ilk görevi, liman uğrağı sırasında neyi kimin ödeyeceğini belirlemektir. Bu konuda dikkate alınacak iki husus vardır:

- Liman harcamaları ve/veya yükleme boşaltma masrafları için donatan ve kiracı arasında herhangi bir ayrım olup olmayacağının belirlenmesi
- Ücretini ödeyen acente atayanının, liman masraflarının yanında istenen acente ücretini kabul edeceğini ve haberleşme ve ulaşım masraflarını, denizcilik işleriyle ilgili memurların fazla mesaileri ve diğer gerekli genel giderler gibi bazı harcamalar için ödeme yapacağını onaylaması

Acente harcamalarını ödeme sorumluluğu normalde iki taraftan birine düşer. Bunlar;

- Eğer gemi sefer esaslı kirada çalıştırılıyorsa donatan,
- Eğer gemi zaman esaslı kirada işletiliyorsa, gemi işletme yüklenicisi (kiracı)

tarafından ödenir.

Acente sıfatıyla atanma emri kimden alındıysa, liman masraflarının karşılanmasında onun sorumlu olduğunu kabul etmek olağandır. Atamaların, her bakımdan asıl donatan onlarmış gibi hareket eden işletmeci şirketler tarafından yapılmış olduğu durumlar da bulunabilir. Böyle bir durumda masrafların kimin hesabına olacağının teyidi alınmalıdır.

Acente olarak atama emrinin alınması ve liman masrafları için kimin sorumlu olduğunun belirlenmesi üzerine, ‘proforma’ acente harcamaları faturasının hesaplanması büyük önem taşır. Bu, tahakkuk etmesi olası bilinen masrafların kalemlere ayrılarak dökümü yapılmış bir beyan formu olacaktır.

Örnek olarak;

- Liman rüsumu,
- Rıhtım ve barınma ücreti,
- Yedekte çekme ücretleri,
- Kılavuz ve römorkör ücretleri,
- Resmi ve diğer vergiler (fener ve sağlık resmi),
- Acentelik ücreti,
- Gemiyle ilgili diğer giderler,

şeklinde verilebilir ve yanlarında tabii ki rakamları bildirilir.

Hesaplanan proforma acente harcamaları faturası acente atayanına yazılı olarak faks veya e-postayla kendiliğinden gönderilmelidir. Proforma fatura tutarını kapsamak üzere acenteyi atayandan avans olarak para talep edilmelidir. Acente, tayin edilmeyi kabul ederken **"ülkesindeki acente tarifesinin uygulanmasının yasal zorunluluk olduğunu"** muhakkak bildirmelidir. Bu durum, proforma tutarını almak için, işin içine yasalar girdiğinde, acente harcamaları karşılığının alınmasını kolaylaştıracaktır.

Bazen gemi kaptanı, personeli veya kendi harcamaları için avans isteyebilir. Böyle bir talep geldiğinde acentenin durumu derhal onu acente olarak atayanına bildirmesi ve ondan onay alması gerekir. Tüm donatanlar kaptanlarıyla mükemmel ilişkilere sahip değildir. Bu yüzden acenteler nakit avansları için temsil olunan kişiden her bir işlem için ayrı ayrı yetki / onay almayı alışkanlık haline getirmelidir.

Liman acentesi, onu atayana göndermiş olduğu proforma faturanın bedelini isteme hakkına sahiptir. Gemi limanı terk etmeden evvel talep edilen paranın gelmiş olmasına dikkat edilmelidir.

1.4.10 Nihai Harcamalar Faturası

Nihai harcamalar faturasının düzenlenebilmesi için geminin liman uğrağının başından sonuna kadar hem hizmetlerin hem de ikmallerin gerçekleşmesi, tüm alımlarının kaydedilerek ücretlerin tahakkuku kesinleşmiş olmalıdır. Acentenin, atayanı ile varmış olduğu mutabakata uygun olarak harcamaları yapması ve buna uygun olarak masraflarını çıkarmış olması çok önemlidir.

Temsil olunan kişiler için yapılan tüm harcamalara ait faturalarda, servis hizmetleri, ikmaller ve yapılan diğer taleplerde kaptan tarafından onay imzasının bulunması çok önemlidir. Tüm faturalar acentenin eliyle geminin "Kaptanı ve Donatanına" hitaben düzenlenmeli ve geminin adı yazılmalıdır.

Birçok donatan, acente harcamalarına ait masraf faturasını olabildiğince çabuk almak ister. Gemi acentesinin, geminin kalkışını müteakip kısa zamanda tedarikçi firmalar tarafından düzenlenen faturaları alıp atayanına göndermesi ve mutabakat sağlaması gerekir. Ayrıca, donatanından avans alınmış ve çıkan hesap sonunda donatanına borçlu kalınmış ise, kalan parayı kısa zamanda iade etmelidir.

1.5 ACENTENİN TEMSİL OLUNAN KİŞİ İLE İLİŞKİLERİ

1.5.1 Giriş

Acentenin önem sırasına konmuş görevlerinin başında temsil ettiği kişi ve kurumlarla olan ilişkileri gelmektedir. Bunlar sırasıyla:

- İşin elde edilmesi,
- Para tahsisinin / ödemenin güvenceye alınması

Acente, geçiminin dayanağı olan bu öğeleri öncelikle güvenceye almalıdır. Bu nedenle, Acente ile temsil olunan kişi ilişkisinin kuvvetli bir şekilde kurulmasına büyük özen gösterilmelidir. Ticari ilişki çoğu kez tüm ilişkiler içinde en iyi olanıdır. Nedeni ise, tarafların hiç biri diğerinin yaptıklarını karşılıksız kabul edemez.

Temsil olunan kişi, Acenteden coğrafi uzaklıkta yerleşik ve bu yüzden yerel değişiklikler, eğilimler ve gelişmeler hakkında bilgi desteği için ona bağımlı olabilir. Bu bağımlılık hiçbir zaman kötüye kullanılmamalı, temsil edilen kişinin acentelik kurumunun geçim kaynağı / dayanağı olduğu unutulmamalıdır.

1.5.2 Olayları Olduğu Gibi Bildirmek

Gemi acentesi, temsil ettiği gemiyle ilgili işlerin akışından ve gelişmelerden donatanını devamlı haberdar etmelidir. Bu, temsil olunan kişinin işlerini idare etmesi ve planlarını yapabilmesi açısından memnuniyet yaratacaktır. Verilen bu bilgi akışındaki masraflardan asla kaçınılmamalıdır. Ayrıca, kaptanın donatanına acente hakkında ters bir rapor göndermek için bir nedeni olmasına asla fırsat verilmemelidir.

Acente, temsil olunan kişinin gözü ve kulağıdır. Temsil olunan kişiyi, gemi kendi sorumluluğunda kaldığı sürece, oluşan tüm olaylardan tam bilgi sahibi tutmak acentenin başlıca sorumluluğudur. Acente atanma emrini aldığı andan itibaren temsil olunan kişinin, geminin tahmini varış tarihi, rıhtıma yanaşması, yük işlemleri ve tahmini kalkış tarihi gibi bilgiler ile geminin uğrak limanındaki çalışmaları için beklenen gelişmeler konusundaki bilgilerini sürekli güncel tutmalıdır. Temsil olunan kişi, (gemi işleteni) acentenin vermiş olduğu bu bilgilerle geminin bir sonraki seferini programlayabilme imkânı sağlar ve gelecekteki yükler için hazırlık yapabilir.

Acente, geminin varışından önce geminin liman girişi, yanaşma yeri ve yük işlemleri ile ilgili hazırlıkları yapabilmek için atayanından geminin tahmini varış tarihini mutlaka öğrenmelidir. Alınan bu bilgiler, yerel liman idaresine ve yük terminaline iletilmelidir. Buna karşılık onlar da liman giriş saati, yanaşma yerinin hazır oluşu ve yük işlemlerinin tamamlanmasının beklendiği tarih hakkındaki bilgileri vereceklerdir. Acente, bu bilgileri temsil ettiği kişiye derhal aktarmalıdır. Olaylar değiştikçe tahminler de değişecektir ve bunlar sürekli ilgili taraflara ve temsil olunan kişiye mutlaka anında ve doğru olarak aktarılmalıdır.

Gemi uğrak limanına vardığında, belirli bilgiler olaylara dayanan gerçekler haline gelir ve bunlar ortaya çıktıkça temsil olunan kişi ve kuruluşa aktarılmalıdır. Bu bilgiler genel olarak aşağıdakileri içerir:

- Varış tarihi /saati.
- Eğer gemi limana giriş için açıkta demirlediyse demirleme tarihi / saati.
- Demir alma tarihi / saati, (eğer gemi demirlediyse)
- Limana giriş tarihi / saati.
- Geminin yanaşma tarihi / saati ve yeri.
- Kaptanın hazırlık mektubunu sunduğu tarih / saat.
- Hazırlık mektubunun kabul edildiği tarih / saat.
- Yük işlemlerinin başladığı tarih / saat.
- Bu andan itibaren yükle ilgili olaylar oluştuklarında, yükün niteliğine ve yükün çalışılma türüne bağlı olarak saat ve saat veya gün ve gün ayrıntılarıyla, doğal olarak aktarılmalıdır.
- Yük işlemlerinin tamamlandığı tarih / saat.
- Yük belgelerinin gemiye teslim edildiği, geminin kalkışa hazır olduğu tarih / saat.
- Geminin rıhtımdan ayrıldığı tarih / saat.
- Geminin limandan çıktığı ve açık deniz seyrine başladığı tarih / saat.
- Yükleme yapıldıysa konişmentoya uygun olarak, boşaltma yapıldıysa boşalan yükün ağırlığına uygun olarak yüklenen veya boşaltılan yükle ilgili ayrıntılı bilgi.
- Bir sonraki limana tahmini varış tarih / saati

Çeşitli aşamalarda bu bilgilerin hemen tümü temsil olunan kişiye iletilmiş olsa bile kendisini gelişmelerden haberdar tutmak için bir liman uğrağının sonunda bilgilerin tamamını içeren bir **"Olaylar Çizelgesi – Statement of Facts (SOF)"** ile sonuçlandırılmalıdır. Birçok ticari gemi seferinde ve acente atayanların birçoğu için **"Olaylar Çizelgesi"**nin geminin yanaşma yerinden ayrılmasından hemen önce doldurulması ve kabul ettiğini göstermek için kaptana / yükleyiciye / alıcıya imzalatılması gerekir. Bu

bilgiler donatanlar veya gemi işleticileri tarafından liman uğrağının kira (navlun) sözleşmesine uygun tamamlanıp tamamlanmadığını hesaplamak için kullanılacaktır. Bu bilgiler olabilecek dispeç veya sürastaryayı hesaplamakta kullanılacağından doğru ve muntazam bir şekilde verilmelidir.

Ayrıca, geminin yükleme / boşaltma işlemini tamamlamasından sonra alınmış olan talimatlara uygun olmayan şekilde yük noksanlığı veya fazlalığı çıkabilir. Bu konuda gerekli önlem alınabilmesi için durumun işverene (atayanına) derhal bildirilmesi gerekmektedir.

1.5.3 Acente – Donatan ve Navlun İlişkisi

Navlun, taşıyanın nam ve hesabına ödenecek olan, yolcu ve yükün taşınmasına ilişkin ücretlerin tamamıdır.

Navlun ve diğer gelirlerle ilgili, işin işleyişi ve akışı bakımından taşıyıcı ve acentenin ayrı ayrı görev ve sorumlulukları vardır. Bunlar, uluslararası anlaşmalara göre belirlenmiş kurallardır.

Bu kurallara göre:

Taşıyıcının Görevi.

- Acentenin görevini yapabilmesi ve işin gerçekleşmesi ile ilgili tüm dokümanları sağlamak ve acenteye iletmek,

- Geminin programlarını, uğranılacak limanları ve denizyolu politikası ile ilgili bilgileri tam ve zamanında bildirmek,

- Navlun tarifeleri ve navlun ve diğer masrafların tahsilatı ile ilgili anlaşmaların tüm koşullarını, uygulanması için acenteye yazılı olarak bildirmek,

- Gemi masraflarını karşılamak üzere acentenin talep ettiği bedeli avans olarak göndermek veya navlun tahsilatından kullanılmasına onay vermek,

- Navlun anlaşmasına göre görevlerini yerine getirmede, acentenin kötü niyetli ihmali veya hatasıyla veya bu yolla oluşmadıkça acente tarafından iyi niyetle verilen talimat veya herhangi bir banka, simsar veya diğer bir kişinin neden olduğu zarar yüzünden taşıyıcıya karşı sorumlu tutmamak.

Acentenin Görevleri

- Taşıyıcı tarafından gönderilen tarifelere göre, navlun ve diğer masrafları hesaplamak ve bu tür tarifelerin veya diğer navlun anlaşmalarının tüm şekil ve koşullarını uygulamada dikkat ve azami gayreti göstererek, taşıyıcının navlun hesaplamaları ve dokümantasyonunu kontrol etmek,

- Navlun ve ilgili hesapların tahsilatı ile taşıyıcıya ait tüm navlunları ve diğer ücretleri taşıyıcının isteyebileceği sürede taşıyıcıya göndermek, (Banka masrafları taşıyıcının hesabına aittir.)

- Sefer sonunda (veya belirtilen dönemlerde) navlun tahsilatı ve diğer gelir-gider hesabı ve raporlarını kısa sürede taşıyıcıya bildirmek. (Acente, eğer varsa geçmiş alacağını da bu hesaptan düşme hakkına sahiptir.)

1.5.4 Gemi Acentelerinin Sınıflandırılması

Gemi acentesi değişik ortamlarda hizmet verir. Bazıları salt bir liman için organize olmuşlardır (yerel acenteler); bazıları belirli bir taşıma hattındaki limanlara uğrak yapan bir taşıyana ait gemilerin hizmetlerini üstlenirler (genel acenteler); bazen taşıma hattı bir ülkenin tüm limanlarını kapsayabilir; bu durumda da gemi acentesinin işlevi ulusal acente olma niteliği kazanır.

Gemi acentesi her ne kadar farklı adlarla anılsa da, işlevleri çoğunlukla birbiri içine geçmiş yapıdadır. Gemi acentesini değişik biçimlerde sınıflandırmak olasıdır. Sınıflandırmada “temsil yetkisi”, “hizmet bölgesi”, “verilen hizmet(ler)” gibi ölçütler esas alınır.

Acente, atama emrini aldığı tarafa bağlı olan sorumluluklarının bilincinde olmalıdır. Bu, gemi donatanı, işleteni, kiracısı olabilir. Esas olan acente, onu atayan ve ücretini ödeyen kimseye karşı sorumludur.

Buna göre gemi acenteleri:

- Armatör acentesi
- Kiracı Acentesi
- Koruyucu Acente olmak üzere sınıflandırılırlar

Armatör Acentesi

Taşıyanı temsil yetkisinin çarterer (kiracı) tarafından çarter sözleşmesine yansıtılmasına ve taşıyan tarafından uygulanmasına, ya da taşıyan tarafından kendi inisiyatifinde görevlendirilmesine göre gemi acentesi farklı adlar alır. Armatör acentesi, kiracı acentesi gibi.

Armatör (Donatan) acentesi, navlun sözleşmesine göre donatanın veya kiracı donatanın uğrak limanlarında atadığı acentedir. Donatan acentesi, donatanın kendi iradesiyle atadığı acentedir. Kiracı acentesi ise, çarter sözleşmesi hükmüne dayanılarak donatanın atamak durumunda olduğu acentedir.

Kiracı Acentesi

Kiracı acentesi, navlun sözleşmesine konmuş hükme dayanarak gemiyi kiralayan tarafın öngördüğü acentedir. Sözleşmeye dayanarak kiracı, geminin uğrayacağı limandaki acenteyi belirler; taşıyan da belirlenmiş acenteyi kendi acentesi olarak atar. Acentelik hizmetlerinin karşılığı da taşıyan tarafından ödenir.

Kiracı, uygulamada çarter sözleşmesinde kiracı acentesine yer verilmesini bazı nedenlerle isteyebilir:

- Yükleyici ya da alıcıyla kendi arasındaki yüke ilişkin sorunların çözümünde sözleşmede dikte ettirdiği gemi acentesinin olumlu davranışlarından/ deneyiminden yararlanmış olabilir.
- Kiracı, yükleme/boşaltma limanındaki etkili acentenin dikte ettirdiği gemi acentesi olduğunu bilmektedir,
- Kiracı, acente hakkında taşıyana göre daha çok bilgi sahibidir.

Zaman çarterinde de gemiyi kirasına alan çarterer (kiracı donatan) gemi acentesini seçme ve atama hakkına sahiptir. Bu da çartererin gemiyi işleten kişi / kuruluş durumunda olmasından ötürüdür. Gemiyi çekip çeviren kişi olarak çarterer (kiracı donatan) kirasındaki geminin uğrak limanlarındaki masraflarını üstlenmektedir. Gemisini kiraya veren gemi sahibinin (malik donatanın) edimi gemiyi donatmak, bakımını ve tutumunu yapmaktır. Geminin tutumu (kondisyonu) açısından zaman çarterinin malik donatana yüklediği bu edim kuşkusuz geminin çalıştırılmasını kapsamaz. Bu husus kiracı donatanın uhdesindedir.

Zaman çarterine alınmış bir geminin başka bir kişiye yeniden zaman esaslı kiralanması yeni kiracı donatana da bir önceki kiracının hak ve yükümlülüklerini verir.

Koruyucu Acente (Gözetim Acentesi)

Koruyucu acente (gözetim acentesi), navlun sözleşmesine dayanarak kiracının öngördüğü acentenin atanması durumunda donatanın kendi hesabına o limanda atadığı acentedir. Sözleşmenin donatan acentesi öngörmesi halinde kiracı da o limanda gözetim acentesi tutabilir.

Koruyucu acente genellikle kiracı acentesinin taşıyanın çıkarlarını korumayı reddettiği ortamda gündeme gelir. Kiracı acentesi, kendi sorumluluk alanının dışında olduğu gerekçesiyle, taşıyanın işlerini yapmaktan kaçındığında koruyucu acente (gözetim acentesi) ihtiyacı belirir. Koruyucu acente taşıyanın çıkarlarını kollamak üzere taşıyan tarafından yetkilendirilmiş bir tür gölge acentedir. Kiracı acentesinin yaptığı işlemleri izler; taşıyanın aleyhine sonuç doğurmaması için uğraşır.

Kiracı acentesi uğrak limanında donatanın (taşıyanın) çıkarlarını kollaması gereken kişidir; ancak uygulamada bundan sapmalar olduğu gözlenmektedir. Özellikle hazırlık ihbarının (NOR) geciktirilmeden verilmesi, S.O.F düzenlenmesi, yanaşma yeri ayarlanması vb, zaman-zaman kritik durumlar ortaya çıkaran konularda kiracının acentesinin devrede olması ve gemi adına işlemleri yürütmesi uygulamada taşıyanla kiracısını karşı karşıya getirebilmektedir. Hazırlık ihbarının zamanında verilmemesi kiracı acentesinin hizmetine gölge düşüren olayların başında gelir.

Taşıyan da, sözleşmeyle mecbur kaldığı kiracı acentesine karşılık o limanda ikinci bir acente tutarak çıkarlarını kollamaya çalışır. Buna “koruyucu acente” (gözetme acentesi) denir. Koruyucu acentenin varlık kazanmasında kiracı acentesinin donatan namına hizmet vermekte olması ve fakat kiracı tarafından öngörülmüş bulunması büyük ölçüde etkili olmuştur.

1.5.5 Acentenin Masraf İlişkileri

Bir acente, aynı zamanda hem kiracı hem de donatan tarafından atanabilir. Bu takdirde, hangi masrafların kimin tarafından ödeneceğinin iyi bilinmesi ve bunun için de her iki taraftan teyit alınması işin sağlıklı takip edilmesi açısından gereklidir.

Yapılan harcamaların kiracı ile donatan arasında bölüşülmesi, tarafların (donatan ile kiracı) aralarında yaptıkları anlaşmaya bağlı olmakla beraber genel olarak aşağıda belirtildiği şekildedir:

Zaman Esaslı Gemi Kiracısının Masrafları

Normalde zaman esaslı kira dönemi boyunca liman uğraklarıyla ilgili masrafları kapsar. Bunlar:

- Boğaz, Kanal, Nehir, Rıhtım, İskele, Aidat
- Römorkör,
- Kılavuzluk,
- Fener ve sağlık resmi,

- Gemi Yakıtı,
- Acentelik Ücreti,
- Yükleme Boşaltma Ücretleri.

gibi masraflardır.

Donatana Ait Masraflar

Bu harcamalar, geminin işletilmesinin genel masrafları ve geminin iç işleriyle ilgili harcamalar olup,

- Kaptan Avansı,
- Seyahat, Otel, Doktor gibi Mürettebat Masrafları,
- Gemi ihtiyacı için gerekli olan yakıt, kumanya ve malzemeler,
- Bakım ve Onarım Masrafları
- Geminin Mektupları,

gibi harcamaları kapsar.

Yükleyici veya Alıcının Masrafları

Gemi ile taşınan her türlü yük ile ilgili olarak yükün gemiye yüklenmesi ve/veya gemiden boşaltılması için yükleyicinin veya alıcının ödemesi gereken yükleme, boşaltma, terminal ücretleri gibi ücretler vardır. Yükleyicinin / alıcının kendileri bu ücretleri liman işletmelerine ödeyebileceği gibi çoğu zaman gemi acentesi aracılığı ile ödemeyi tercih ederler.

Nihai Harcamalar Faturası

Nihai harcamalar faturasının düzenlenmesi için, geminin limana gelişinden kalkışına kadar geçen süreye ait hem hizmetlerin hem de ikmallerin gerçekleşmesi ve tüm alımlarının kaydedilerek ücretlerin tahakkukunun kesinleşmiş olması gereklidir. Acente için atayanı ile varmış olduğu mutabakata uygun olarak harcamaların yapılması ve buna uygun olarak da nihai harcamalar faturasının düzenlenmiş olması çok önemlidir.

Acente, aynı gemi için yukarıda bahsedildiği üzere hem donatan acentesi (Koruyucu Acente) hem de kiracı acentesi olabilir. Ancak nihai masraf faturası düzenlenirken her bir atamanın faturası ayrı ayrı ve atayan kişi adına düzenlenmelidir. Ayrıca aksi kararlaştırılmamış ise tüm harcamalar toplu halde atayan tarafa tek bir fatura halinde sunulmalıdır.

Tediye Hesabının Tutulması

Her geminin mutad olan masrafları vardır. Bunlar, liman, kılavuzluk, romorkör, sağlık, fener, birlik ve oda aidatları gibi giderlerdir. Ayrıca geminin çeşitli ihtiyaçlarına karşılık yapılan harcamalar da çıkacaktır. Bunlar da, personel giderleri, kumanya-malzeme, bakım onarım vb gibi giderlerdir. Acente bu giderlerle ilgili ödemeleri fatura karşılığı yapmalı ve muhasebe kayıtlarında ayrı bir hesap açmalı ve gemiyle ilgili tüm giderleri bu hesapta toplayarak takip etmelidir.

Yine yukarıda bahsedildiği üzere gemi için gemi donatanı veya gemi kaptanının isteği üzerine yapılan her türlü harcama için gemi donatanı veya gemi kaptanından yazılı onay alınmalıdır. Çok önemli olan bu husus ileride yapılan harcamalar konusunda acente ile donatan / kiracı veya kaptan arasında herhangi bir ihtilafın oluşmasını önler.

Acente Harcamaları Pusulası

Acente, harcamalarına ait pusulaları sırasıyla acente faturasına yazar. Anlaşma gereği acentelik tarifesine göre acentelik hizmet ücretini de ilave eder ve temsil olunan kişi adına faturasını düzenler. Bu fatura, geminin liman uğrağı sırasında tahakkuk eden ve tedarikçilerin ayrı ayrı faturalarıyla belgelenmiş tüm masrafları ve ücretlerini gösteren, kalemlere ayrılarak dökümü yapılmış bir nihai faturadır. Bu fatura, atayana karşı hazırlanan son belgedir. Liman masrafı geminin liman uğrağı için gerekli hizmetlere ve satın alınanlara uygun olarak üçüncü taraflara paraların tamamen ödendiği anlamına gelir.

1.6 GEMİ ACENTELİK HİZMETLERİ ÜCRET TARİFESİ

(19 Eylül 2023 Tarih ve 32314 Sayılı Resmi Gazete)

1.6.1 Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

(19 Eylül 2023 Tarih ve 32314 Sayılı Resmi Gazete)

Ticaret Bakanlığından:

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Amaç

MADDE1 – - (1) Bu Tebliğin amacı, 5/3/2012 tarihli ve 28224 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümlerine göre yetkilendirilen gemi acentelerinin asgari hizmet ücret tarifesini belirlemektir.

Kapsam

MADDE2 – - (1) Bu Tebliğ hükümleri, gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek veya tüzel kişilerin verdikleri gemi acenteliği hizmetlerine ilişkin ücretleri kapsar.

(2) 19/11/2019 tarihli ve 30953 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönetmeliğinde düzenlenen hizmetler bu Tebliğ kapsamı dışındadır.

(3) Bu Tebliğ hükümleri, Ülkemiz karasularına, limanlarına, tersanelerine iç sularına ve nehirlerine gelen, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçen her türlü gemi ve deniz araçlarına uygulanır.

(4) Kabotaj seferleri bu Tebliğ kapsamı dışındadır.

Dayanak

MADDE 3 – - (1) Bu Tebliğ, 18/5/2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 446 ncı maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendi ve 508 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Tebliğde geçen tanımlar;

a)Gemi acentesi : Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümlerine göre yetki belgesi alan kişi veya kuruluşu,

b)Konteyner: Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC) kapsamında tanımlanan standartlara uygun ve geçerli bir belgeye sahip yük taşıma birimini,

c)Koruyucu acente: Gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettikleri kişilerin hak ve menfaatlerini birbirlerine karşı koruyan acenteyi,

ç)Navlun: Taşıyanın nam ve hesabına ödenecek olan, yolcu ve yükün taşınmasına ilişkin ücretlerin tamamını,

d)Oda: Deniz ticaret odalarını,

e)Yük: Taşıma sözleşmesi gereği taşınan her türlü mal, eşya, ürün, mamul ile katı, sıvı veya gaz haldeki maddeleri,

ifade eder.

Hizmet ve ücretler

MADDE 5- (1) Gemi acenteleri tarafından aşağıda belirtilen hizmetler karşılığında bu Tebliğ eki tarifelerce ücret tahsil edilir:

a)Gemi acentelik hizmeti: Uluslararası mevzuat ve teamüller ile ulusal mevzuat kapsamında, her türlü gemi, deniz veya su aracının Türk karasularına girişinden Türk karasularından çıkışına kadar yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma ve benzeri işlemlerin, ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde takibi ve temsili ile Türkiye Cumhuriyeti kanunlarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında doğru ve noksansız olarak bildirilmesidir.

b)Koruyucu acentelik hizmeti: Taşıma sözleşmesi hükümleri gereğince tayin edilen acenteye ilaveten, gemi donatanı, kaptanı veya işleticisinin, gemi adına yaptırmak istediği hizmetler için tayin edilen gemi acentesinin yapacağı iş ve hizmetlerdir.

c)Gözetim ücreti: Acentelik ve koruyucu acentelik hizmetlerinden hariç ve bu hizmetlere ilave olarak gemi acenteleri tarafından, yükün yükleme ve boşaltma işlemlerinin organize edilmesi, bu işlemlerin sağlıklı biçimde yürütülmesi amacıyla tüm tarafların koordinasyonunun sağlanması, iş ve işlemlerin hızlandırılmasına yönelik faaliyet yürütülmesi, doğru yükün gerçek alıcısına, doğru miktarda ve uygun metotla taşıyan nam ve hesabına tesliminin veya kabulünün uluslararası teamüllere göre sağlanması, eksiklik veya fazlalık sebebiyle başlatılan takibat süreçlerinde konunun takip edilmesi ve sonuçlandırılması, ilgili makamlarca başlatılacak kanuni süreçlerin izafeten yerine getirilmesi ve benzeri hizmetler karşılığında deniz taşıt ve araçlarının sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücrettir.

ç)Primaj ücreti: Çıkış limanında yüklemede gösterilen ihtimama karşılık, navluna ek olarak yük sahibi (navlun ödeyen) tarafından ödenen ücrettir.

d)Diğer Hizmet Ücretleri;

1)Personel hizmetleri ücreti: Sefer yapan gemi ve deniz araçlarının personel değişikliği, hastalığı veya izine çıkmasında, acente tarafından yapılan vize harcı, karşılama, otel, vasıta, doktor, hastane, ilaç ve benzeri yapılan masraflara,

2)Transit gemi aksam ve malzeme aktarma ücreti: Donatanı, kiracısı veya işleticisi tarafından gemi ve deniz araçlarının ihtiyacı için gönderilen gemi aksam ve malzemenin gemi ve deniz araçlarına verilmesi, bu hizmetlerin yerine getirilmesi için yapılan masraflara,

3)Gemi kaptanına verilen nakit avans ücreti: Donatanı, kiralayanı ve işleticisi tarafından gemi kasasına gönderilen paranın acente tarafından gemiye teslimi sürecinde yapılan diğer masraflara, ek olarak acenteye ödenen ücretlerdir.

Yükümlülük

MADDE 6 – (1) Gemi acenteleri; Türk denizciliğinin uluslararası düzeyde onurunu, saygınlığını, menfaatlerini, iktisadi ve ticari itibarını korumak ve Türkiye Cumhuriyeti kanunları ile uluslararası sözleşmelere/anlaşmalara göre ödenmesi gereken vergi, resim, harçların ödenmesini sağlamak ve bu Tebliğe göre alınması gereken taban ücretleri tatbik etmekle yükümlüdür.

Ücret ve masrafların tahsili

MADDE 7 – - (1) Türkiye limanlarına sefer yapan veya Türk boğazlarından geçen gemilerin acentelik, koruyucu acentelik, komisyon, primaj, gözetim, liman ücretleri ile diğer masrafların tamamının, peşin olarak gemi acentesine ödenmesi zorunludur. Türk limanlarına tarifeli veya düzenli sefer yapan gemilerin liman masraflarının ödenmesi işlemlerinde, 20/2/1930 tarihli ve 1567 sayılı Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkındaki Kanun ile 3/7/1991 tarihli ve 20918 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar ile Başbakanlık Hazine Müsteşarlığının 2008-32/34 Sayılı Tebliğine İlişkin Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Genelgesi (Sayı 1 -M) hükümleri uygulanır.

Taban ücretler

MADDE 8 – - (1) Bu Tebliğ eki tarifelerde gösterilen miktarlar, taban ücretlerdir. Alınacak ücretler, bu tarifelerde belirtilen tutarlardan aşağı olamaz.

(2) Gemi acenteleri tarafından yazılı olarak bilgilendirme yapılıp onay alınmayan durumlarda tarifelerde belirtilen tutardan fazla ücret tahsil edilemez.

(3) Türk bayraklı gemiler için bu Tebliğ eki 1 numaralı Acentelik Hizmetleri (liman ve/veya karasularındaki gemiler için), 3 numaralı Acentelik Hizmetleri (Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçen gemiler için) ve 5 numaralı Gözetim Hizmetleri tarifelerinde belirtilen ücretler yüzde elli indirimli olarak uygulanır.

Ücretlere dahil olmayan giderler

MADDE 9 – (1) Tarife cetvelinde belirtilen ücretler, tanımlarda belirtilen iş ve hizmetlerin karşılığıdır. Gemi ve deniz araçlarının yük, yolcu veya eşyaya ilişkin vergi, resim, harç, pul ve zorunlu giderleri ile gemi ve deniz araçlarının makine, teçhizat, malzeme ve personeline, ödenmesi gereken giderler, navlun tahsili ve havale giderleri, bu Tebliğ uyarınca alınacak ücretlere dahil değildir.

Cezai hükümler

MADDE 10 – (1) Gemi acenteleri, bu Tebliğde belirtilen esaslar ile bu Tebliğin eki tarifelerde belirtilen taban ücretleri uygulamakla yükümlüdür. Bu yükümlülükleri yerine getirmeyenler hakkında odalarca, 5174 sayılı Kanunun disiplin ve para cezalarına ilişkin 86 ila 93 üncü maddeleri uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan tebliğ
MADDE 11 –(1) 10/3/2008 tarihli ve 26812 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG: 2008/1) yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük
MADDE 12- (1) Bu Tebliğ yayımı tarihinden bir ay sonra yürürlüğe girer.

Yürütme
MADDE13 – (1) Bu Tebliğ hükümlerini Ticaret Bakanı yürütür.

TARİFE NO: 1 ACENTELİK HİZMETLERİ

Geminin tonilatosu N.T.	Her uğrama için baz ücret Euro
0 - 500'e kadar	600
501 - 1000'e kadar	1000
1001 - 2000'e kadar	1500
2001 - 3000'e kadar	1850
3001 - 4000'e kadar	2300
4001 - 5000'e kadar	2750
5001 - 7500'e kadar	3200
7501 - 10000'e kadar	4000
10001 - 20000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	125
20001 - 30000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	100
30001 yukarı beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	75

a) Yukarıdaki baz ücret geminin liman ve/veya karasularında ne sebeple olursa olsun 7 (yedi dahil) takvim gününe kadar kalışı içindir.

b) Geminin 7 (yedi) günden fazla kalması halinde 7 (yedi) günden sonraki 5 (beş) günlük her dönem ve kesri için baz ücretlere %20 (yirmi) eklenir.

c) Donatanlarca istenecek özel denetim ve hizmetler dışında; müşterek ve hususi avarya, çatışma, karaya oturma, yangın, kurtarma-yardım hizmetlerin yapılması halinde baz ücretlere %30 (otuz) eklenir.

d) Yolcu gemileri için baz ücretten %40 (lcırk)'a kadar indirim yapılabilir.

e) Düzenli sefer yaptığını ispat eden bir hatta mensup konteyner gemileri için %50 (Elli) indirim yapılabilir.

TARİFE NO: 2 KORUYUCU ACENTELİK HİZMETLERİ

Geminin tonilatosu N.T.	Her uğrama için baz ücret Euro
0 - 500'e kadar	300
501 - 1000'e kadar	500
1001 - 2000'e kadar	750
2001 - 3000'e kadar	925
3001 - 4000'e kadar	1150
4001 - 5000'e kadar	1375
5001 - 7500'e kadar	1600
7501 - 10000'e kadar	2000
10001 - 20000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	63
20001 - 30000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	50
30001 yukarı beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	38

a) Yukarıdaki baz ücret geminin liman ve/veya karasularında ne sebeple olursa olsun 7 (yedi dahil) takvim gününe kadar kalışı içindir.

b) Geminin 7 (yedi) günden fazla kalması halinde 7 (yedi) günden sonraki 5 (beş)'er günlük her dönem ve kesri için baz ücretlere %20 (yirmi) eklenir.

c) Donatanlarca istenecek özel denetim ve hizmetler dışında; müşterek ve hususi avarya, çatışma, karaya oturma, yangın, kurtarma-yardım hizmetlerin yapılması halindebaz ücretlere %30 (otuz) eklenir.

TARİFE NO: 3 ACENTELİK HİZMETLERİ

Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler için:

Geminin tonilatosu N.T.Bir Boğaz'dan bir geçiş için baz ücret Euro

0 - 1000'e kadar	200
1001 - 2000'e kadar	290
2001 - 3000'e kadar	340
3001 - 4000'e kadar	400
4001 - 5000'e kadar	460
5001 - 7500'e kadar	560
7501 - 10000'e kadar	640
10001 - 20000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	30
20001 - 30000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	20
30001'denyukarı beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	10

a) Bu baz ücret hangi yöne olursa olsun bir Boğaz'dan bir geçiş içindir.

b)Türk Boğazları'ndan transit geçen gemilerin geçişinde, ilk tayin edilen acentenin tam olarak ödediği rüsum ve ücretlerin, 1/2 si, geminin dönüşünde acente değişikliği olması halinde, dönüş acentesine dekont edilir. Dönüş acentesi dekont edilen bedeli tayin edilen ilk acenteye ödemekle yükümlüdür.

c) Refakatle Türk Boğazlarını Geçen Gemiler: Gemi ve deniz araçlarının refakatli geçişlerinde ve/veya yedekte çekilmesinde acentelik ücretinin %30'u ayrıca alınır,

TARİFE NO: 4 KORUYUCU ACENTELİK HİZMETLERİ

Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler için

Geminin tonilatosu N.T.Bir Boğazdan bir geçiş için baz ücret Euro

0 - 1000'e kadar	100
1001 - 2000'e kadar	146
2001 - 3000'e kadar	170
3001 - 4000'e kadar	200
4001 - 5000'e kadar	230
5001 - 7500'e kadar	280
7501 - 10000'e kadar	320
10001 - 20000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	15
20001 - 30000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	10
30001'den yukarı beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	5

Bu baz ücret hangi yöne olursa olsun bir Boğaz'dan bir geçiş içindir.

TARİFE NO: 5 GÖZETİM HİZMETLERİ

Liman ve/veya karasularındaki gemiler için

Yükleme ve boşaltma	**Euro/Metrik TON**
A) DÖKME EŞYA:	
a) Katı Eşya (Maden cevheri, minareller, hurda, pik demiri, kömür, keçi boynuzu, hayvan yemi, küspe, çimento, kil i nk er, ponza, suni gübre, mucur.)	
I- 0-10000 tona kadar	0.15
II- 10001-20000 tona kadar	0.10
III- 20000 tondan yukarı kısım için	0.05
b) Tahıl ve Tohumlar:	
Buğday, arpa, yulaf, çavdar, pirinç, mısır, ayçiçeği, soya fasulyesi, fiğ.	
I- 10000 tona kadar	0.10
II- 10001-25000 tona kadar	0.075
III- 25000 tondan yukarı kısım için	0.045

c) Bakliyat:
Bakla, börülce, fasulye, mercimek, nohut
I- 0-5000 tona kadar 0.30
II- 5000 tondan yukarı kısım için 0.15
d) Ham petrol, akaryakıt:
I- 15000 tona kadar 0.040
II- 15001-35000 tona kadar 0.030
III- 35000 tondan yukarı kısım için 0.015
e) LPG ve LNG Gazlar:
I- 0-15000 tona kadar 0.15
II- 15000 tondan yukarı kısım için 0.05
f) Kimyevi maddeler (Petrol ürünü olanlar dahil)
Şarap, zeytinyağı, melas, yemeklik sıvı yağ,
madeni yağ, donyağı. 0.15
B) DÖKME OLMAYAN EŞYA:
(Aşağıda sayılanlar)
a) Tahıl ve un, suni gübre, şeker, çimento, pirinç, irmik,
keçi boynuzu, minareller, mermer blok.
I- 20000 tona kadar 0.15
II- 20000 tondan yukarı kısım için 0.05
b) Taze meyve ve sebze, narenciye, dondurulmuş gıda 1.00
c) Bakliyat ve Tohumlar 0.60
d) Kağıt ve Demir Çelik: Saç levha, kanga demir, profil,
kütük demir,inşaat demiri, firkete demir, filmaşin,
her türlü boru,rulo saç, gazete kağıdı, rulo kağıt,
kağıt hamuru.
I- 0 - 5000 tona kadar 0.25
II- 5001 - 10000 tona kadar 0.15
III- 10000'den yukarı kısım için 0.10
e) Ağaç kütüğü ve tomruk
I- 0 - 3000 tona kadar 0.50
II- 3001 - 5000 tona kadar 0.35
III- 5001 tondan yukarı kısım için 0.10
C) BOŞ KONTEYNER VE BOŞ TREYLER (Euro/Adet):10.00
Yıllık 25.000 adet boş konteyner üzerinde işlem yapan
hatlar bu ücretten muaftır.
D) CANLI HAYVANLAR (Euro/Adet):
a) Küçük baş 0.05
b) Büyük baş 0.15
E) DİĞER EŞYA, KIRKAMBAR OLARAK TAŞINAN
YÜKLER(Konteynerde taşman yükler hariç.)
I-Yükleme ve/veya boşaltma ücretlerinin taşıyan
Tarafından ödenmesi halinde 1.00
II-Yükleme ve/veya boşaltma ücretlerinin yüklenici
ve/veya alıcı tarafından ödenmesi halinde 0.60
F) KONTEYNER İÇİNDE TAŞINAN TÜM
YÜKLER (YUKARIDAKİLER DAHİL):
Euro/Adet: 15.00
Gemi ile yuıtdışmdan gelip başka gemi ile yurtdışma
giden transit konteyner (Euro/A det): 15.00
Yıllık 50.000 adet dolu konteyner üzerinde işlem
yapan hatlar bu ücretten muaftır,
G) OTOMOBİL, JEEP, PİKAP, PANELVAN, MİNİBÜS,

MİDİBÜS (Euro/Adet) (konteyner hariç)
Yükleme ve/veya boşaltma ücretlerinin taşıyan,
yükleyici ve/veya alıcı tarafından ödenmesi halinde:
halinde:

0-50 adete kadar	5.00
51 - 300 adete kadar	3.00
301 ve üzeri	1.50

H) RO- RO GEMİLERLE TAŞINAN VE KENDİ KENDİNE YÜRÜYEBİLEN TEKERLEKLİ PALETLİ VASITA VE İŞ MAKİNALARI
(Euro/Uzunluğu üzerinden beher metre için 3.00

I) Yukarıdaki belirtilen baz ücretlere göre hesaplanacak toplam gözetim ücretinin 300.- (Üçyüz) Euro'dan az olması halinde, gözetim ücreti 300.- (Üçyüz) Euro olarak uygulanır, 10.000 Euro'dan fazla olması halinde gözetim ücreti 10.000 Euro olarak uygulanır.

TARİFE NO: 6 KOMİSYON

Komisyon ücreti sadece 1 numaralı tarifedeki acentelik ücretine ek olarak 5 numaralı tarifedeki (F, G, H) bölümleri için uygulanır.

A) **Eşya**	**Navlun Hasılatının Yüzdesi**
i) Yükleme (Yükleme komisyonu, yükleme limanından konşimento üzerinde belirtilen nihai varış limanına kadar olan navlun üzerinden alınır.)	5.0
ii) Boşaltma	2.5
B) **Transit Eşya**	
i) Yükleme	2.5
ii) Boşaltma	1.5

Gemi ile yurtdışından gelip başka gemiyle yurtdışına giden transit konteynerlerden ücret alınmaz.

	Türkiye'de satılan Bilet Bedelin Yüzdesi
C) **Yolcu Taşıması**	12.5

TARİFE NO: 7 PRİMAJ

	Navlun Hasılatının Yüzdesi
A) Akdeniz ve Karadeniz limanları için	5.0
B) Cebelitarık ve Süveyş dışındaki Limanlar için	3.0

a) Primaj ücreti 1 numaralı tarifedeki acentelik ücretine ek olarak 5 numaralı tarifedeki (F, G, H) bölümleri için uygulanır.

b) Ancak konşimento başına alınacak primaj tutarı 3.500.- Euro ile sınırlıdır.

TARİFE NO: 8 DİĞER HİZMET ÜCRETLERİ

1- Yedek parça:

Yurt dışından gelip, gemiye teslim edilen yedek parça ve/veya malzemenin, her bir gönderici için ağırlığı üzerinden, kilo başına 1.00 Euro hizmet ücreti acenteye ödenir. Hizmet ücreti, teslim masraflarına ek olarak, geçiş veya uğrak başına, en az 150.- Euro ve en fazla 500.- Euro olarak uygulanır.

2- Bunker İkmali:

Bunker ikmali ve slop hizmeti nezaret ücreti 100.- Euro hizmetin gemi demirdeyken yapılması halinde uygulanır.

3- Türk Boğazlarından geçiş sırasında katılan ve ayrılan kişi başına (masraflara ilaveten)

	Euro
1 - 2 kişi	175

beher fazla kişi	50
4- Tıbbi Hizmetler:	
Beher hasta başına (Masraflara ilaveten)	175
5- Kaptan avansı:	
Verilen para miktarı üzerinden (Masraflara ilaveten, asgari olarak 150 Euro olarak uygulanır.)	%1.5

1.6.2 Proforma Fatura Tanzimi

a. Uğraksız Geçen – Transit – Gemi İçin (Çanakkale Yukarı / Istanbul Yukarı ve Istanbul Aşağı /Çanakkale aşağı olmak üzere 4 boğaz geçişi) Proforma Fatura Tanzimi

Gemi Detayları / Vessel'sParticulars,		***Port***	***CanakkaleandIstanbulStraitspsaages***	
Gemi adı / Name of vsl:	*TBN (To be Nominated)*	***Gelis Amacı / Purpose of call:***		*Transit at TurkishStraits*
Bayrak / Flag:	*MARSHALL ISLANDS*	***Yük cinsi / Kind of cargo:***		*Tomruk/ Woodlogs*
Grt/ Nrt:	*32287/ 10943*	***Yük miktarı / Qnty of cargo:***		*10715 Mtons*
Dwt:	*58096*	***Kur / Rate***	*1 Usd*	*TL*
			1 Euro	*TL*
ÇANAKKALE-ISTANBUL / ISTANBUL-CANAKKALE BOĞAZLARI GEÇİŞ MASRAFLARI – CANAKKALE - ISTANBULS STRAITS UP AND DOWN PASSAGES				
MASRAF TÜRÜ	***İNGİLİZCE KARŞILIĞI (DISBURSEMENTS)***	***USD***	***EURO***	***AÇIKLAMA/ REMARKS***
Sahil Sıhhiye Rüsumu	*Sanitary dues*			
Fener ve Tahlisiye Rüsümu	*Lightand Life Saving Dues*			
Kılavuzluk Ücreti Çanakkale Yukarı	*Pilotage Fee – Dardanelles up*			*İhtiyari - Optional*
Kılavuzluk Ücreti Istanbul Yukarı	*Pilotage Fee – Bosphorus up*			*İhtiyari - Optional*
Kılavuzluk Ücreti Istanbul Aşağı	*Pilotage Fee – Bosphorus down*			*İhtiyari - Optional*
Kılavuzluk Ücreti Çanakkale Aşağı	*Pilotage Fee - Dardanellesdown*			*İhtiyari - Optional*
Haberleşme Masrafları, kolaylıklar	*Communicationexp, facilties*			
Motor Masrafı	*Motor launchexp*			*Eğer olursa / Ifany*
Vapur Donatanları ve Acenteleri Der. Aidatı	*ContributiontoMaritimeAssociation of ShipownersandAgents*			
Acentelik Ücreti (Resmi Tarife)	*Agencyf ee*			*4 Geçiş / 4 Passages*
Toplam	***Total***			

b. Liman Uğraklı (Çanakkale Yukarı / Canakkale Aşağı olmak üzere 2 Boğaz geçişi dahil) Gemi için Proforma Fatura Tanzimi

Gemi Detayları / Vessel'sParticulars,		***Port,***	***Izmit Derince Safi port***	
Gemi adı / Name of vsl:	*TBN*	***Gelis Amacı / Purpose of call:***		*Discharging (Freeout)*
Bayrak / Flag:	*PANAMA*	***Yük cinsi / Kind of cargo:***		*Tomruk/ Woodlogs*
Grt/ Nrt:	*9529 / 6035*	***Yük miktarı / Qnty of cargo:***		*10715 Mtons*
Dwt:	*12915*	***Kur / Rate***	*1 Usd*	*TL*
			1 Euro	*TL*

ÇANAKKALE BOĞAZI GEÇİŞ MASRAFLARI – CANAKKALE STRAIT UP AND DOWN PASSAGE				
MASRAF TÜRÜ	***İNGİLİZCE KARŞILIĞI (DISBURSEMENTS)***	***USD***	***EURO***	***AÇIKLAMA/REMARKS***
Fener Rüsümu	*Light dues*			
Kılavuzluk Ücreti Çanakkale Yukarı	*Pilotage Fee – Dardanelles up*			*Mecburi / Compulsory*
Kılavuzluk Ücreti Çanakkale Asağı	*Pilotage Fee – Dardanelles down*			*Mecburi / Compulsory*
Vapur Donatanları ve Acenteleri Der. Aidatı	*ContributiontoMaritimeAssociation of ShipownersandAgents*			
Acentelik Ücreti (Resmi Tarife)	*Agencyfee*			*2 Geçiş /2 Passages*
Toplam	***Total Canakkale strait passage***			
DERİNCE SAFİ LİMAN MASRAFLARI (Giriş/Çıkış) - DERİNCE SAFİ PORT CALL (in/out) EXPENSES:				
MASRAF TÜRÜ	***İNGİLİZCE KARŞILIĞI (DISBURSEMENTS)***	***USD***	***EURO***	***AÇIKLAMA/REMARKS***
Liman Rüsumu	*Port dues*			
Sahil Sıhhiye Rüsumu	*Sanitary dues*			
Fener Rüsumu	*Light dues*			
Gemi trafik servisi	*Vessel traffic service*			
Darıca Kılavuzluk	*Darıca Pilot*			
Demirleme için Kılavuzluk	*Pilot fee for anchorage*			
Kılavuzluk Ücreti	*Pilotage fee*			
Romörkör Ücreti	*Tugboats fee*			
Bağlama- Çözme ücreti	*Mooring-unmooring*			
Barınma (Palamar) Ücreti	*Berthing fee*			*5 gün için / for 5 days*
Demirleme Ücreti (Günlük)	*Anchorage due sperday*			*Eğer olursa / Ifany*
Katı Atık Ücreti	*Garbage collection fee*			
Gümrük Mesai Ücreti	*Custom over time fee*			
Deniz Ticaret Odası Aidatı	*Chamber of shipping service fee*			
Deniz Tic. Odası Navlun Oda Payı	*Chamber of shippingshare on freight*			
Vapur Donatanları ve Acenteleri Der. Aidatı	*Contribution to Maritime Association of Shipowners and Agents*			
Haberleşme Masrafları	*Communication exp*			
Taksi Masrafları	*Taxi cab expenses*			
Pul, Posta ve Diğer Kolaylıklar	*Postage&Petties, Facilities*			
Motor Masrafı	*Motor launch*			*Eğer olursa / Ifany*
Acentelik Ücreti (Resmi Tarife)	*Agency fee*			*7 güne kadar /upto 7 calendar days*
Nezaret Ücreti (Resmi Tarife)	*Attendance fee*			
Toplam	***Total port exp.***			
Genel Toplam	***Grand total***			

NOT : Proforma faturada gösterilen rüsum ve ücretler her yıl veya zaman içinde değişikliklere uğradığından yukarıda hesaplamalar yapılmamış olup, her bir kurumun kendi web sayfasında ilan edildiği üzere ve/veya Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği tarafından yayınlanan Liman El Kitabı klavuzluğunda hesaplanarak proforma fatura oluşturulur.

2.1 GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ VE EĞİTİM YÖNERGESİ İLE GEMİ ACENTELERİ BİLGİ SİSTEMİ (GABS)

2.1.1 GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ (RG 05 Mart 2012 Sayı 28224)

BİRİNCİ BÖLÜM
Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin faaliyetini teşvik etmek, yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan, gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tanıtım kartı düzenlenen kişilerle ilgili usul ve esasları kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 9 uncu maddesinin birinci fıkrasının (b) ve (d) bentlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen,

a) Acente yetkilisi: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde gemi acentesi adına yetkili olan kişiyi,

b) Bölge: Acentelerin faaliyette bulunabilecekleri limanları da kapsayan İdare tarafından belirlenmiş coğrafi yetki sahasını,

c) Deniz Ticaret Odası: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası ile Mersin Deniz Ticaret Odasını,

ç) Gemi: Adı, tonilatosu ve kullanım amacı ne olursa olsun, denizde ve iç sularda kürekten başka bir aygıtla yola çıkabilen deniz aracını,

d) Gemi acenteliği eğitim komisyonu: Gemi acenteliği eğitim programlarının hazırlanması, uygulanması ve ücretlendirilmesi hususunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca oluşturulan yetkili komisyonu,

e) Gemi acentesi: Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu,

f) Gemi acentesi personeli: Liman, gümrük, sahil sağlık ve emniyet idareleri ile ilgili diğer kurum ve kuruluşlarda, acentelik işlemlerini yürüten ve kendilerine İdarece tanıtım kartı düzenlenen kişileri,

g) İdare: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,

ğ) İşleten: Geminin mülkiyeti kendisine ait olsun ya da olmasın, bir geminin zilyetliğini haiz ve gemiyi ticari olarak çalıştıran gerçek veya tüzel kişiyi,

h) İşyeri: İdare tarafından gemi acenteliği faaliyetlerinde bulunmak üzere yetki belgesi verilmiş gerçek veya tüzel kişilerin merkez veya şubelerinin fiili çalışma yerini,

ı) Koruyucu acente: Gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettikleri kişilerin hak ve menfaatlerini birbirlerine karşı koruyan acenteyi,

i) Sicil: Gemi acente ve şubeleri ile acente personelinin İdare tarafından tutulan kayıtlarını,

j) Şube yetki belgesi: Gemi acenteliği şube yetki belgesini,

k) Tali acente: Bir acentenin kendi nam ve hesabına işlem yapmak üzere verdiği yetki dahilinde faaliyette bulunan acenteyi,

l) Tanıtım kartı: Gemi acentesi personeli tanıtım kartını,

m) Yetki belgesi: İdare tarafından, bu Yönetmelikle belirlenen koşulları sağlayan gerçek ve tüzel kişilere gemi acenteliği faaliyetinde bulunabilmek için düzenlenen gemi acenteliği yetki belgesini,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM
Yetki Belgesi ve Bölgeler

Yetki belgesi

MADDE 5 – (1) Gemi acenteleri, Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklı kalmak kaydıyla, İdare tarafından verilecek çalışma izni ve bu çerçevede düzenlenecek gemi acenteliği yetki belgesi ile faaliyet gösterirler.

(2) Yetki belgesi almak isteyen gerçek veya tüzel kişiler, İdare tarafından belirlenen form ve belgelerle İdareye başvururlar. Başvurular İdare tarafından değerlendirilir ve bu Yönetmeliğe göre yeterliliği tespit edilenlere yetki belgesi verilir.

(3) Yetki belgeleri belirlenen bölge sınırları içerisinde geçerlidir. Acenteler, ihtiyaç duymaları halinde yetkilendirildiği bölge sınırları içerisinde irtibat bürosu açarak faaliyet gösterebilirler. Yetkilendirilen acenteler, yetkilendirildikleri bölge dışında faaliyette bulunmak istemeleri halinde şube yetki belgesi almak zorundadırlar. Ancak, turizm amacıyla limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer gemilerin Türkiye sınırları dışında herhangi bir limana uğramaması kaydıyla aynı sefer kapsamında farklı bölgelerde birden fazla limana uğraması halinde ilk limandaki acente, diğer limanlardaki acentelik işlemlerini de yapabilir.

(4) Yetki belgesinin geçerli olduğu bölgeler aşağıda belirlenmiştir:

a) Birinci Bölge: Hopa Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Bartın Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki limanları kapsar.

b) İkinci Bölge: Zonguldak Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Ayvalık Liman Başkanlığı idari sınırları ile Gökçeada, Bozcaada, İğneada, Şile ve Karasu Liman Başkanlıkları dahil olmak üzere tüm Marmara Bölgesi limanlarını kapsar.

c) Üçüncü Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki diğer tüm limanları kapsar.

ç) Dördüncü Bölge: Kaş Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki tüm Akdeniz Bölgesi limanlarını kapsar.

(5) Yetki belgeleri her beş yılsonunda acentelerin bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu kontrol edilerek vize edilir.

(6) Yetki belgeleri, adlarına düzenlenen gerçek veya tüzel kişiler dışında başkaları tarafından kullanılamaz ve devredilemez. Yetkilendirilen acentelerle ilgili bilgiler İdarenin internet sitesinde yayımlanır.

(7) Acenteler, İdareden yetki belgesi almış bir diğer acenteyi tali acente olarak atayabilirler.

(8) Yetki belgesi başvurularında eksiklik tespit edilen acentelere eksik belgelerin tamamlanması için eksikliklerin ilgiliye bildirilmesinden itibaren altı ay süre verilir. Belirtilen bu süre içerisinde eksik belgelerin tamamlanmaması halinde başvuru iptal edilir, yetki belgesi için yatırılan ücret iade edilmez.

Şube yetki belgesi

MADDE 6 – (1) Gemi acenteleri diğer bölgelerde şubeler açabilir. Gemi acentelerinde aranan şartlar şubeler için de geçerlidir. Açılacak her bir şube için, İdare tarafından şube yetki belgesi verilir. Şube yetki belgeleri yalnızca verildikleri bölge sınırları içerisinde geçerlidir. Şubeler, ihtiyaç duymaları halinde yetkilendirildikleri bölge sınırları içerisinde irtibat bürosu açarak faaliyet gösterebilirler.

Yetki belgesi alacak gerçek veya tüzel kişilerde aranan nitelikler

MADDE 7 – (1) Yetki belgesi almak için başvuran;

a) Gerçek kişilerin;

1) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmaları,

2) Fiil ehliyetine sahip olmaları,

3) 26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun 53 üncü maddesinde belirtilen süreler geçmiş olsa bile; kasten işlenen bir suçtan dolayı beş yıl veya daha fazla süreyle hapis cezasına ya da affa uğramış olsa bile devletin güvenliğine, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine, milli savunmaya ve devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk, terörün finansmanı, basit ve nitelikli zimmet, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, ihaleye fesat karıştırma, edimin ifasına fesat karıştırma, suçtan kaynaklanan malvarlığı değerlerini aklama, hapis cezasının ertelendiği veya adli para cezasına çevrildiği hükümler hariç olmak üzere hürriyeti bağlayıcı cezaya mahkumiyeti gerektiren kaçakçılık veya vergi kaçakçılığı suçlarından mahkum olmamaları,

4) Deniz Ticaret Odasına üye olmaları.

b) Tüzel kişilerin;

1) Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulan şirketlerden olması,

2) Şirket ana sözleşmesinde gemi acenteliği faaliyetinin belirtilmiş olması,

3) Deniz Ticaret Odasına üye olması,

zorunludur.

Acente yetkilisinin nitelikleri

MADDE 8 – (1) Acente yetkilisinin;

a) 7 nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinin (1), (2) ve (3) numaralı alt bentlerinde belirtilen şartları taşıması,

b) Sicile kayıtlı olarak en az iki yıl süreyle gemi acentesi personeli unvanıyla çalışmış olması veya denizcilik eğitimi veren bir yükseköğretim programından mezun olmak kaydıyla en az bir yıl süreyle mesleki deneyim sahibi olması ya da İdarenin merkez teşkilatına bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünde veya İdarenin taşra teşkilatı liman başkanlıklarında en az on yıl süreyle çalışmış olması,

gerekir.

(2) Ancak, acente yetkilisi olarak İdareye bildirilecek kişinin acentenin sahibi veya ortağı olması halinde birinci fıkranın (b) bendindeki şartlar aranmaz.

Gemi acentesi personeli olacaklarda aranacak nitelikler

MADDE 9 – (1) Gemi acentesi personeli olmak için başvuruda bulunan kişinin,

a) 7 nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinin (1), (2) ve (3) numaralı alt bentlerinde belirtilen şartları taşıması,

b) 18 inci ve 19 uncu maddeler uyarınca gerekli eğitimi almış ve sınavda başarılı olmuş olması,

c) En az lise veya dengi okul düzeyinde bir okulu bitirmiş olması,

ç) İdare tarafından, İdarenin resmi internet sitesinde belirtilen diğer belgeleri sunmuş olması,

gerekir.

İşyerinin nitelikleri

MADDE 10 – (1) İşyerinin, gemi acenteliği faaliyetlerinde bulunabilecek gerekli teknik donanıma sahip olması zorunludur. Teknik donanımların kapsamı İdare tarafından belirlenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
Sorumluluk, Yasaklar ve Denetim

Sorumluluk

MADDE 11 – (1) Gemi acenteleri;

a) Ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kuralları ile İdare tarafından verilen yazılı talimatlara uymak,

b) İdare tarafından istenecek bilgi ve belgeleri vermek,

c) 18/5/2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi uyarınca yayımlanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesiyle ilgili tebliğ hükümlerine uymak,

ç) Hizmete uygun donatılmış işyerinde faaliyetlerini sürdürmek ve niteliklerini sürekli korumak,

d) Yetki belgesi düzenlenmesine esas bilgi ve belgelere ilişkin değişiklikleri, adres değişikliğini yeniden düzenleme yapmak üzere otuz iş günü içerisinde İdareye ibraz etmek,

e) İdarece talep edilen veri girişlerini zamanında ve doğru olarak sisteme girmek,

f) Yetki belgesini, geçerlilik süresi olan beş yıllık sürenin bitiminden önce vize edilmek üzere İdareye göndermek,

g) Bir acente yetkilisi tayin etmek, acente merkez ve şubelerinde en az bir gemi acentesi personeli çalıştırmak,

ğ) Liman tesisi dışında, demirde veya şamandıradaki gemilere hizmet verirken, bu işlemlerinde İdarede kayıtlı bir deniz aracını kullanmak,

h) Yetki belgesini ofiste görülebilecek şekilde asmak,

ı) Koruyucu acentenin talep ettiği verilen acentelik hizmetleri ile ilgili bilgi ve belgeleri paylaşmak,

zorundadırlar.

(2) Tali acenteler, yetkilendiren acentenin verdiği yetki dahilinde faaliyetlerini sürdürür, Tali acentenin sorumluluğu merkez acentenin verdiği vekaletname ile sınırlıdır. İdarece talep edilmesi halinde yetkilendirmeye ilişkin belgenin ibrazı zorunludur.

Yasaklar

MADDE 12 – (1) Gemi acenteleri;

a) Gerçeğe aykırı ve yanıltıcı tanıtım ve reklam yapamazlar.

b) Rekabet kurallarını bozacak şekilde faaliyetlerde bulunamazlar.

c) **(Mülga:RG-27/3/2019-30727)[(1)]**

(2) Liman işletici kuruluşlar;

a) Kendilerine ait veya ortağı oldukları acenteler dışındaki diğer acentelerin, liman tesislerinde serbestçe acentelik faaliyetlerinde bulunmalarını engelleyemezler.

b) İdare tarafından adlarına düzenlenmiş tanıtım kartı olmayan gemi acentesi personelinin liman tesislerine girişine izin veremezler.

(3) Gemi acentesi personeli;

a) İdare tarafından adlarına düzenlenmiş tanıtım kartı olmadan liman başkanlıklarında ve liman tesislerinde işlem yapamazlar. Gümrük, emniyet, sahil sağlık birimlerinde talep edilmesi halinde tanıtım kartlarını göstermekle yükümlüdürler.

b) Tali acente veya koruyucu acente olarak yetkilendirilmedikçe görev yaptıkları gemi acenteleri dışında başka bir acente adına hareket edemezler, işlem yapamazlar.

Denetim

MADDE 13 – (1) İdare, gemi acentelerinin bu Yönetmeliğe uygun hareket edip etmediklerini denetler veya denetlenmesini sağlar.

(2) Denetimler sonucunda, bu Yönetmelik hükümlerine aykırı fiilleri tespit edilen acenteler hakkında 14 üncü madde hükümleri uygulanır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Faaliyetten Men, Yetki Belgesi İptali ve Sonuçları

Faaliyetten men

MADDE 14 – (1) 11 inci maddenin birinci fıkrasının (a), (b) ve (c) bentleri hükümlerine aykırı hareket ettiği tespit edilen acentelerin faaliyetleri yazılı savunmaları da alınmak suretiyle ihlalin türüne bağlı olarak beş ila otuz gün süre ile durdurulur.

(2) 11 inci maddenin birinci fıkrasının (ç), (d), (e), (f), (g), (ğ) ve (h) bentleri ile ikinci fıkrası hükümlerinden herhangi birine aykırı hareket ettiği tespit edilen acenteler, aykırılığın onbeş gün içerisinde giderilmesi hususunda uyarılırlar. Aksi halde, eksiklikler giderilene kadar faaliyetleri durdurulur.

(3) Deniz Ticaret Odaları tarafından üyelikten geçici olarak çıkarılanların faaliyetleri çıkarma süresi kadar durdurulur.

(4) İdare, bu Yönetmelikte belirtilen sorumluluklardan herhangi birini ihlal eden acentelere ihlalin nev'ine göre 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 28 inci maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendi kapsamında idari para cezası uygulayabilir. Bu ihlallerin nevi ile uygulanacak ceza miktarları, aynı bendin hükümlerinde belirlenen üst sınırları aşmamak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca belirlenir.

İptal

MADDE 15 – (1) Gemi acentelerinden;

a) Yetki belgesi üzerinde tahrifat yaptığı, başvuru formu veya ekli belgelerden herhangi birinde yetki belgesi almasını sağlayacak şekilde yanlış ve yanıltıcı bilgiler beyan ettiği tespit edilen acentelerin,

b) 7 nci maddede belirtilen şartları sonradan kaybedenlerin,

c) Deniz Ticaret Odaları tarafından üyelikten kesin olarak çıkarılanların,

ç) Kendi rızası ile faaliyetine son vereceğini İdareye bildirenlerin,

d) 14 üncü maddenin birinci fıkrasına göre uygulanan yaptırımları müteakip sorumluluklarını yerine getirmeyenlerin,

e) 14 üncü maddenin ikinci fıkrasına göre faaliyetleri durdurulan acentelerden üç ay içinde eksikliklerini gidermeyenlerin,

f) 14 üncü maddeye göre faaliyetleri durdurulan acentelerden aynı ihlali tekrarlayanların,

yetki belgeleri iptal edilir.

(2) Yetki belgesi iptal edilen veya faaliyetleri durdurulan acentelere ait bilgiler İdarenin internet sitesinde duyurulur. Ayrıca, yetki belgesi iptal edilen acentelere ait bilgiler ilgili diğer kurum ve kuruluşlara İdare tarafından bildirilir.

(3) Gemi acentesi personelinden;

a) 9 uncu maddede belirtilen şartları sonradan kaybedenlerin,

b) Tanıtım kartı üzerinde tahrifat yaptığı, başvuru formu veya ekli belgelerden herhangi birinde tanıtım kartı almasını sağlayacak şekilde yanlış ve yanıltıcı bilgiler beyan ettiği tespit edilen kişilerin,

c) Görev yaptıkları gemi acenteleri dışında başka bir acente adına işlem yaptığı tespit edilen kişilerin,

tanıtım kartları iptal edilir.

Yeniden faaliyet

MADDE 16 – (1) 15 inci maddenin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (d) ve (f) bentlerinde belirtilen durumlardan dolayı yetki belgesi iptal edilen acenteye, iki yıl boyunca yeniden yetki belgesi düzenlenmez.

(2) 15 inci maddenin birinci fıkrasının (ç) ve (e) bentlerinde belirtilen durumlardan dolayı yetki belgesi iptal edilen acentelerden yeniden yetki belgesi almak isteyenlere, ilk defa yetki belgesi alınmasına ilişkin hükümler uygulanır.

(3) 15 inci maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen durumlardan dolayı tanıtım kartı iptal edilen gemi acentesi personeline bir yıl süreyle yeniden tanıtım kartı düzenlenmez.

BEŞİNCİ BÖLÜM
Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu, Eğitim Programı, Sınav ve Tanıtım Kartı

Gemi acenteliği eğitim komisyonu

MADDE 17 – (1) Gemi acenteliği eğitim komisyonunun teşkili ile çalışma usul ve esasları İdare tarafından belirlenir.

(2) Eğitim programlarının hazırlanması, uygulaması ve ücretlendirmesi gemi acenteliği eğitim komisyonu tarafından belirlenir. Komisyon tarafından belirlenen eğitim programı Deniz Ticaret Odaları tarafından uygulanır.

Eğitim programı

MADDE 18 – (1) Eğitim programları, gemi acentesi personeli olmak isteyen adaylara ilk başvuruda verilen belgelendirme eğitimi ve gemi acentesi personeli tanıtım kartı sahip olanlara verilen yenileme eğitiminden oluşur.

a) Denizcilik eğitimi veren lise veya denizcilikle ilgili yükseköğretim programından mezun olanlar dışında, gemi acentesi personeli olmak isteyen adayların, yıl içerisinde yapılacak belgelendirme eğitim seminerlerinden birine katılmaları ve bu eğitim sonunda yapılacak sınavda başarılı bulunmaları gerekir. İdarenin merkez teşkilatına bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüklerinde veya İdarenin taşra teşkilatı liman başkanlıklarında on yıl süreyle çalışmış kişilerde bu şart aranmaz.

b) Gemi acentesi personeli tanıtım kartına sahip olanların, tanıtım kartı düzenleme tarihinden itibaren beş yılı geçirmemek kaydıyla en az bir defa, yenileme eğitimlerine katılmaları zorunludur. Katılanların tanıtım kartları yenilenir. Bu süre içerisinde yenileme eğitimlerine katılmayanların tanıtım kartları süresi sonunda iptal edilir. Yeniden tanıtım kartı düzenlenebilmesi için bu kişilerin, yenileme eğitimine katılmaları zorunludur.

Sınav

MADDE 19 – (1) Gemi acentesi personeli olmak isteyen ve gerekli eğitimi tamamlayan adayların İdare tarafından yapılacak veya yaptırılacak sınavda başarılı olmaları gerekir. Sınava ilişkin usul ve esaslar Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu tarafından belirlenir.

Tanıtım kartı

MADDE 20 – (1) Bu Yönetmelik hükümleri uyarınca gemi acentesi personeli olma hakkını kazananlara, İdare tarafından fotoğraflı ve onaylı tanıtım kartı düzenlenir. Düzenlenen tanıtım kartının süresi beş yıldır. Tanıtım kartı almak amacıyla yapılacak başvurularda istenecek bilgi ve belgeler İdare tarafından belirlenir.

(2) Tanıtım kartı başvurularında eksiklik tespit edilen kişilere eksik belgelerin tamamlanması için eksikliğin ilgiliye bildiriminden itibaren altı ay süre verilir. Bu süre içinde eksik belgelerin tamamlanmaması halinde başvuru iptal edilir, tanıtım kartı için yatırılan ücret iade edilmez.

ALTINCI BÖLÜM
Çeşitli ve Son Hükümler

Sicil

MADDE 21 – (1) İdare tarafından, gemi acente ve şubeleri ile gemi acentesi personelinin düzenli olarak sicilleri tutulur. Gemi acente ve şubelerinin sicil numarası yetki belgesinde, gemi acentesi personelinin sicil numarası tanıtım kartında gösterilir.

Veri girişi

MADDE 22 – (1) Gemi acentelerinin e-denizcilik ve İdare tarafından hazırlanacak gemi acenteliği uygulamalarına veri girişinde bulunabilmeleri için, İdare tarafından kullanıcı kodu ve şifre verilir.

Gemi acenteleri çalışma esasları

MADDE 23 – (1) Gemi acenteleri, ticari ve kanuni defterlerini, acentelik sözleşmelerini, acentecilik hizmeti verdiği gemi bilgilerini, acentelik hizmetleri kapsamında yazdıkları ve teslim aldıkları mektup, faks, teleks, elektronik posta, telgraf ve benzeri belgelerle, düzenledikleri fatura, makbuz ve masraflarına ilişkin belgelerin asıllarını veya onaylı örneklerini özel kanunlardaki hükümler saklı kalmak kaydı ile, beş yıl süre ile muhafaza eder.

Gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesi

MADDE 24 – (1) Gemi acenteliği hizmetlerine ilişkin ücret tarifesi, 5174 sayılı Kanunun 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (p) bendine göre belirlenir.

Yetki belgesi ve tanıtım kartı ücretleri

MADDE 25 – (1) Gemi acenteliği yetki belgesi, gemi acenteliği şube yetki belgesi ve tanıtım kartı ücretleri ile ödemeye ilişkin diğer hususlar, İdare tarafından belirlenerek duyurulur.

Yürürlükten kaldırılan yönetmelik

MADDE 26 – (1) 2/6/2011 tarihli ve 27952 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Mevcut başvurular

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılan her türlü başvuruda, başvuru tarihinde yürürlükte olan mevzuat hükümleri esas alınır.

Tanıtım kartlarının yenilenmesi

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Gemi acentesi personeline ait mevcut tanıtım kartları süre bitimlerine kadar geçerlidir ve talep halinde yenilenir.

Yürürlük

MADDE 27 – (1) Bu Yönetmelik 2/3/2012 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 28 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.

_____

(1) *5/3/2012 tarihli ve 28224 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 12 nci maddesinin birinci fıkrasının "Temsil ettikleri gemilere yönelik doğrudan veya dolaylı olarak; her ne surette olursa olsun kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar hizmetlerini ve ayrıca acentelik sözleşmesinde belirtilmedikçe yükleme ve boşaltma hizmetlerini, kendi nam ve hesaplarına veremezler." hükmünü içeren (c) bendi 27/3/2019 tarihli ve 30727 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 1 inci maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu ise 10/2/2020 tarihli ve YD. İtiraz No:2020/36 sayılı kararı ile çerçeve Yönetmeliğin 1 inci maddesinin yürütmesini durdurmuştur.*

	Yönetmeliğin Yayımlandığı Resmî Gazete'nin	
	Tarihi	**Sayısı**
	5/3/2012	28224
	Yönetmelikte Değişiklik Yapan Yönetmeliklerin Yayımlandığı Resmî Gazetelerin	
	Tarihi	**Sayısı**
1.	27/3/2019	30727
2.		

2.1.2 GEMİ ACENTELERİ EĞİTİM YÖNERGESİ (16 Mayıs 2013 Tarih ve 5299 Sayılı Bakanlık Oluru)

BİRİNCİ BÖLÜM
Genel Hükümler

Amaç

MADDE 1- (1) Bu Yönerge, gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde profesyonel eğitim ve denetimi geliştirmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu'nun kuruluşu, çalışma usul ve esasları ile alınacak eğitimleri ve sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla düzenlenmiştir.

Kapsam

MADDE 2- (1) Bu Yönerge, 13/11/2011 tarihli ve 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve 5/3/2012 tarihli ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliğine uygun olarak faaliyet gösteren gemi acenteleri personelini kapsar.

Dayanak

MADDE 3- (1) Bu Yönerge, 5/3/2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 17. ve 19. maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4- (1) Bu Yönergede yer alan;

a) **Deniz Ticaret Odası:** İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası ile Mersin Deniz Ticaret Odasını,

b) **Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu:** Gemi acenteliği eğitim programlarının hazırlanması, uygulanması ve ücretlendirilmesi hususunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca oluşturulan yetkili komisyonu,

c) **Gemi Acentesi:** Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu,

ç) **Gemi Acentesi Personeli:** Liman, gümrük, sahil sağlık ve emniyet idareleri ile ilgili diğer kurum ve kuruluşlarda, acentelik işlemleri yapan ve kendilerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tanıtım kartı düzenlenen kişileri,

d) **İdare:** Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,

e) **Sınav Komisyonu:** Deniz Ticaret Odaları tarafından yürütülen eğitim semineri sonunda yapılacak olan sınavda İdarece ve Deniz Ticaret Odaları'nca görevlendirilen personeli,

f**) Sicil:** Gemi acente ve şubeleri ile acente personelinin İdare tarafından tutulan kayıtlarını,

g) **Yönetmelik:** Gemi Acenteleri Yönetmeliğini,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM
Eğitim Komisyonun Kurulması, Çalışma Usul ve Esasları, Görev ve Yetkileri

Kuruluş, çalışma usul ve esasları

MADDE 5- (1) Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu İdare ve Deniz Ticaret Odaları'nca görevlendirilen yedi asil ve yedi yedek üyeden oluşur. Komisyonun üye dağılımı aşağıdaki gibidir.

a) İdareden üç asil ve üç yedek üye,

b) İMEAK Deniz Ticaret Odasından üç asil ve üç yedek üye,

c) Mersin Deniz Ticaret Odasından bir asil ve bir yedek üye.

(2) Komisyon üyelerinden kamu kurumu temsilcileri İdare, meslek kuruluşları temsilcileri ise Deniz Ticaret Odaları Yönetim Kurulları tarafından seçilir.

(3) Komisyon üyelerinin görev süresi dört (4) yıldır. Görev süresi dolan üyeler yeniden görevlendirilebilir. Herhangi bir nedenle boşalan üyelik için en geç bir ay içinde aynı usulle görevlendirme yapılır.

(4) Komisyona İdare asil üyelerinin kendi aralarından seçecekleri bir üye başkanlık eder. Başkan yardımcılığı görevi, Deniz Ticaret Odaları asil üyelerinin kendi aralarından seçecekleri bir üye tarafından üstlenilir ve başkanın bulunmadığı hallerde toplantılara başkanlık eder.

(5) Komisyon altı ayda bir olağan olarak toplanır. Toplantının yapılacağı yer Komisyon tarafından belirlenir. Kararlar oy çokluğu ile alınır. Gerekli görüldüğü hallerde başkan veya dört üyenin talebi ile olağanüstü toplantı yapılabilir. Komisyonun sekretaryası İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından yürütülür.

Eğitim Komisyonunun görev ve yetkileri

MADDE 6-

(1) Ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak gemi acenteliği meslek standardının geliştirilmesine yönelik gerekli eğitim programlarını hazırlamak.

(2) Eğitim müfredatını oluşturmak, ilgili eğitim dokümanlarını hazırlamak, hazırlatmak ve yayınlatmak.

(3) Eğitimlerin yıllık planlamasını yapmak.

(4) Eğitmenlerin seçimi hususunda kriterleri ve eğitmenleri belirlemek.

(5) Sınavlarda, İdarenin başkanlığında görev alacak diğer sınav personelini belirlemek.

(6) Eğitim seminerleri ve sınavlara ilişkin ücretleri belirlemek.

(7) Deniz Ticaret Odaları tarafından yürütülen eğim seminerlerini denetlemek

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
Eğitim Programlarının Esasları

Eğitim esasları

MADDE 7- (1) Gemi acenteliği eğitimi, ilgili Yönetmelik hükümleri uyarınca yapılır. Eğitim ve sınav programları, bu Yönergenin 8. ve 13. maddelerinde belirtilen şekillerde Deniz Ticaret Odaları tarafından;

a) Belgelendirme Eğitim Semineri ve sınav,

b) Yenileme Eğitim Semineri,

olarak iki şekilde yürütülür.

Belgelendirme Eğitimi Semineri

MADDE 8- (1) Gemi acentesi personeli olmak isteyen adayların Belgelendirme Eğitim Seminerine katılmaları ve bu seminer sonunda yapılacak sınavda başarılı olmaları şarttır. Sınavda başarılı olan kişilerin talepleri halinde İdarece belirlenen belgeleri ibraz etmeleri kaydıyla acentede çalışmayanlar için sertifika ve acentede çalışanlar için tanıtım kartı düzenlenir.

(2) Sınava giremeyen veya başarısız olan adaylar sınav tarihinden sonraki bir yıl içerisinde yapılacak olan başka bir sınava Belgelendirme Eğitim Seminerine tabi olmadan katılabilirler.

(3) Belgelendirme Eğitim Semineri başvurusunda İdareyi yanıltmaya yönelik bilgi ya da belge verenler yapılan sınavda başarılı olsalar dahi sınavları geçersiz sayılır.

(4) Belgelendirme Eğitim Seminerine devam şarttır. Devamsızlığı bir günü aşan adaylar sınavlara katılamazlar ve bu kişilerin yatırdıkları ücretlerde iade edilmez.

(5) Sınav sonuçları, eğitim seminerini düzenleyen Deniz Ticaret Odalarının ve İdarenin web sitesinde yayımlanır.

Belgelendirme Eğitim Seminerlerinin açılması, tarih, süre ve yeri

MADDE 9- (1) Belgelendirme Eğitim Seminerleri, Deniz Ticaret Odaları tarafından ihtiyaç duyulan bölgelerde düzenlenir. Belgelendirme Eğitim Seminerlerinin tarihleri yılsonunda yapılan Komisyon toplantılarında belirlenerek Deniz Ticaret Odaları ve İdarenin web sitesinde ilan edilir.

(2) Belgelendirme Eğitimleri, Pazartesi – Cuma aralığında olmak üzere beş gün sürer. Sınav, Cumartesi günü yapılır.

(3) Deniz Ticaret Odaları, belirleyecekleri asgari katılımcı sayısına ulaşılamaması durumunda en yakın bölgeyi veya bölgeleri birleştirerek seminer yerlerini değiştirebilir. Bu değişiklik, eğitim semineri başlangıcından en geç 10 gün önce duyurulur.

Sınav ve Sınav Komisyonu

MADDE 10- (1) Bu Yönergenin 9. maddesinde belirtilen Belgelendirme Eğitim Seminerleri sonunda yapılacak sınavlarda sorulmak üzere İdare tarafından acentelik eğitim müfredatına uygun olarak soru bankası oluşturulur. Soru bankası ve sınav sorularının muhafazası İdare marifetiyle sağlanır.

(2) Yapılacak Sınavın, şekli, soru sayısı ve süresi İdare tarafından belirlenir.

(3) Sınav soruları, soru bankasından seçilmek suretiyle İdare tarafından hazırlanır.

(4) Sınav Komisyonu İdare ve Deniz Ticaret Odalarının görevlendirdiği personelden oluşur Sınav Komisyonuna İdarece görevlendirilen personel başkanlık yapar. Sınav Komisyonun görevi sınavın yapılmasını sağlamak ve sınav sonucunda tutanak ile imza altına almaktır.

Değerlendirme

MADDE 11- (1) Belgelendirme Eğitim Semineri sonunda yapılan sınavlar 100 puan üzerinden değerlendirilir. Adayların başarılı sayılabilmeleri için en az 70 puan almaları zorunludur. Sınava girmeyen ya da geçer puan alamayan adaylar başarısız sayılır.

(2) Sınav tutanağı, Sınav Komisyonu tarafından düzenlenerek imza altına alınır. Sınav kâğıtları sınavı yapan Sınav Komisyonu Başkanı tarafından İdarece değerlendirilmek üzere teslim alınır.

Belgelendirme Eğitim Semineri Katılımcılarından istenilen belgeler

MADDE 12- (1) Belgelendirme Eğitim Seminerine katılacak adaylardan;

a) Başvuru dilekçesi,

b) Öğrenim durumlarını gösteren belge (asgari lise diploması) fotokopisi,

c) 1 adet nüfus cüzdanı fotokopisi,

istenir.

Yenileme Eğitim Semineri

MADDE 13- (1) Yenileme Eğitim Seminerine, adlarına gemi acentesi personeli tanıtım kartı düzenlenmiş sicile kayıtlı kişiler ile Belgelendirme Eğitim Seminerine katılmış ve yapılan sınavda başarılı olmuş ancak 5 yıl içerisinde adına tanıtım kartı düzenlenmemiş kişiler katılır. Yenileme Eğitim Seminerleri sonunda katılımcılara Deniz Ticaret Odaları tarafından onaylanmış katılım belgesi verilir ve seminere katılanların listesi İdareye bildirilir.

(2) Yenileme Eğitim Seminerlerine katılmadığı tespit edilenlerin gemi acentesi personeli tanıtım kartları süresi sonunda iptal edilir. Yeniden tanıtım kartı düzenlenebilmesi için bu kişilerin yenileme eğitim seminerlerine katılmaları zorunludur.

Yenileme Eğitim Seminerlerinin açılması, tarih, süre ve yeri

MADDE 14- Yenileme Eğitim Seminerleri;

(1) Deniz Ticaret Odaları tarafından ihtiyaç duyulan bölgelerde yapılır. Seminer tarihleri yılsonunda yapılan Eğitim Komisyonu toplantılarında belirlenerek Deniz Ticaret Odaları ve İdarenin web sitesinde ilan edilir.

(2) Hafta içi veya hafta sonu olmak üzere en az bir gün yapılır.

(3) Deniz Ticaret Odaları, belirleyecekleri asgari katılımcı sayısına ulaşılamaması durumunda en yakın bölgeyi veya bölgeleri birleştirerek seminer yerlerini değiştirebilir. Bu değişiklik, eğitim başlangıcından en geç 10 gün önce duyurulur.

Yenileme Eğitim Seminerleri Katılımcılarından istenilen belgeler

MADDE 15- (1) Yenileme Eğitim Seminerlerine katılacak adaylardan;

a) Başvuru dilekçesi,

b) Gemi Acentesi Personeli Tanıtım Kartı fotokopisi,

istenir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Eğitmen ve Eğitim Ücretleri

Eğitmenlerin belirlenmesi ve ücretlendirme

MADDE 16- (1) Eğitimlerde eğitmen olarak görev alacak kişiler, Denizcilik eğitimi veren yükseköğretim kurumlarında öğretim görevlisi olarak görev yapanlar, denizcilik ve gemi acenteliği alanlarında uzmanlaşmış kişiler ile ilgili kamu kurum ve kuruluşlarında görev yapan uzman personel arasından Eğitim Komisyonu tarafından belirlenir.

(2) Eğitmenlerin ve oluşturulacak Sınav Komisyonu üyelerinin ücretleri, Eğitim Komisyonu tarafından tespit edilir ve bu ücretler Deniz Ticaret Odaları tarafından ödenir.

Eğitim Semineri Ücreti

MADDE 17- (1) Belgelendirme ve Yenileme Eğitim Seminerlerine katılım ücretlidir. Ücretler Eğitim Komisyonu tarafından belirlenir. Seminerin ücretli veya ücretsiz olarak yapılacağı açılacak eğitim programı ile birlikte adaylara ve katılımcılara Deniz Ticaret Odaları tarafından duyurulur. Eğitim ücretleri, kayıt öncesinde duyuruda belirtilen hesaba yatırılır. Kişinin sonradan seminere katılmaması halinde alınan eğitim ücreti iade edilmez.

(2) Gemi Acentesi Personeli Eğitim Sertifikası bedeli idare tarafından belirlenir ve tahsil edilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM
Çeşitli ve Son Hükümler

Yürürlük

MADDE 18- Bu Yönerge, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanının onayı ile yürürlüğe girer.

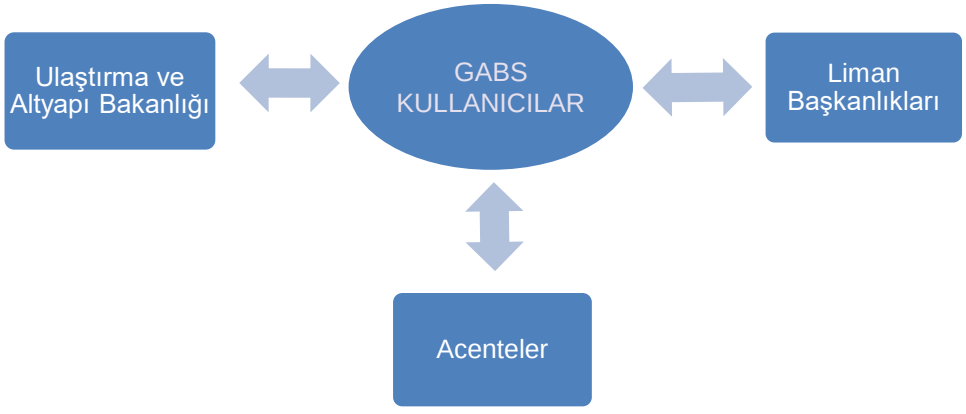
Yürütme

MADDE 19- Bu Yönerge hükümleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı tarafından yürütülür.

2.1.3 GEMİ ACENTELERİ BİLGİ SİSTEMİ (GABS)

2.1.3.1 Giriş

Gemi acenteliği başvuruları ve takibinin elektronik ortamda on-line olarak yapılması için yapılan bir yazılımdır. Bu yazılım ile evrak, posta ve manuel dosyalama işlemlerinin ortadan kaldırılması, acentelerin başvurularının ve belgelendirilmelerinin daha kısa sürede sonuçlandırılması amaçlanmıştır. Sistemde GABS kullanıcıları olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Liman Başkanlıkları ve Acenteler yer almaktadır.

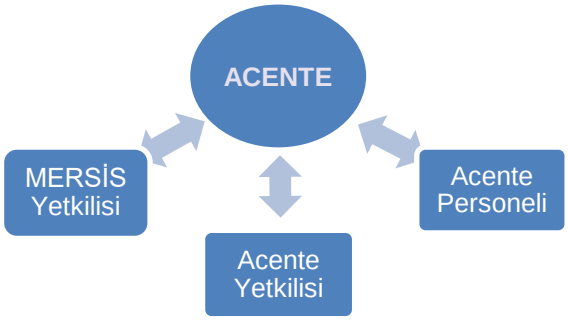


Gemi acenteliğine ilişkin iş ve işlemler 13.09.2021 tarihi itibariyle Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi (GABS) üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Bahse konu sisteme **E-Devlet** üzerinden ulaşılmaktadır. Gemi Acenteleriyle ilgili tüm bilgilere https://denizcilik.uab.gov.tr/acentelikadresinden, Gemi Acenteleri Bilgi Sistemine (GABS) ise https://acente.uab.gov.tr/adresinden ulaşılmaktadır.

GABS üzerinden yapılan iş ve işlemler, aşağıda ekran görüntüleri ve kullanılacak evrak ile birlikte detaylı olarak belirtilmektedir.

2.1.3.2 GABS'de Acente Kullanıcıları ve Yetkileri

2.1.3.2.1 Acente Kullanıcıları



MERSİS Yetkilisi : Mersis, Merkezi Sicil Kayıt Sistemi'nin kısaltmasıdır. Ticaret Bakanlığı tarafından desteklenen MERSİS ticaret yapan şirketlerin ticaret sicil kayıtlarının tescil ve ilanlarının dijital ortamda tutulduğu havuzdur. Mersis yetkilisi ise bu sistemde yetkilendirilmiş kişi/kişilerdir.

Acente Yetkilisi : İdareye karşı sorumlu olan ve Mersis yetkilisi tarafından atanmış gemi acentesi adına yetkili olan kişidir.

Acente Personeli : Liman, gümrük, sahil sağlık ve emniyet idareleri ile ilgili diğer kurum ve kuruluşlarda, acentelik işlemlerini yürüten ve kendilerine İdarece tanıtım kartı düzenlenen kişilerdir.

2.1.3.2.2 Acente Kullanıcılarının Yetkileri

MERSİS Yetkilisi :

- Acente kurabilir/kapatabilir.
- Acente yetkilisi atar/değiştirir.
- Acente şubesi açabilir/kapatabilir.
- Acente personeli ekleme/silme/yenileme işlemlerini yapabilir.
- Acente yetki belgesi vizesi yapabilir.
- Acente adres/unvan değişikliği işlemi yapabilir.
- İletişim bilgilerini değiştirebilir.

Acente Yetkilisi :

- Acente şubesi kurabilir/kapatamaz
- Acente personeli ekleme yapabilir.
- Acente personelini silme işlemi yapabilir.
- Acente personeli tanıtım kartı yenileme işlemlerini yapabilir.
- Acente yetki belgesi vizesi yapabilir.
- Acente adres/unvan değişikliği işlemi yapabilir.
- İletişim bilgilerini değiştirebilir

Acente Personeli :

- TEK Pencere
- Transitlog işlemleri
- E-tahsilat girişi
- LYBS girişi
- Diğer acentelik iş ve işlemleri yapabilir.

Önemli : Gemi Acente Yetki Belgesi almak isteyen şirketlerin, MERSİS Yetkilisi tarafından GABS aracılığı ile müracaat etmeleri gerekmektedir. Belgelendirme Eğitim Seminerleri sonunda yapılan

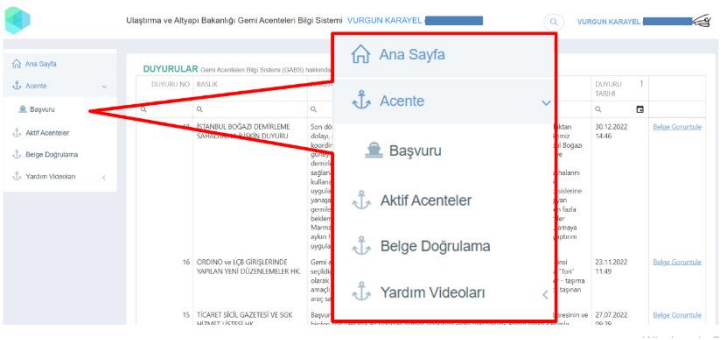
sınavda başarılı olunması halinde, gemi acente personeli olarak çalışmak için kişinin çalışacağı acente aracılığıyla Acente Yetkilisi tarafından GABS üzerinden başvuru yapılması gerekmektedir. Acente ile ilgili sorular için idareyi arayan kişinin MERSİS yetkilisi veya acente yetkilisi olması gerekmektedir.

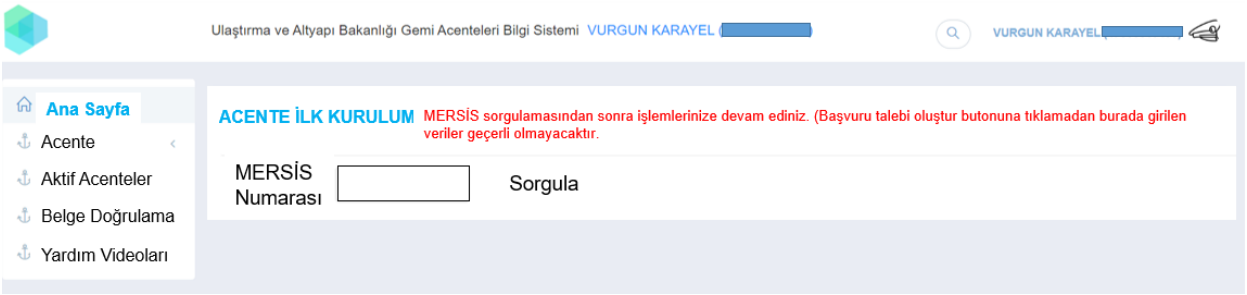
2.1.3.3 Acente Kuruluşu

Acente kuruluş işlemleri için e-devlet üzerinden GABS'ye giriş yapılır. https://acente.uab.gov.tr/

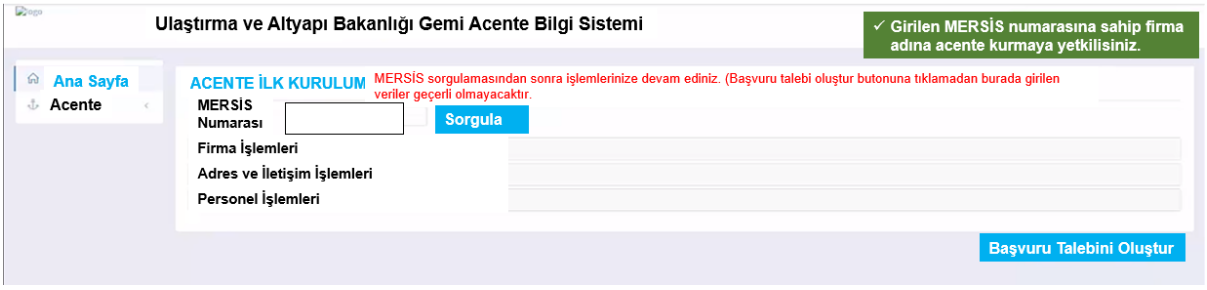


Sisteme girişi müteakip çıkan ekranın sol üst köşesinde "Acente" sekmesi tıklandığında "Başvuru" sekmesi açılır. Başvuru sekmesi tıklandığında Acente İlk Kurulum sayfası açılacak ve kişiden çalıştığı şirketin MERSİS numarasını girmesi istenecektir.. Belirtilen alana söz konusu MERSİS numarasını giriniz.





MERSİS numarasını girdikten sonra sorgula tuşuna basılarak sistemin numarayı doğrulama işlemi yapması sağlanır. Sistem numarayı doğruladığı taktirde ekranın sağ üst köşesinde kişinin acente kurmaya yetkili olduğuna dair bir uyarı belirecektir.



Sırasıyla "Firma İşlemleri" sekmesi altına Oda ve firma bilgilerini, "Adres ve İletişim İşlemleri" sekmesi altına firmanın adres, liman ve iletişim bilgilerini, "Personel İşlemleri" sekmesi altına da acente yetkilisi ve acente personeli kimlik bilgileri, görevleri ve belgeleri yüklenir. İşlemler tamamladıktan sonra "Başvuru Talebini Oluştur" sekmesine basılarak başvuru tamamlanır.

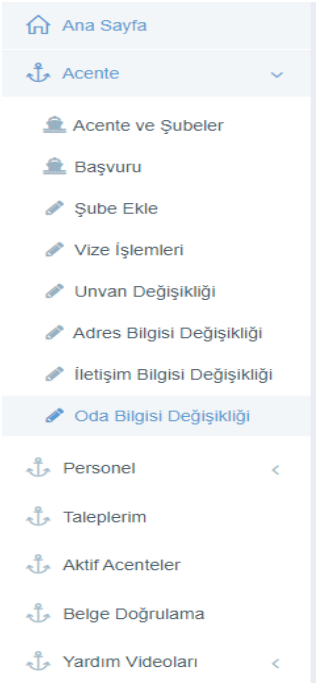
Önemli : Liman bilgisi kısmına acente adresinin bulunduğu yerdeki liman başkanlığı seçilir. Örneğin şirketin adresi Tuzla/İstanbul, İş yoğunluğu Ambarlı liman sahasında olsa da liman bilgisi bölümünde Tuzla Liman Başkanlığı seçilecektir. Bilindiği üzere bir acenteye bir acente yetkilisi bir de acente personeli atanmak zorunludur.

Sisteme Yüklenecek Acenteye ait belgeler;

- Firmanın; son ortaklık durumu ve faaliyetleri arasında "Gemi acenteliği" ifadesinin olduğu Ticaret Sicili Gazetesi,
- İşyeri Açma İzin Belgesi (Belediyeden alınan ruhsat) veya acente adına kayıtlı güncel elektrik, su, doğalgaz, telefon, internet ve cep telefonu faturalarından birisi,
- Deniz Ticaret Odası Kayıt Belgesi, (Güncel tarihli)

Görev yapacak acente personeline ait belgeler;

- Öğrenim durumunu gösterir belge,
- SGK Hizmet Listesi (son aya ait),
- 1 adet renkli vesikalık fotoğraf, (fotoğraf ekranı tam kaplayacak şekilde sisteme yüklenir)
- Adli sicil kaydı varsa mahkeme kararı,
- Gemi Acentesi Personeli Eğitimine katılan ve yapılan sınavda başarılı olanların sınava girdiği tarih girilir.



NOT : Gemi Acenteleri Yönetmeliği gereği denizcilik eğitimi veren lise veya denizcilikle ilgili yükseköğretim programından mezun olanların eğitim ve sınav tarihi girmelerine gerek yoktur.

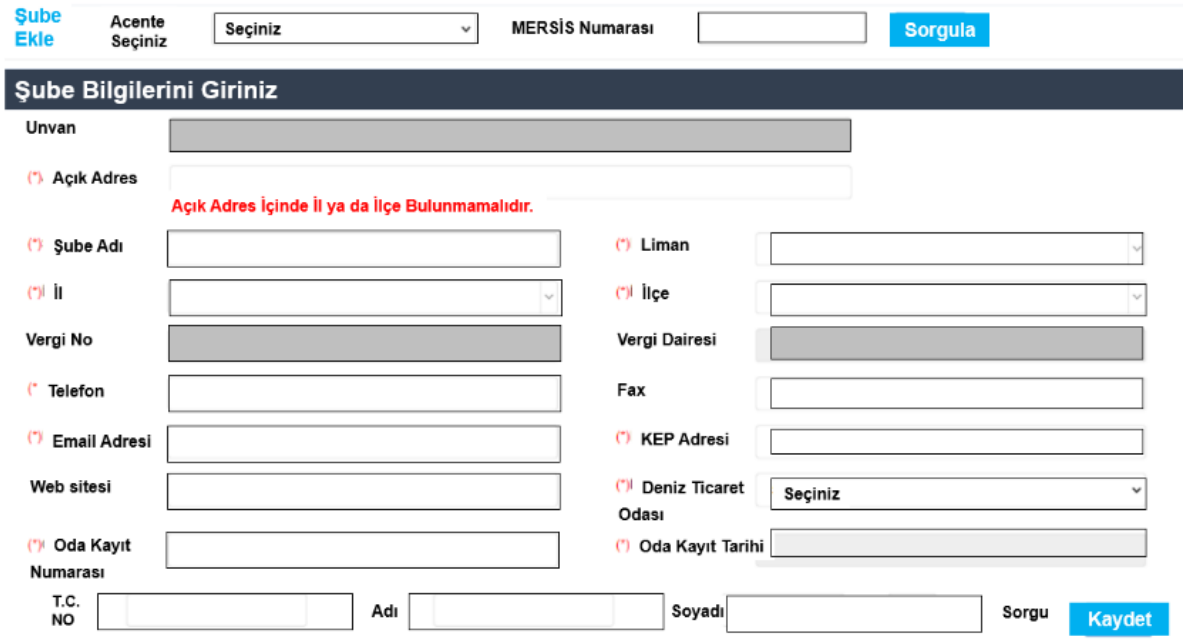
2.1.3.4 Gemi Acenteliği Şube Yetki Belgesi

Acente Şube Kurulumu :

Gemi Acentesi Şube Yetki Belgesi almak isteyen firmaların, MERSİS veya Acente Yetkilisi tarafından GABS aracılığı ile müracaat etmeleri gerekmektedir. Bilindiği üzere şubede bir acente personeli çalışmak zorundadır. Acente yetkilisi sadece merkez acentede bulunmaktadır.

Acente şubesine ait belgeler

- Şubenin açıldığını gösterir Ticaret Sicili Gazetesi,
- İşyeri Açma İzin Belgesi (Belediyeden alınan ruhsat) veya acente adına kayıtlı güncel elektrik, su, doğalgaz, telefon, internet ve cep telefonu faturalarından birisi,
- Şubeye ait Deniz Ticaret Odası Kayıt Belgesi, (Güncel tarihli)



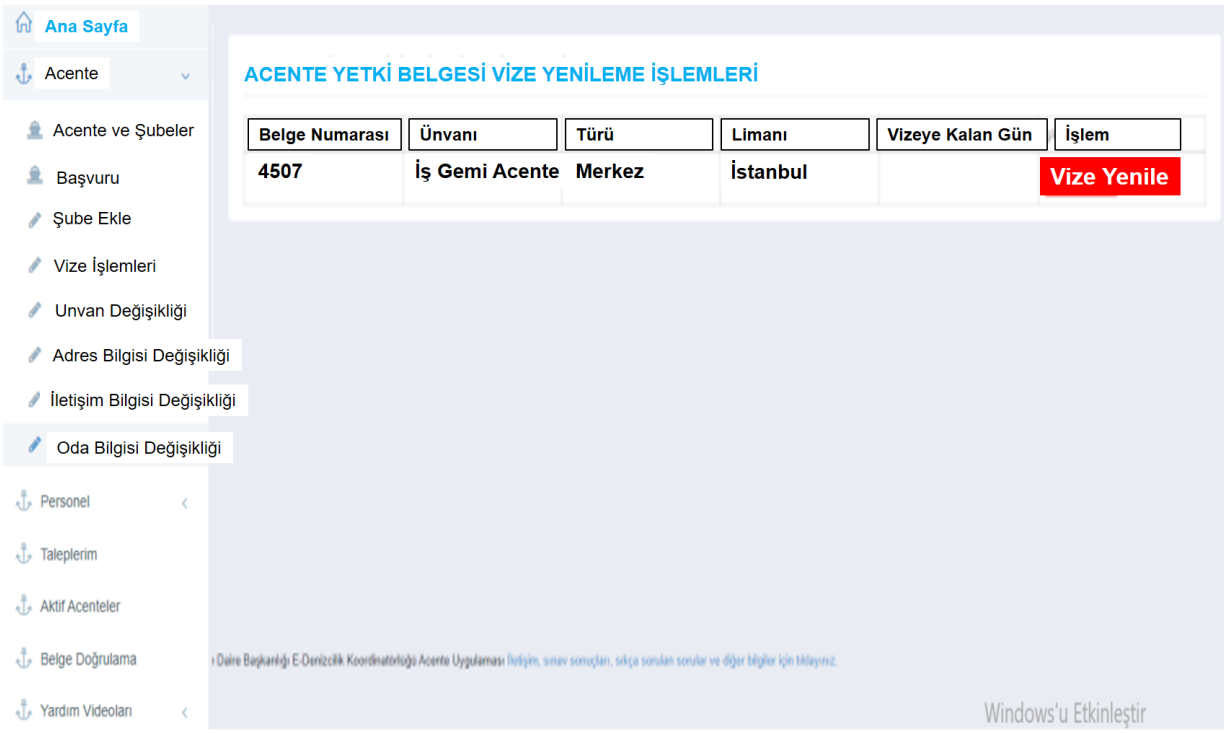
Görev yapacak acente personeline ait belgeler;

- Öğrenim durumunu gösterir belge,
- SGK hizmet Listesi, (son aya ait)
- 1 adet renkli vesikalık fotoğraf, (resim ekranı tam kaplayacak şekilde yüklenecek)
- Adli sicil kaydı bulunanlar için mahkeme kararı,
- Gemi Acentesi Personeli Eğitimine katılan ve yapılan sınavda başarılı olanların sınava girdiği tarih girilir.

2.1.3.5 Gemi Acenteliği Yetki Belgesi Vizesi

Bilindiği üzere Gemi Acente Yetki Belgesinin geçerlilik süresi olan beş yıllık sürenin bitiminden önce vize yaptırılması zorunludur. Aksi durumda yetki belgesi iptal edilir ve kullanılamaz.

Gemi Acenteliği Yetki Belgesi vizesi için aşağıdaki ekran kullanılır ve yine aşağıda belirtilen evrak sisteme yüklenir.



Acenteye ait belgeler;

- İşyeri Açma İzin Belgesi (Belediyeden alınan ruhsat) veya acente adına kayıtlı güncel elektrik, su, doğalgaz, telefon, internet ve cep telefonu faturalarından birisi,

Deniz Ticaret Odası Kayıt Belgesi, (Güncel tarihli)

Görev yapacak acente personeline ait belgeler;

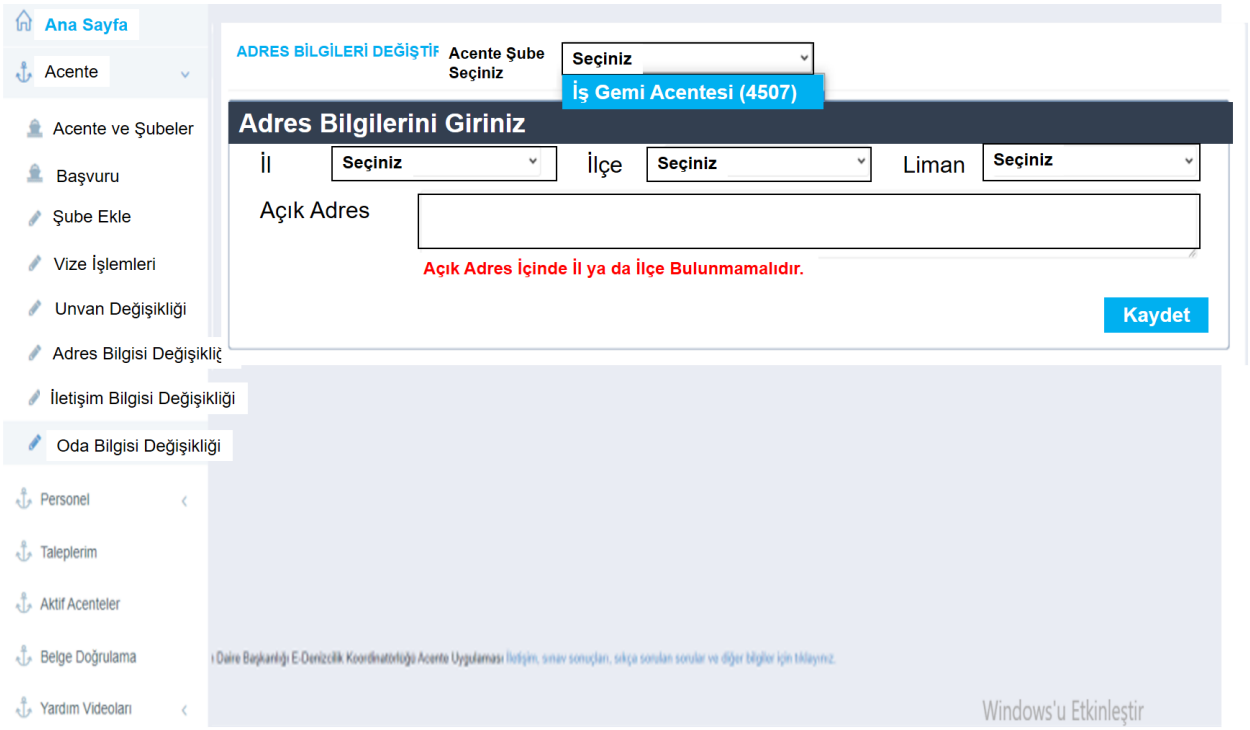
- Çalışmakta olan gemi acentesi personeli tanıtım kartına sahip personele ait SGK hizmet Listesi,

NOT : İşten ayrılan personel var ise SGK işten ayrılış belgesi sisteme yüklenir.

2.1.3.6 Gemi Acenteliği Yetki Belgesi Adres Değişikliği

Bilindiği üzere Gemi Acentesinin adresinin değişmesi durumunda yetki belgesinin yeniden düzenlenmesi için otuz iş günü içerisinde yeniden düzenleme yapmak üzere bildirilmesi zorunludur.

Gemi Acenteliği Yetki Belgesi Adres Değişikliği yapmak için aşağıda gösterilen ekran kullanılır ve yine aşağıda belirtilen evrak sisteme yüklenir.



Acenteye ait belgeler;

- Adres değişikliğini belirten Ticaret Sicil Gazetesi,
- Yeni adrese ait; İşyeri Açma İzin Belgesi (Belediyeden alınan ruhsat) veya acente adına kayıtlı güncel elektrik, su, doğalgaz, telefon, internet ve cep telefonu faturalarından birisi,
- Deniz Ticaret Odası Kayıt Belgesi, (Güncel tarihli)

Görev yapacak acente personeline ait belgeler;

- Gemi acentesi personeli tanıtım kartına sahip personele ait SGK hizmet Listesi, (işten ayrılan personel belirtilir.)

NOT : İşten ayrılan personel var ise SGK işten ayrılış belgesi sisteme yüklenir.

Önemli : Acente yetki belgesinin vizesi geldiğinde aynı zamanda hem adres değişikliği hem de unvan değişikliği de varsa sadece unvan değişikliği adımından başvuru yapılması yeterlidir.

Acente yetki belgesinin vizesi geldiğinde aynı zamanda adres değişikliği de varsa sadece adres değişikliği adımından başvuru yapılması yeterlidir.

Acentenin hem adres değişikliği hem de unvan değişikliği varsa sadece unvan değişikliği adımından başvuru yapılması yeterlidir.

Acente adres veya unvan değişikliği adımından başvuru yapılması durumunda o tarihten sonra acente yetki belgesinin vizesi de 5 yıl uzatılmış olur.

2.1.3.7 Gemi Acenteliği Yetki Belgesi Unvan Değişikliği

Gemi Acenteliği Yetki Belgesi Unvan Değişikliği için;

Acenteye ait belgeler;

- Unvan değişikliğini gösterir Ticaret Sicil Gazetesi,
- İşyeri Açma İzin Belgesi (Belediyeden alınan ruhsat) veya acente adına kayıtlı güncel elektrik, su, doğalgaz, telefon, internet ve cep telefonu faturalarından birisi,
- Deniz Ticaret Odası Kayıt Belgesi, (Güncel tarihli)

Görev yapacak acente personeline ait belgeler;

- Her personele ait renkli vesikalık fotoğraf, (fotoğraf ekranı tam kaplayacak şekilde sisteme yüklenir)
- Gemi acentesi personeli tanıtım kartına sahip personele ait SGK hizmet listesi,

NOT : İşten ayrılan personel var ise SGK işten ayrılış belgesi sisteme yüklenir.

Şubeye ait vize ve adres değişikliği için müracaat aynen merkez acente de olduğu gibi yapılır.

Ayrıca;

- Acente yetki belgesinin vizesi geldiğinde aynı zamanda hem adres değişikliği hem de unvan değişikliği de varsa sadece unvan değişikliği adımından başvuru yapılması yeterlidir.
- Acente yetki belgesinin vizesi geldiğinde aynı zamanda adres değişikliği de varsa sadece adres değişikliği adımından başvuru yapılması yeterlidir.
- Acentenin hem adres değişikliği hem de unvan değişikliği varsa sadece unvan değişikliği adımından başvuru yapılması yeterlidir.

NOT : Acente adres veya unvan değişikliği adımından başvuru yapılması durumunda o tarihten sonra acente yetki belgesinin vizesi de 5 yıl uzatılmış olur.

2.1.3.8 Gemi Acentesi Personeli İşlemleri

Gemi acente personeli ile ilgili işlemlerin, kişinin görev yaptığı/yapacağı acentenin MERSİS veya acente yetkilisi tarafından GABS üzerinden yapılması gerekmektedir.

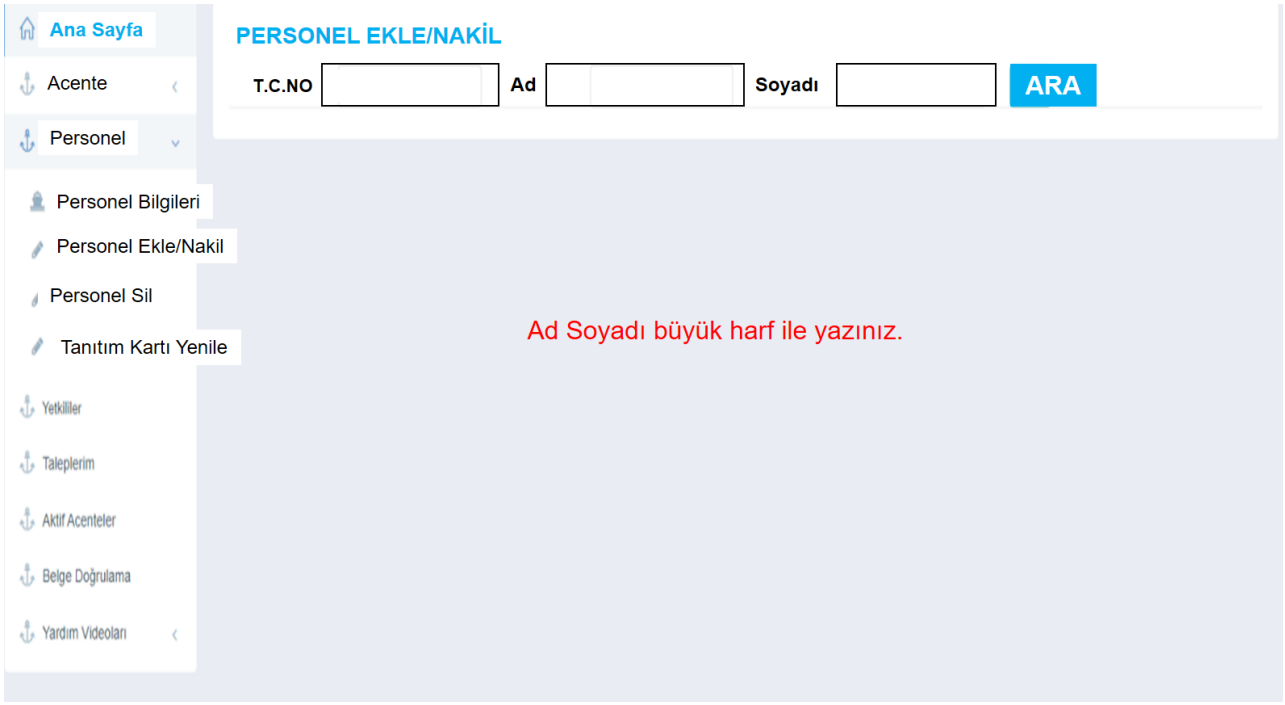
Eğitim programları, gemi acentesi personeli olmak isteyen adaylara ilk başvuruda verilen **belgelendirme eğitimi** ile gemi acentesi personeli tanıtım kartı sahibi olanlara verilen **yenileme eğitiminden** oluşur.

Denizcilik eğitimi veren lise veya denizcilikle ilgili yükseköğretim programından mezun olanlar dışında, gemi acentesi personeli olmak isteyen adayların, yıl içerisinde yapılacak belgelendirme eğitim seminerlerinden birine katılmaları ve bu eğitim sonunda yapılacak sınavda başarılı bulunmaları gerekir.

İlk defa acente personeli tanıtım kartı alacaklar için kullanılacak ekran ve gerekli belgeler

- Öğrenim durumunu gösterir belge,
- SGK hizmet Listesi, (başvuru tarihinde sorgulanmış son iki aya ait bildirimlerden birisi)
- 1 adet renkli vesikalık fotoğraf, (fotoğraf ekranı tam kaplayacak şekilde sisteme yüklenir.)
- Adli sicil kaydı bulunanlar için mahkeme kararı,
- Gemi Acentesi Personeli Eğitimine katılan ve yapılan sınavda başarılı olanların sınava girdiği tarih girilir.

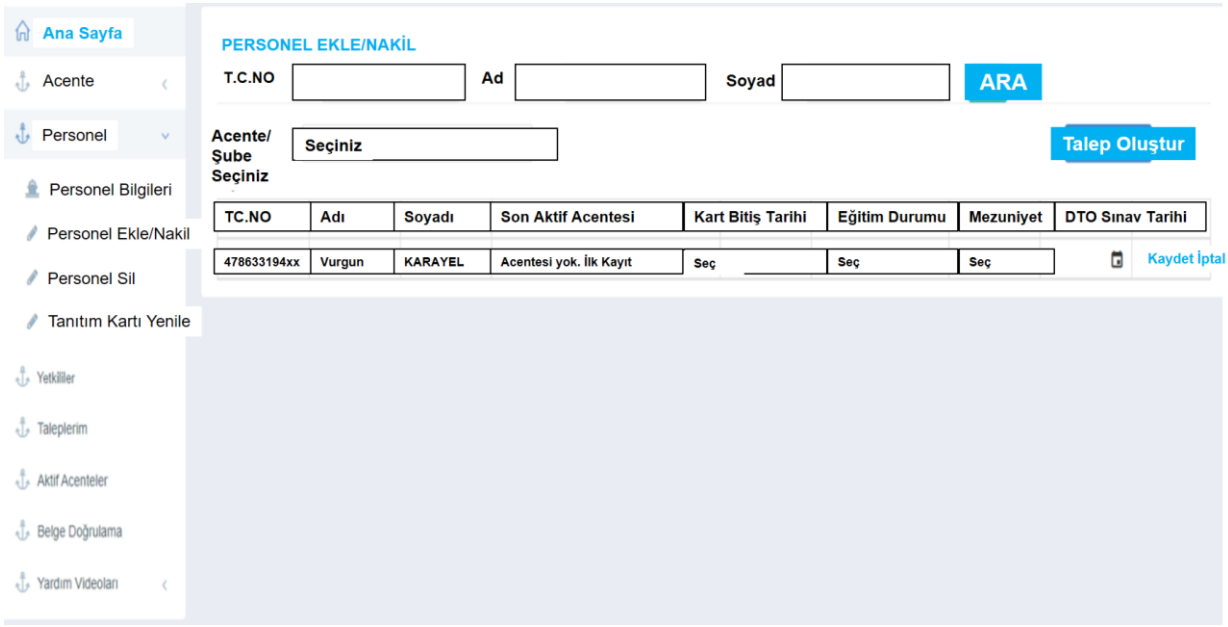
NOT : Gemi Acenteleri Yönetmeliği gereği denizcilik eğitimi veren lise veya denizcilikle ilgili yüksek öğretim programından mezun olanların eğitim ve sınav tarihi girmelerine gerek yoktur.



Acente personeli tanıtım kartının yenilenmesi için kullanılacak ekran ve gerekli belgeler

- Gemi Acenteliği Yenileme Eğitimi Katılım Belgesi, (Deniz Ticaret Odaları tarafından düzenlenmektedir.)
- SGK hizmet Listesi, (son aya ait)
- 1 adet renkli vesikalık fotoğraf, (fotoğraf ekranı tam kaplayacak şekilde sisteme yüklenir)
- Adli sicil kaydı bulunanlar için mahkeme kararı,

NOT : Gemi acentesi personeli tanıtım kartına sahip olanların, tanıtım kartı düzenleme tarihinden itibaren beş yılı geçirmemek kaydıyla en az bir defa, yenileme eğitimlerine katılmaları zorunludur. Bu eğitimlere katılanların tanıtım kartları yenilenir. Bu süre içerisinde yenileme eğitimlerine katılmayanların tanıtım kartları süresi sonunda iptal edilir. Yeniden tanıtım kartı düzenlenebilmesi için bu kişilerin, yenileme eğitimine katılmaları zorunludur.



Acente personeli tanıtım kartına sahip kişilerin nakli için gerekli belgeler

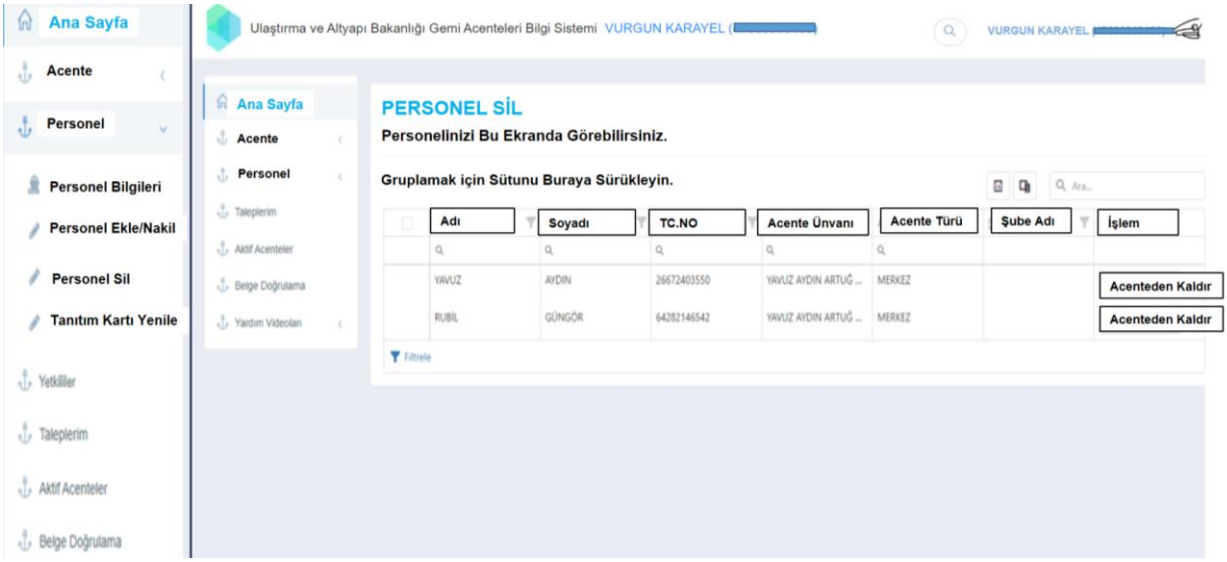
Personel nakli; gemi acente personel tanıtım belgesine sahip kişinin çalışmış olduğu acenteden başka bir acente de çalışmak istemesi durumunda yapılması gereken işlemdir. Nakil işlemi için aşağıdaki belgeler gereklidir.

- SGK işe giriş bildirgesi veya SGK hizmet Listesi, (son aya ait)
- 1 adet renkli vesikalık fotoğraf, (fotoğraf ekranı tam kaplayacak şekilde sisteme yüklenir.)
- Adli sicil kaydı bulunanlar için mahkeme kararı,
- Deniz Ticaret Odaları tarafından düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Eğitimi Katılım Belgesi, (5 yıllık süre dolmuş ise)

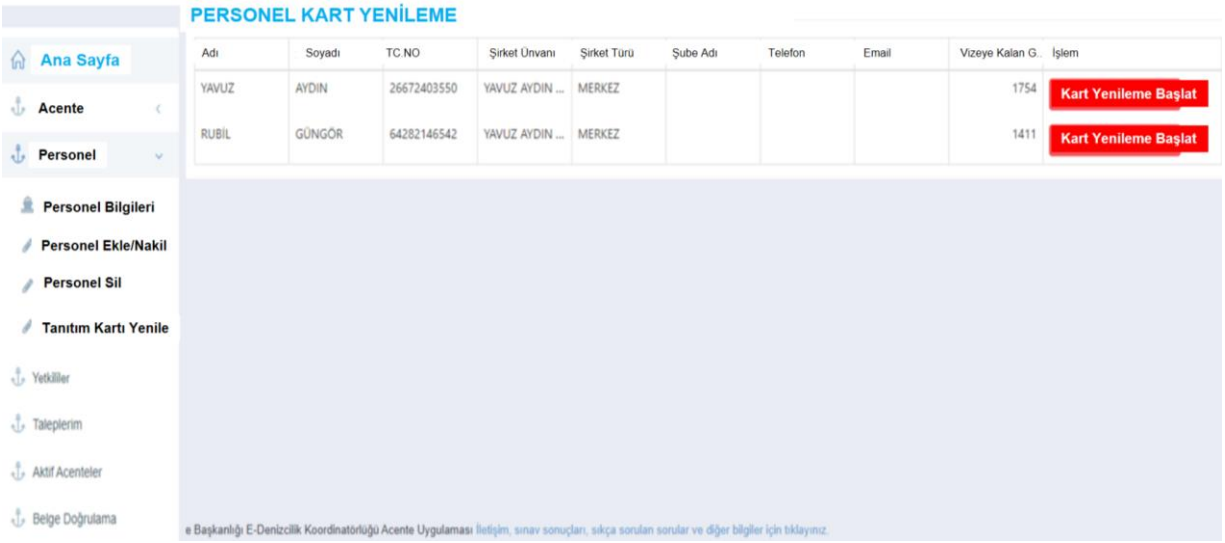
Acente personeli tanıtım kartına sahip kişilerin acenteden ayrılma işlemi

Herhangi bir sebeple gemi acentesinde çalışan bir kişinin işten ayrılması halinde aşağıdaki ekran kullanılarak işlem yapılır.

Personel Silme Ekranı



Personel Tanıtım Kartı Yenileme Ekranı



Önemli: Gemi acente personeli tanıtım kartının yenilenmesi aşamasında özellikle bayan gemi acente personelinin soyadı değişikliği varsa personel ekle adımından yeni ad soyadı yazılarak işlem yapılması gerekmektedir. Nüfus bilgilerinin MERNİS'te güncel olması hususuna dikkat ediniz.



Genel Olarak Sistem İle İlgili Önemli Uyarılar:

- Gemi acenteliği ve acente personeline yönelik başvuru ve işlemler GABS üzerinden MERSİS veya Acente Yetkilisi tarafından yapılacaktır.

- GABS'a yüklenecek SGK belgeleri barkodlu ve karekodlu olacaktır.

- Her yapılan işlemden sonra mutlaka TALEPLER MENÜSÜNE gidilerek ilgili evrakların yüklenmesi ve ONAYA GÖNDER işleminin yapılması gerekmektedir.

- Ayrıca C kodu ödemesi yapıldıktan sonra 3 iş günü içerisinde başvurular onaylanmazsa idare ile irtibata geçilmesi gerekmektedir.

- Acente ile ilgili sorular için idareyi arayan kişinin MERSİS yetkilisi veya acente yetkilisi olmasına özen göstermek gerekmektedir.

3.1 GEMİ TANIMI – GEMİ TİPLERİ VE GEMİ ÖLÇÜMLERİ

3.1.1 Gemi Tanımı

Bazı farklılıklarla ticaret gemisi, yük veya yolcu taşımaya yarayan yüzer araçlardır. Bu gemiler su geçirmez perdelerle yük taşıma bölümlerine ayrılmıştır. Geminin yapısında makineler, yakıt ve su için tanklar, portuçlar, seyir alanları ve personel kamaraları bulunmaktadır.

Gemi ve ticaret gemisi ile ilgili olarak 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu:

MADDE 931-(1) Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından **"gemi"** sayılır.

(2) Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın **"ticaret gemisi"** sayılır.

"4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun Madde 1'de:

A) Gemi: Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı,
B) Ticaret gemisi: Menfaat sağlamak kastıyla denizde kullanılan her gemiyi
C) Küçük deniz aracı: Yolcu gemileri hariç, tam boyu 24 metreden küçük olan her türlü ticaret gemisi

şeklinde tarifleri yapılmıştır.

29/7/2008 tarihli 5790 Sayılı Kanun ile Yolcu Gemisi tanımı kanundan çıkartılmış olup bu tanım 17/11/2009 tarihli Resmi Gazete' de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nden alınarak aşağıda belirtilmiştir.

D) Yolcu Gemisi: 12'den fazla yolcu taşıyan ticaret gemisidir.

3.1.2 Gemi Tipleri

Gemiler belli bir faaliyeti yerine getirmek üzere dizayn edilen ve üretilen endüstriyel yapılar veya başka bir deyişle platformlardır. Bu anlayış içerisinde gemileri görev tanımlarına göre aşağıdaki gruplar içerisinde toplamak mümkündür. Bunlar:

- **Ticaret Gemileri:** Ana görevleri yük ve yolcu taşımak olan gemilerdir.
- **Endüstriyel Gemiler:** Denizdeki kaynakların incelenmesi veya değerlendirilmesi için dizayn edilmiş gemilerdir.
- **Servis Gemileri:** Ticari ve endüstriyel gemilerin çalışmalarını destekleyen gemiler ile denizde can ve mal güvenliği sağlayan gemiler bu grubu oluşturur.
- **Savaş Gemileri:** Ülkenin savunma ihtiyaçlarını karşılayan silahlandırılmış gemilerle ülke savaş filosunu destekleyen gemiler bu gruba girer.

Bunlardan Ticaret Gemilerini aşağıdaki sınıflandırma içinde mütalaa etmek mümkündür.

3.1.2.1 Kuru Yük Gemileri

Bu sınıf gemiler katı yükleri taşımak üzere inşa edilmişlerdir. Alt grup olarak;

- Dökme Yük Gemileri (Bulk Carriers)
- Çok Maksatlı Gemiler (Multipurpose Ships)
- Konteyner Gemileri (Container Ships)
- Ro-Ro Gemileri (Ro-Ro Ships)
- Soğuk Havalı Gemiler (Refrigerated Vessels)

Ticaret Gemileri	Endüstriyel Gemiler	Servis Gemileri	Savaş Gemileri
▪ Genel yük gemileri *(General cargo ship)* ▪ Dökme yük gemileri *(Bulk carrier)* ▪ Konteyner gemileri *(Container ship)* ▪ Ham petrol tankerleri *(Crude oil carrier)* ▪ Kimyasal tankerler *(Chemical tankers)* ▪ LNG/LPG tankerleri *(LPG/LNG tanker)* ▪ OBO (Cevher/Dökme/Petrol) taşıyıcı gemiler *(Oil/Bulk/Oil)* ▪ Feriler *(Ferry)* ▪ Roll-on Roll-off gemiler *(Ro-Ro)* ▪ Yolcu gemileri *(Passenger ship)* ▪ Çok maksatlı gemiler *(Multipurpose Ships)* ▪ *Soğuk hava depolu gemiler* *(Refrigerated Ships)*	▪ Tarak gemileri *(Dredger)* ▪ Sondaj gemileri *(Drill ship)* ▪ Incinirator gemileri *(Incinerator ship)* ▪ Balıkçı fabrika gemileri *(Fish factory trawler)* ▪ Araştırma gemileri *(Research vessel)* - Balıkçılık *(Fishing)* - Oseonografik *(Oceanograpic)* - Hidrografik *(Hydrographic)* - Sismik *(Sysmic)*	▪ Romorkörler *(Tugs)* ▪ Dalış destek gemileri *(Diving support ships)* ▪ Yangın gemileri *(Fire – fighters)* ▪ Pilot botları *(Pilot boats)* ▪ Mürettebat taşıma gemileri *(Crew Tenders)* ▪ Temin edici gemiler *(Supply boats)* ▪ Deniz ambulansları *(Sea ambulance)* ▪ Kaçakçı takip botları *(Drug interdiction patrol boats)* ▪ Denizde yağ toplama gemileri *(Oil skimmer)*	▪ Avcı botları *(Patrol boat)* ▪ Hücüm botları *(Fast attack boat)* ▪ Firkateynler *(Frigate)* ▪ Destroyerler *(Destroyer)* ▪ Denizaltılar *(Submarine)* ▪ Mayın gemileri (Mine counter measures or mine hunter) ▪ Çıkarma gemileri *(Landing craft)* ▪ Çıkarma destek gemileri *(Landing support ships)* ▪ Akaryakıt destek gemileri *(Naval oiler ship)* ▪ Cephane destek gemileri *(Naval Supply ships)* ▪ Özel harekat botları *(Special operation boats)*

3.1.2.1.1 Dökme Yük Gemileri

250 ile 250.000 ton arasında taşıma yapabilen gemilerdir. Öncelikle maden cevheri, kömür, tahıl ve gübre benzeri yükleri taşımak için kullanılırlar. Ambarları kendinden trimli “self-trimming” olarak inşa edilen bu gemilerin hızlı yükleme-boşaltma yapabilmelerini temin etmek üzere ambar ağızları mümkün olduğunca büyük tutulmuştur.



Orta ve küçük dökme yük gemileri (40.000 DWT altındaki gemiler) çuvallı, paketlenmiş kereste ve çelik yüklerini taşıyabilirler. Genel olarak yük donanımı bulunmayan (gearless) dökme yük gemilerin, orta ve küçüklerinde yük donanımının bulunması gemi sahibine çok büyük esneklik sağlamaktadır. Bu donanımlar kreyn, konveyör veya basınçlı hava olabilir. Yükleme durumları gemi üzerinde farklı gerilmelere yol açabilir. Özellikle büyük dökme yük gemilerinde bu gerilmeler daha çok önem arz eder. Yüklerin homojen olarak dağıtılması bu etkileri azaltır. Modern dökme yük gemileri, gemi üzerinde kırılmalara yol açabilecek stresleri minimize eden gerilme izleme ekipmanlarına sahiptir.

3.1.2.1.2 Çok Maksatlı Gemiler



Bu tip gemiler konvansiyonel gemilerin modern halefleridir ve dökme – ambalajlı yükler, konteyner ve karışık yükleri aynı kolaylıkla taşıyabilen gemilerdir. 5.000 – 25.000 DWT arasında, genellikle geniş ambar ağızlı, çift güverteli (tween decker), ağır yük veya konteynerleri kaldıracak kapasitede (30 / 35 ton SWL – Safe Working Load- Emniyetli Çalışma Yükü) kreynleri olan gemilerdir.

3.1.2.1.3 Konteyner Gemileri



Konteyner gemileri, 1960'ların başında standart büyüklükteki konteyner denen kutuları kullanarak kara ve deniz yollarındaki ulaşımı birleştirme fikri ile ortaya çıkmıştır. Kıyısal sefer yapan küçük konteyner gemilerinden, okyanus aşırı seferler yapan, çok hızlı ve çok büyük (20.000 TEU) ölçülere varan bu gemiler genel olarak Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO-International Standarts Organization) tarafından belirlenen 20 veya 40 feet uzunluğundaki konteynerleri yükleyip boşaltırlar. Konteyner gemilerinin büyüklükleri, taşıyabildikleri maksimum 20 feet'lik (TEU: twenty foot equivalent units) standart konteyner sayısı ile ölçülür. Konteyner gemilerinde, taşınan konteynerlerin hacim / ağırlık oranı yüksek olduğundan geminin tam taşıma kapasitesinden yararlanmak üzere güverte üzerinde de konteyner taşınır. Feeder olarak bilinen küçük konteyner gemileri genellikle kısa mesafelerde sefer yaparlar. Bazı konteyner gemilerinde soğutmalı konteynerler (frigorifik konteyner) için elektrik bağlantı uçları mevcuttur.

3.1.2.1.4 Ro - Ro Gemileri

Bu tip gemiler özellikle yürütülerek gemiye yüklenebilen ve boşaltılabilen yükler için uygundur. Örneğin; otomobiller, kamyonlar, treylerler ve paletli iş makineleri benzeri araçlar terminallere istiflenerek çok kısa süreler içinde Ro-Ro gemilerine yüklenebilirler. Söz konusu yüklerin varış limanlarındaki boşaltılmaları da yine çok kısa sürelerde yapılabildiğinden gemilerin liman süreleri asgari seviyededir.



Ro - Ro gemilerinin büyüklük ölçüsü "park metre - lane meters" olarak belirtilmektedir. Büyüklük ölçüsü olarak belirtilen park metre, 2,5 ile 3,5 metre genişliğindeki hatlara kaç adet aracın park edilebileceğini gösterir. Ro-Ro gemilerinin hareketli güverteleri dolayısıyla, yükseklikleri farklı araçların taşınması mümkündür.

Ro-Ro gemilerinin kapaklarının yerleri (baş-kıç-borda), genişlik, boy ve yükseklikleri de önemlidir. Kapaklar ağır tonajları taşıyacak kapasitede inşa edilirler. Ro - Ro gemileri; yolcu ve araç taşıyan feriler, tren ferileri, otomobil taşıyıcılar, otomobil ve kamyon taşıyıcılar olmak üzere kullanım amaçlarına bağlı olarak sınıflara ayrılmışlardır. (Modern Ro - Pax -

Ro - Ro / Passenger gemiler) 12 yolcudan fazla yolcu taşıyan bu tip gemiler yolcu gemisi kurallarına tabidir.

3.1.2.1.5 Soğuk Hava Depolu Gemiler



İki veya daha fazla güverteli, taşıma sırasında gıda maddelerinin bozulmaması için ambarları istenilen sıcaklıkta tutulabilen gemilerdir. Taşıma süresini azaltmak amacıyla yüksek süratli (22-23 knots) inşa edilirler. Taşınan yüklerin (et, süt, peynir, meyve, sebze, balık, v.b.) çevre etkilerinden en az etkilenmesi için ambar ağızları küçük tutulmuş ve vinçleri hızlı çalışacak şekilde yapılmıştır.

3.1.2.2 Tankerler



Sıvı yükleri taşımak üzere inşa edilen bu tip gemiler, nehirlerde taşınan en küçük barçlardan, 500-600.000 dwt'luk çok büyük ham petrol taşıyıcılarına (ULCC - Ultra Large Crude Carrier) kadar geniş bir aralıktaki gemileri kapsar. Tankerler ham petrol, petrol ürünleri (benzin, mazot v.b.), kimyasal maddeler, LPG (Liquefied Petroleum Gas), LNG (Liquefied Natural Gas), yemeklik ham yağlar, şaraplar, su v.b. birçok sıvı yükleri taşıyabilirler. Ancak taşınacak yüklere bağlı olarak tank yapıları, pompa sistemleri değişiklikler göstermektedir.

3.1.2.3 Yolcu Gemileri



İçinde konaklama olanağı (kabin) mevcut, yolcularının her türlü konforunu çeşitli ölçülerde karşılayabilen, yeme, içme ve eğlenme altyapıları olan, limanlar arasında seyrüsefer yapacak makine ve güverte donanımlarına sahip gemilerdir. Her gemi kendi sahip olduğu imkânlar açısından yıldızla derecelendirilmiştir. Yolcu Gemisi, 12'den fazla yolcu taşıyan bir ticari gemidir.

3.1.3 Gemi İnşa - Gemi Ölçümleri

Herhangi bir gemiyi ifade ederken aşağıdaki ölçüler önemlidir.

Tam Boy (Length Overall - LOA) : Geminin başta ve kıçta en uç noktaları arasındaki yatay uzaklıktır.

Dikeyler Arası Boy (Length Between Perpendiculars - LBP) : Yaz yükleme hattında baş ve kıç dikeyler arasındaki yatay uzaklıktır.

Su Hattı Boyu (Length on Waterline - LWL) : Geminin dizayn su hattında yüzerken başta ve kıçta su ile temas eden en uç noktaları arasındaki yatay uzaklıktır.

En (Beam - B) : Geminin en geniş kesitinde sancak ve iskele bordalar arasındaki yatay uzaklıktır.

Su Çekimi (Draft - T) : Geminin temel hattı ile yüzdüğü su hattı arasındaki düşey uzaklıktır. Bu değer, trimin mevcut olması durumunda gemi boyunca değişken olabilir.

Derinlik (Depth - D) : Gemi ortasında temel hattı ile ana güverte arasındaki düşey uzaklıktır.

Fribord (Freeboard - f) : Gemi ortasında dizayn su hattı ile ana güverte arasındaki düşey uzaklıktır. Fribord derinlik ile su çekimi arasındaki farka eşittir.

Gros Tonilato (Gross Tonnage- GT) : "1969, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi" hükümlerine göre, bir geminin tekmil kapalı yerlerinin-istisna edilen yerler hariç-metreküp olarak hesaplanan toplam hacminin belirlenmiş bir katsayı ile çarpımıdır.

Gros ve net tonilato değerleri, küsüratsız tam rakam olup, birimsizlerdir.

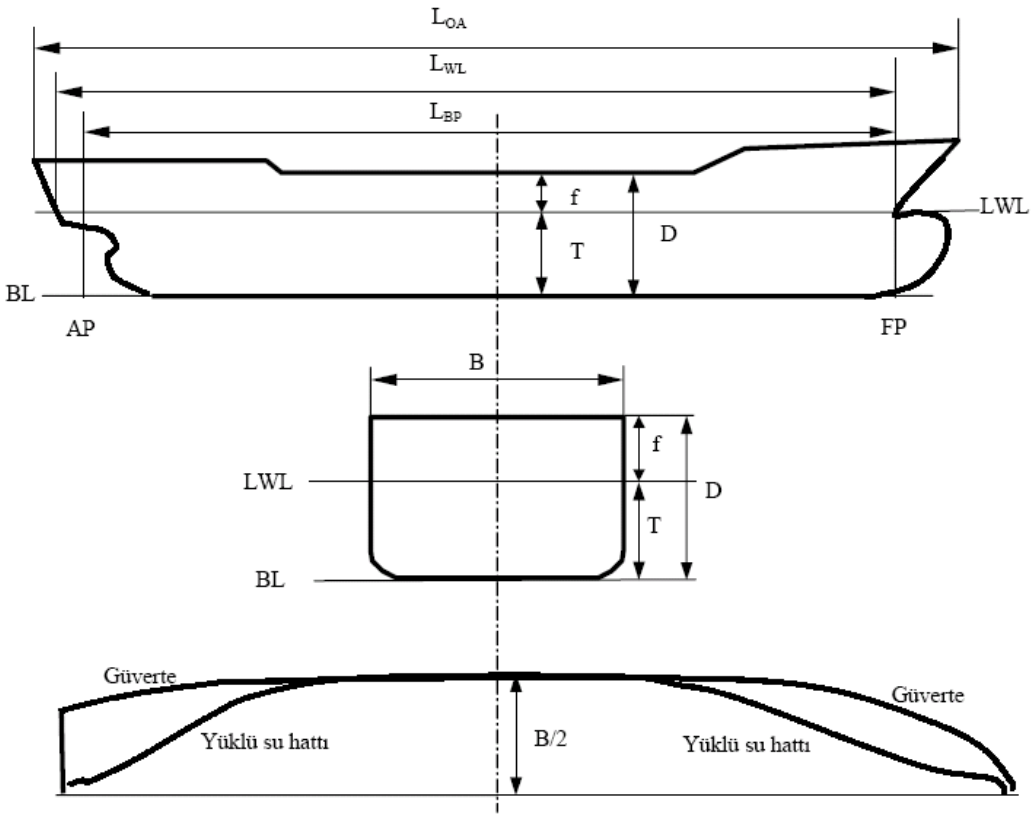
Net Tonilato (Net Tonnage- NT) : Bir geminin, "1969, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi" hükümlerine göre tayin edilmiş bulunan faydalı kapasitesinin (kazanç getiren yerlerinin) ölçüsü olup Sözleşme'de belirtilen ilgili formüle göre hesaplanmaktadır. Hesaplama sonucu nispeten düşük çıksa bile, bir ticaret gemisinin net tonilatosu, her halükârda gros tonilatosunun % 30'undan aşağı olamaz.

Dedveyt Tonaj (Deadweight Tonnage – Deadweight All Told – DWAT) : Bir geminin özgül ağırlığı 1,025 olan suda, yaz yükleme sınırına karşılık olan yüklü su hattındaki deplasmanı ile o geminin boş ağırlığı arasındaki metrik ton cinsinden farkıdır.

Dedveyt Kargo Kapasitesi (Deadweight Cargo Capacity – DWCC) : Geminin DWAT ölçüsünden yakıt, su, yedek parça, yağlama yağı, kumanya vb. nin çıkarılmasıyla elde edilen ölçü olup, gemi kiralamalarında çok önemlidir.

Boş Deplasman Ağırlığı (Lightship weight / Lightweight tonnage) : Bir geminin içinde yük, yakıt, yağlama yağı, balast suyu, tatlı su, kazan besi suyu, içme suyu, kumanya, sarf malzemeleri ve diğer benzeri şeyler ile yolcu ve mürettebatı ve bu kişilere ait zatî eşyaları olmaksızın metrik ton cinsinden ağırlığıdır. Draft sörvey hesaplamalarında ve gemi hurdaya çıktığında söküm öncesi önemli bir değerdir

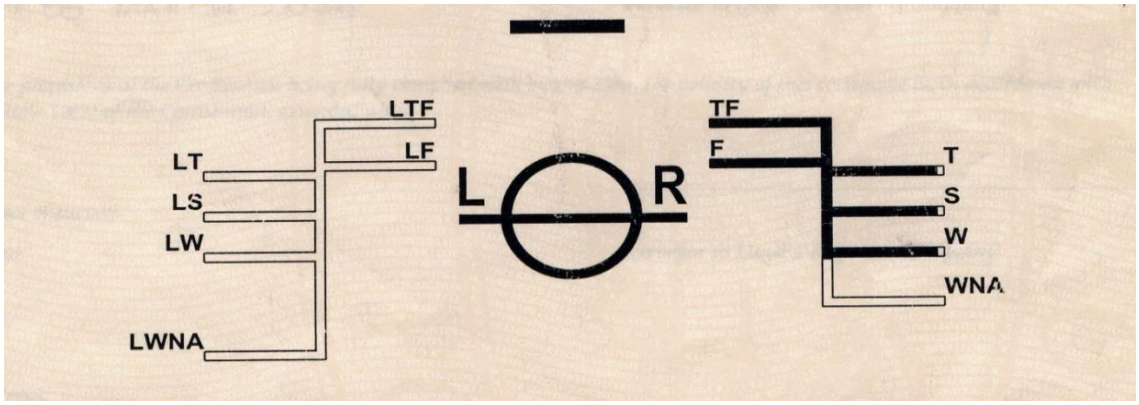
Boş Gemi Ağırlığını (pratik tanım) : Bir tersanede yeni inşa edilmiş; tekne, güverte, makina, kamara vb. demirbaşları ile diğer gerekli tüm teçhizatları tamamlanarak her yönü ile sefere çıkmaya hazır hale getirilmiş; ancak üzerinde henüz yükü ve/veya yolcusu olmayan; seferi için gerekli yakıtı, yağı, suyu, balastı, kumanya ve diğer sarf malzemeleri henüz ikmal edilmemiş ve bittabi gemiyi sevk ve idare edecek mürettebatı da katılmamış olan bir geminin o tam teşekküllü bitmiş haldeki ağırlığıdır.



Tonilatoların tarifinde kullanılan yaz yükleme hattı ve benzeri diğer yükleme hatları, geminin her iki bordasında boyalı ve silinmez sabit markalar olup Yükleme Sınırı Hatları (Plimsol Marks) olarak adlandırılırlar.
Bunlar;

TF – Tropikal Tatlısu – Tropical Freshwater
F - Tatlısu – Freshwater
T - Tropical
S - Yaz – Summer
W - Kış – Winter
WNA – Kış Kuzey Atlantik – Winter North Atlantic

Aşağıdaki örnek ise güvertede kereste yükü taşıyan gemiler için olup;



LS - Summer Timber
LW - Winter Timber
LTF - Tropical Fresh Water Timber
LF - Fresh Water Timber
LWNA - Winter North Atlantic Timber
LT - Tropical Timber

şeklinde ifade edilir.

3.1.4 Yüklerin Sınıflandırılması, Gemi İle Taşınan Yükler

Gemi ile taşınan yükler cinsine, ambalaj şekline ve yükleniş tarzına göre çok çeşitli gruplara ayrılır.

- Dökme Yükler (tahıl, kömür, maden, dökme sıvılar v.b.)
- Ambalajlı Yükler (sandık, karton, torba, varil, kutu, bidon v.b.)
- Birleştirilmiş Yükler (konteyner, palet, sapanlanmış yük v.b.)
- Çelik Yükler (kütük demir, ray, inşaat demiri, profil demir, rulo saç, levha saç v.b.)
- Ambalajsız Yükler (iş makineleri, vagon, kamyon, otomobil, konstrüksiyon malzemesi v.b.)
- Kereste Yükü (tomruk, biçilmiş kereste v.b.)
- Soğutulmuş ve Dondurulmuş Yükler (sebze, meyve, balık, et, süt, v.b.)
- Canlı Hayvan (kesim, kümes, süs, vahşi hayvanlar)
- Tehlikeli Yükler (yanıcı, patlayıcı, zehirli yükler)
- Akaryakıtlar (ham petrol, petrol ürünleri)
- Kimyasal Yükler (asitler, zararlı-zararsız kimyasal maddeler)
- Sıvılaştırılmış Gazlar (LNG, LPG)

3.1.5 Konteyner, Konteyner Tipleri

Kitabın 13. Bölümünde “Konteyner ve Konteynerin Elleçlemesi” başlığı altında konteynere geniş yer verilmiş olup, gemi ile taşınan yüklerden bahis edilmesi dolayısı ile bu bölümde de konteynere ve konteyner ile taşınabilen yüklere kısa bir şekilde değinilmektedir. Buna göre;

Yükü elleçlemeyi en aza indirerek zamandan tasarrufu sağlamak, ekonomik taşımacılığı gerçekleştirmek, hasarlanma ve çalınma risklerini yok etmek üzere konteyner taşımacılığı süratle gelişmiştir.

Gelişen konteyner taşımacılığı ile

- Limanlarda hızlı yükleme-boşaltma gerçekleştirilerek gemilerin limanda kalma süreleri azaltılmış, dolayısıyla gemilerin ekonomik kullanılmaları sağlanmıştır.
- Konteynerler standart olarak inşa edildiklerinden deniz, demiryolu ve kara taşımacılığında kolayca kullanılabilmekte dolayısıyla kombine taşımacılık gerçekleştirilebilmektedir.
- Taşıma süresinin kısalması taşıma maliyetinin düşmesini sağlamıştır.
- Konteynerin kendisi bir ambalaj olduğundan ambalaj masrafları azalmıştır.

Konteynerlerin yapı malzemesi olarak çelik, alüminyum, kontrplak ve fiberglas kullanılmaktadır. Çok çeşitli tip ve ölçüde imal edilen **konteynerlerden en çok kullanılanları:**

Dış Ölçüler (En-yükseklik-boy (ft))	**Kapasite (Yaklaşık)** (mton)
8x8x20	18
8x8x40	24
8x8,5x20	20
8x8,5x40	25

Konteyner tipleri,

Açık Konteynerler **:** Normal konteynerlere sığmayan yükleri taşımak için ön ve arka yüzeyleri kapanabilir, diğer yüzeyleri açık konteynerlerdir. Bu tip konteynerlerle yapı malzemeleri, tekerlekli araçlar, kazan, makine ve jeneratör gibi özel yükler taşınır.

Havalandırmalı Konteynerler **:** Konteyner içindeki yükleri rutubetten korumak için havalandırma tertibatlı olan konteynerlerdir. Gerektiğinde normal kuru yükler de bu konteynerlerle taşınabilmektedir.

Yarım Konteynerler **:** 4 feet yüksekliğinde yapılmış bu konteynerler az yer kaplayan ağır yükler için kullanılmaktadırlar. Bu konteynerlerle çelik saç, boru, varil rulo saç v.b. yükler taşınmaktadır.

Tank Konteyner **:** Sıvı yüklerin taşınması için kullanılmaktadırlar. Bu konteynerlerle kimyasal maddeler, sıvı yiyecekler ve bazı gazlar taşınmaktadır.

Üstü Açık Konteynerler **:** Normal konteynerlere sığmayan bazı özel yükler yüklenir. Ayrıca üstü açık olduğundan yük hem kapağından hem de üstünden yüklenebilir.

Yüksek Konteyner **:** 9,5 feet yüksekliğinde yapılmış olan bu konteynerlere hacimli yükler (buzdolabı, mobilya, halı vb. stowage faktörü yüksek olan yükler) yüklenir.

Dökme yük Taşıyan Konteynerler **:** Dökme yüklerin (tahıl, un, şeker, gübre, kömür vb.) taşınması için kullanılan bu tip konteynerlerin kenarları da özel olarak takviye edilmiştir.

Soğutulmuş Yük Taşıyan Konteynerler **:** Reefer konteynerler diye bilinen bu tiplerde soğutulmuş yükler (et, balık, süt vb.) taşınmaktadır.

Yukarıda sayılan konteynerlerden başka özel amaçlar için yapılmış; çiftlik hayvanı konteynerleri, sebze konteynerleri, otomobil konteynerleri gibi konteynerler de kullanılmaktadır.

4.1 GEMİ ACENTESİNİN KURUMLARLA İLİŞKİLERİ

4.1.1 Giriş

Türk limanlarına gelen Türk ve yabancı bayraklı deniz taşıt ve araçlarının gelişlerinden gidişlerine kadar, gemi acenteleri tarafından ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde birçok işlemler gerçekleştirilmektedir. Gemi acenteleri bu işlevlerini gerçekleştirirken, yasalar gereği birçok kurumla karşılaşarak işlerini yürütmek, temsil ettiği geminin acentelik vecibelerini yerine getirmekle yükümlüdür.

Gemi acenteleri meslekleri icra edebilmeleri için, denizcilik ve deniz işletmeciliği konusunda, uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş kurallar ile ulusal yasalarımızdan, 6102 Sayılı TTK, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, 5682 Sayılı Pasaport Kanunu, 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu, 618 Sayılı Limanlar Kanunu, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 6458 sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu ve bu kanunlara dayanarak çıkarılmış tüzük, yönetmelik, genelge ve tebliğ hükümlerine göre ilgili kurumlarla ilişki kurarak yürütürler.

Bir gemi acentesi, mesleğini yapabilmesi için, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden **"Gemi Acenteliği Yetki Belgesi"** almak zorundadır. Bu Yetki Belgesi'ne haiz Gemi Acentelerinin Türk limanlarına geliş-gidişleriyle ilgili beher gemi için aşağıda belirtilen kurumlarla ilişkisi vardır ve bu kurumlardan elektronik ortamda gerekli izin ve şifreleri almaları gerekmektedir. Bu kurumlar:

- Liman Başkanlığı,
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği, *
- Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü, *
- Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü, *
- Liman İşletmeleri,
- Kılavuz ve Römorkör İşletmesi, *
- Kıyı Emniyeti İşletmesi, *
- Deniz Ticaret Odası ve Şubeleri,
- Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, *
- Konsolosluk İlişkileri,
- Kabotaj Seferleri,

Gemilerin limanlara gelişlerinden en az 24 saat önce LTP (Liman Tek Pencere) sisteminde diğer kurumlara ise dilekçe ile müracaat edilerek bilgi verilir. Zamanında yapılmayan müracaatlara cezai müeyyide uygulanır.

Bir geminin limana gelişinde yapılacak kontrol işlemlerinin sıralaması:

- Liman Başkanlığı işlemleri,
- Sağlık kontrol işlemleri,
- Pasaport Polisi işlemleri,
- Gümrük kontrol işlemleri,

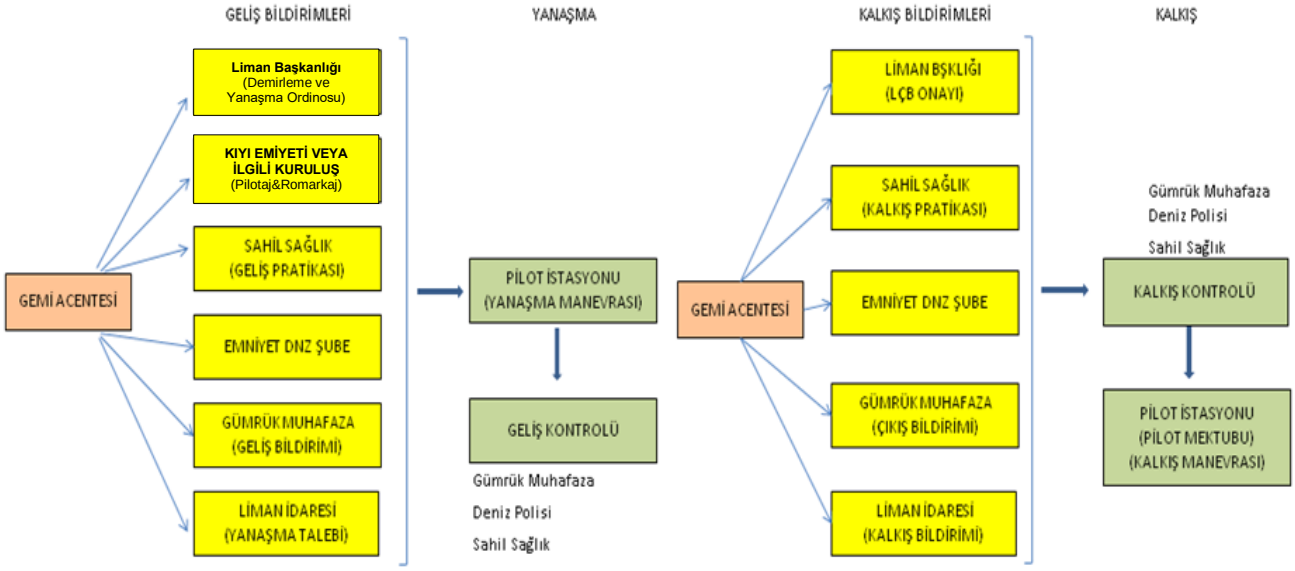
Gemilerin geliş – gidiş kontrolü için gerekli dokümanlar

Deniz taşıt ve araçlarının Türk limanlarına geliş ve gidiş kontrollerinde ibraz edilen ve gemi yetkilisi tarafından hazırlanan başlıca dokümanlar:

- Yolcu Listesi,
- Tayfa listesi,
- Gemiden ayrılan yolcu listesi,
- Gemiden ayrılan tayfa listesi,
- Gemiye katılan yolcu listesi,
- Gemiye katılan tayfa listesi,
- Geminin getirdiği yüküne ait yük manifestosu,
- Geminin yüklediği yük manifestosu,
- Ship's Stores list, (Gemi levazım listesi)
- Tayfa beraberindeki eşya listesi,
- Geminin yakıt durumunu gösterir liste,
- Gemi sertifikalarının kopyaları,
- Ballast Raporu,
- Çöp belgesi,

- Son 10 uğrak limanını gösterir belge,
- Gemideki Tüm Yüklerin bildirimi,
- IMDG form
- Turkish Ports Form (varış bilgileri)
- Deniz Sağlık Bildirim Formu

ilgili kurumlara geliş ve gidiş kontrolünde LTP sistemi üzerinden sunulur.



Geliş kontrolü yapılan geminin limanda kaldığı süre içinde varsa kumanya, tatlı su vs. talepleri acentesi aracılığıyla ilgili ikmalciler ve liman işletmesi ile koordineli olarak yapılır.

4.1.2 Liman Başkanlığı Liman Kontrolü

Türkiye limanlarına gelen ve ayrılan tüm deniz taşıt araçlarının liman işlemleri, 618 sayılı Limanlar Kanunu hükümlerine göre yapılır. Gemilerin liman demir sahalarında belirtilen yerlere demirlemeye, rıhtıma / iskeleye yanaşmasında, yük ve yolcu boşaltıp yükleme işlemlerinde, bu kanun hükümleri uygulanır. Bakanlık bu kanunun uygulama ve sorumluluğunu liman başkanlıklarına vermiştir. Liman hudutları içinde gemilerin her hareketi, liman başkanlıkları tarafından yürütülür.
Ülkemizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesi içinde halen toplam 71 tane Liman Başkanlığı bulunmaktadır. Bunlardan ikisi, Tatvan Liman Başkanlığı (Bitlis) ile Fırat Liman Başkanlığı (Elazığ), civar iç sularımızda (göller ve baraj göllerimiz gibi) çalışan gemi ve diğer su araçlarına bakan liman başkanlıklarıdır.

Deniz taşıt ve araçlarının ülkeye ve limana girişlerinde kontrol işlemleri yapılmadan rıhtım, iskele, şamandıra ve platform gibi yerlere yanaşma, demir üzerinde doğrudan yük tahliye ve yükleme işlemleri yapamazlar. Gemi kaptanları, ulusal ve uluslararası kurallar gereği gemi limana gelmeden önce:

- Geliş zamanını,
- Geminin uğradığı son 10 limanı,
- Geminin içinde olduğu güvenlik uygulamasını ve bir talebi varsa

bunu acentesine bildirir.

Gemi acenteleri bu bilgiye dayanarak ilgili kurumlara başvururlar, geminin geliş bildirimini ve hazırlıklarını yaparlar. Gemilerin limana gelişlerinden 24 saat önce acentesi tarafından liman başkanlığına geminin gelişi, yükü, yanaşacağı rıhtım ve iskelesi bilgileri, LTP sistemi üzerinden elektronik ortamda bildirilir. Geminin acentesi bu bilgileri iletirken:

- International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
- P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası)
- Civil Liability Certificate (CLC) (Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik Sigorta Teminatı Sertifikası)
- International Ship Security Certificate. (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)

- The Waste Notification Form (Atık Bildirim Formu)
- Certificate of Registry (Gemi Sicil Tasdiknamesi)
- International Load Line Certificate (Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi)
- Minimum Safe Manning Certificate (Gemi Adamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi)
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi)
- Cargo Ship Safety Construction Certificate (Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi)
- Cargo Ship Safety RadioCertificate (Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi)
- International Oil Pollution Prevention Certificate (I.O.P.P) (Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi)
- International Sewage Pollution Prevention Certificate (Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi)
- Safety Management Certificate (Emniyet Yönetimi Belgesi)
- Continuous Synopsis Record Certificate (CSR) (Sürekli Özet Kayıt Belgesi)

belgelerini de ekleyerek demirleme ve rıhtım / iskeleye yanaşma izni (ordinosu) talebinde bulunur.

Not: *Yukarıda adı geçen belgeler kitabın Ticaret Gemisi Sertifikaları ile ilgili 11. bölümünde detaylı olarak anlatılmış ve örneklenmiş;*
Atık Bildirim Formunun ise İl Çevre Müdürlüğü bölümünde örneği verilmiştir.

Gemiler rıhtım, iskele veya platforma yanaştıktan hemen sonra, gemiye gelen(gerekli gördükleri durumlarda) görevliler ve gemi acentesi aracılığı ile geminin geliş kontrol işlemleri yapılır.

Liman başkanlığı, liman devleti adına sahip olduğu yetkilere dayanarak limanlara yanaşan ve ayrılan tüm gemileri denetler. Uygun olmayanlara yanaşma, yük ve yolcu işlemi yapma izni vermez, limandan ayrılmak isteyen gemilere ulusal ve uluslararası kurallara göre gemi tarafından eksiklikleri tamamlanıncaya kadar **"Liman Çıkış Belgesi"** düzenlenmez.

Liman kontrolü
Limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin kontrolü ve denetimi, Liman Başkanlığı bünyesinde bulunan uzmanlarca yapılmaktadır. Kurallarda Liman devletleri, limanlarını ziyaret eden, kendi karasularına gelen gemilerini olası riskler nedeniyle yaratabileceği sonuçları bertaraf etmek maksadıyla denetime tabi tutarlar.

Aslında bu kontroller, uluslararası sözleşmelere göre Liman Devleti'nin sorumluluğudur ve yapılan denetim sonuçları, elektronik ortamda belirli merkezlere ulaştırılmaktadır. Bunun amacı, kontrol sonucu belirlenen ve yapılması gereken eksikliğin zamanında giderilip giderilmediğinin bir sonraki limanlarda tespit edilmesi içindir.

Türk limanlarına gelen bir geminin, yük ve yolcu tahliyesi veya yüklemesini müteakip acentesi tarafından gideceği limana çıkış işlemleri için yine elektronik ortamda:

- Geminin tüm sertifikalarını geçerli tarihleri ile
- Geminin personel (Tayfa) listesi,
- Yatırılan Harç Makbuzu,
- Varsa yüklediği yük miktarı

LTP Sistemi üzeriden Liman Başkanlığı'na ibraz edilerek "**Liman Çıkış Belgesi**" alır.

Geminin rıhtım / iskele veya platformda tahliye ve yüklemesinden sonra bulunduğu yerde, gemiye gelen (gerekli gördükleri durumlarda) görevliler ve gemi acentesi aracılığı ile geminin çıkış kontrol işlemleri yapılır.

4.1.3 Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği

Yabancı limanlardan Türk limanlarına giriş yapan Deniz taşıt ve araçlarının, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve buna bağlı Uygulama Yönetmeliği ile Uluslararası Sağlık Tüzüğü hükümlerine göre kontrol işlemleri yapılır. Yabancı limanlardan gelen Türk ve yabancı bayraklı deniz taşıt ve araçlarına yapılan sağlık işlemlerinin amacı, insanlık için tehlikeli olan bulaşıcı hastalıkların, denizaşırı yolculuk yapan kişiler ve hayvanlar aracılığı ile başka ülkelere bulaşmasının önlenmesidir.

Ülkemizde yapılan sağlık denetimlerinin yetki ve sorumluluğu, **"Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü"** ve bu kuruluşa bağlı **"Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi Tabipliklerindedir**. Bir geminin yabancı ülke limanlarından gelişi öncesi, gemi kaptanı elektronik mesajla yanaşacağı limanın ilgili sağlık kuruluşuna bir sağlık beyanı yapar.

Sağlık Resmi : Türk limanlarına uğrak yapan serbest gemilerden her net tonu üzerinden alınacak sağlık resmi, Sağlık Bakanlığı tarafından, Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlıkları'nın görüşleri alınmak suretiyle hazırlanacak ve her mali yılbaşında yürürlüğe konulacak tarifeyle düzenlenir. Bu sağlık resmini, Türk limanları arasında sefer yapan gemiler ile Türk limanlarından hareket eden gemiler, ilk hareket ettikleri limanlarda; yabancı ülkelerden gelen gemiler ise ilk uğradıkları limanlarda öderler.

Boğazlardan transit (uğraksız) geçen gemilerden tahsil edilecek olan sağlık resmi, Montreux Sözleşmesi hükümlerine tabidir.

Transit Sağlık resminin hesaplanması aşağıda gösterilmiştir:
Katsayı: 0,3315 (2023 yılı oranı)
0,3315 X ABD Doları Alış Kuru X NT

- Transit dönüş hakkını kullanan bir geminin transit niteliği bozulursa, tam serbest sağlık resmi öder.
- Transit niteliği bozulan bir geminin, ödediği transit gemi sağlık resmi, serbest gemi sağlık resmine tamamlanır.
- Transit gemilerin gittikleri yönden altı ay içinde transit olarak geri dönmeleri ve Türk boğazlarına girişleri sırasında resim makbuzunu veya diğer evrakı ibraz etmeleri halinde, yeniden transit sağlık resmi alınmaz. Ancak, göstermeye mükellef oldukları resim makbuzunu veya diğer evrakı ibraz edemeyen gemilerden yeniden transit gemi sağlık resmi tahsili zorunludur. Bu takdirde, ikinci kez ödenen resme ait makbuzla yeniden bir dönüş hakkı kazanılmış olur.
- Transit sağlık resmi, geminin boğaz geçişi tarihinden itibaren en geç üç iş günü içinde ödenir.

Özel İndirimli Sağlık Resmi Uygulanacak Gemiler

- Türk limanları arasında sefer yapan kabotaj hakkında sahip (Türk bayraklı) gemiler,
- Bilimsel araştırma yapan gemiler,
- Özel yatlar,
- Yalnız turist taşıyıp başka ticari faaliyette bulunmayan turist gemileri

Sağlık Resminden Muaf Gemiler

- Harp Gemileri,
- Resmi ziyarette bulunan gemiler,
- Hava muhalefeti, makine arızası, kaza ve yangın gibi mücbir sebeplerle Türk limanlarına giren ve orada ticarete girmeyen gemiler,
- 50 net tona kadar olan gemiler, (50 net ton dâhil)
- Çarpma, yanma ve batma gibi sebeplerle ticari iş görme niteliğini kaybetmiş olup çekilerek götürülen gemiler, bu durumlarını Türk resmi makamlarından alacakları belgelerle ispatladıkları takdirde,

Gemi kaptanı vasıtasıyla, LTP sisteminden “Health Clearance – Serbest Pratika” isteyen gemi, gerekirse rıhtıma dahi alınmaz, demirde kontrol edilir ve sağlık problemi giderilinceye kadar gemi karantinaya alınır.

Gemi kaptanı vasıtasıyla, LTP sisteminden “Free Pratique”- Serbest Pratika isteyen gemiye yetkili sağlık kuruluşundan görevli olarak bir doktor gelir (gerekli gördükleri durumlarda) ve gerekli kontrollerini yapar. Limana gelen geminin sağlık kontrolü ulusal ve uluslararası kurallara göre yapılır. Bu kontrolde özellikle revirin, ilaç ve tıbbi malzemenin var olduğu, geçerliliği ve muhafaza şartları denetlenir. Bu nedenle gemiler limana girdikten sonra doğrudan “Free Pratique” formu ile sağlık beyanını rıhtımda yapmakta ve doktor da rıhtımda gemiye gelmektedir.

T.C
SAĞLIK BAKANLIĞI
HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF HEALTH
DIRECTORATE GENERAL OF HEALTH
FOR BORDER AND COASTAL AREAS

SERBEST PRATİKA KARTI
(PERMIT OF FREE PRATIQUE)

Geminin Adı Name of Vessel		Düzenlenme Tarihi Date of Issuance	
IMO Numarası IMO No		Belge Numarası Number of Issuance	
Geldiği Yer Arriving From		Geminin Bayrağı (Flag of Vessel)	

Geminin limana yanaşmasında sağlık açısından herhangi bir sakınca yoktur.
There is not any disability in terms of health in vessel's berthing
Geminin Sağlık Denetimi limanda ayrıca yapılacaktır.
The Sanitary Inspection of the Vessel will be done at the Port additionally

Kaşe /İmza / Mühür
Signature and seal

Form-1
Serbest Pratika Kartı (LTP sistemi onaylarından sonra sistemden alınır)

Gemi acenteleri donatanından / kaptanından aldığı bilgiye dayanarak Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne, gemi gelmeden 24 saat evvelinden elektronik ortamda LTP sisteminden geminin geliş bildirimini yaparlar ve mail yolu ile;

- International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
- Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası)
- Medical Stores Certificate (İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)
- Personel listesi
- Yolcu listesi
- Son 10 uğrak liman listesi
- Sağlık Bildirim Formu

ibraz ederek geminin sağlık kontrolünün yapılmasını isterler.

Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği, gemiyi denetledikten sonra LTP sistemi üzerinden onaylar ve "Serbest Pratika Kartı" (Permit of Free Pratique) vermek suretiyle geminin sağlık kontrolünü yapılmış olur.

Gemi rıhtım, iskele veya platformda yaptıkları tahliye ve yüklemelerinden sonra, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği LTP sistemi üzerinden Liman Başkanlığı'nın onayladığı "Liman Çıkış Belgesi'ni kontrol eder ve "Sağlık Kontrol Kartı (Health Control Card) "Patenta" vererek geminin çıkışına izin verir.

T.C.
SAĞLIK BAKANLIĞI
TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER
SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF HEALTH
GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH
FOR BORDERS AND COASTS OF
TÜRKİYE

Botaş Sahil Sağlık Denetleme Merkezi

Botaş Coastal Health Control Center

SAĞLIK KONTROL KARTI / PATENTA
HEALTH CONTROL CARD

Geminin / *Ship's*

Adı / *Name*	: OTTOMAN COURTESY
IMO Numarası / *IMO Number*	: 9788708
HSSGM No / *HSSGM Number*	: 696153
Çağrı İşareti / *Call Sign*	: TCA4455
Cinsi / *Type*	: Crude Oil Tanker / Crude Oil Tanker
Bayrağı / *Flag*	: TÜRKİYE / TÜRKİYE
Çıkış Limanı / *Port of Departure*	: PORT SUEZ / EGYPT
Varış Limanı / *Port of Arrival*	: AUGUSTA / ITALY
Veriliş Tarihi / *Date of Issue*	: 18.11.2022 18:41:00 dd/mm/yyyy hh:mm:ss

Sağlık denetimi yapılmış olan bu gemiye düzenlenen bu belge, geminin, mürettebatının ve limanın sağlıklı olduğunu gösterir. / *This certificate issued upon health inspection of the ship presents that the ship, crewmembers and the port are healthy.*

Düzenleyen Sağlık Görevlisi
Authorized Health Officer's
Adı, Soyadı, İmza, Mühür
Name, Surname, Signature, Seal

Bu belge https://belgesorgulama.hssgm.gov.tr adresinden PA522908H696153 belge koduyla veya alttaki karekod okutularak kontrol edilebilir.
This document can be verified on https://belgesorgulama.hssgm.gov.tr with PA522908H696153 document code or by scanning the QR code below.

Form-2
Sağlık Kontrol Kartı

DENIZ SAGLIK BILDIRIMI
MARITIME DECLARATION OF HEALTH

Yabancı limanlardan gelen gemilerin kaptanı tarafından doldurulup yetkili makamlara teslim edilecektir.
To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships arriving from foreign ports.

_____ limanında, _____ tarihinde teslim edilmiştir.
Submitted at the port of ***Date***

Geminin ya da iç su gemisinin adı _____ Kayıt / IMO Numarası _____
Name of ship or inland navigation vessel ***Registration / IMO No***

geldiği yer _____ gideceği yer _____
arriving from ***sailing to***

(Tabiiyeti)/(Geminin bayrağı) _____ Gemi kaptanının adı _____
(Nationality)/(Flag of vessel) ***Master's name***

(Geminin) grostonu _____ (İç su gemisinin) tonajı _____
Gross tonnage (ship) ***Tonnage (inland navigation vessel)***

Gemide geçerli bir Sağlık Kontrolünden Muafiyet / Sağlık Kontrol Sertifikası var mı?
Valid Sanitation Control Exemption / Control Certificate carried on board?

Evet ☐ Hayır ☐ Düzenlendiği yer _____ Tarih _____
yes ***no*** ***Issued at*** ***date***

Yeniden incelenmesi gerekiyor mu? Evet ☐ Hayır ☐
Re-inspection required ? ***yes*** ***no***

Gemi / Deniz aracı Dünya Sağlık Örgütü tarafından tesbit edilen etkilenmiş bir bölgeye uğradı mı?
Has ship/vessel visited an affected area identified by the World Health Organization?

Evet ☐ Hayır ☐ Uğrak limanı ve tarih _____
yes ***no*** ***Port and date of visit***

Yolculuğun başlangıcından itibaren veya son otuz gün içinde, hangisi daha kısa ise, uğrak limanların çıkış tarihleri ile birlikte listesi :
List ports of call from commencement of voyage with dates of depature, or within past thirty days, whichever is shorter:

_____

Varıştaki yetkili makamın talebi üzerine, mürettebatı, yolcuları veya uluslar arası yolculuğa başlandığından itibaren veya son otuz gün içinde, hangisi daha kısa ise, gemiye / deniz aracına binmiş diğer kişileri, bu süre zarfında uğradığı tüm limanları / ülkeleri içerecek şekilde listeleyiniz (ilave isimleri ilişikteki listeye ekleyiniz) :
Upon request of the competent authority at the port of arrival, list crew members, passengers or other persons who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule):

(1) İsim _____ bindiği yer (1) _____ (2) _____ (3) _____
Name ***joined from:***

(2) İsim _____ bindiği yer (1) _____ (2) _____ (3) _____
Name ***joined from:***

(3) İsim _____ bindiği yer (1) _____ (2) _____ (3) _____
Name ***joined from:***

Gemideki mürettebatın sayısı _____
Number of crew members on board

Gemideki yolcuların sayısı _____
Number of passengers on board

Sağlık Soruları
Health questions

(1) Yolculuk boyunca gemide bir kaza sonucu olanlar dışında ölen yolcu oldu mu? Evet ☐ Hayır ☐
If any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident? ***yes*** ***no***

Evet ise, ayrıntıları ilişik tabloda belirtiniz. Toplam ölü sayısı _____
if yes, state particulars in attached schedule. ***Total no.of deaths***

(2) Gemide ya da uluslararası yolculuk esnasında bulaşıcı-mikrobik olduğundan şüphelendiğin herhangi bir hastalık var mı?
Is there on board or has there been during the international voyage any case of dissease which you suspect to be of an infectious nature?

Evet ☐ Hayır ☐ Evet, ise ayrıntıları ilişikte belirtiniz.
yes ***no*** ***If yes, state particulars in attached schedule.***

(3) Yolculuk esnasında, hasta yolcuların toplam sayısı, normalden / beklenilenden daha mı fazladır?
Has the total number of ill passengers during the voyage been greater than normal/expected?

Evet ☐ Hayır ☐ Ne kadar hasta kişi var? _____
yes ***no*** ***how many ill persons?***

(4) Şu anda gemide hasta kişi var mı? Evet ☐ Hayır ☐ Evet ise, ayrıntıları ilişikte belirtiniz.
Is there any ill person on board now? ***yes*** ***no*** ***If yes, state particulars in attached schedule.***

(5) Bir tıp doktoruna danışıldı mı? Evet ☐ Hayır ☐ Evet ise, yapılan tıbbi tedavi veya önerilerin ayrıntılarını ilişikte belirtiniz.
Was a medical pactitioner consulted? ***yes*** ***no*** ***If yes, state particulars of medical treatment or advise provided in attached schedule.***

(6) Gemide bulaşıcı-mikrobik hastalığın yayılmasına yol açabilecek bir durum biliyor musunuz?
If you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of disease?

Evet ☐ Hayır ☐ Evet, ise ayrıntıları ilişikte belirtiniz.
yes ***no*** ***If yes, state particulars in attached schedule.***

(7) Gemide herhangi bir sağlık önlemi uygulanmış mıdır? (örn. karantina, tecrit, dezenfeksiyon veya dekontaminasyon).
If any sanitary measure (e.g. guarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board?

Evet ☐ Hayır ☐ Evet ise, yeri, türü ve tarihini belirtiniz. _____
yes ***no*** ***if yes, specify type, place and date***

(8) Gemide kaçak yolcu bulundu mu? Evet ☐ Hayır ☐ If yes, where did they join the ship (if known)?
Have any stowaways been found on board? ***yes*** ***no***

Evet ise, bunlar gemiye (biliniyorsa) nereden binmişlerdir. _____
If yes, where did they join the ship (If known)?

(9) Gemide hasta hayvan ya da evcil hayvan bulunmakta mıdır? Evet ☐ Hayır ☐
Is there a sick animal or pet on board? ***yes*** ***no***

Not : Gemi tabibi yoksa, kaptan şu belirtileri, bulaşıcı-mikrobik türdeki bir hastalığın varlığından şüphelenmek için olarak dikkate almalıdır:
In the absence of a surgeon,the master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:

(a) birkaç gün süren ateş ile birlikte olan; (i) bitkinlik (ii) bilinç azalması (iii) beze şişmesi (iv) sarılık (v) öksürük veya nefes darlığı (vi) alışılmadık kanamalar; veya (vii) felç.
fever, persisting for several days or accompanied by (i) prostration; (ii) decreased consciousness; (iii) glandular swelling;(iv) jaundice; (v) cough or shortness of breath; (vi) unusual bleeding; (vii) paralysis.

(b) ateşli veya ateşsiz :(i) deride akut her hangi bir tipte döküntü veya pullanma; (ii) ciddi kusma (deniz tutması haricinde); (iii) ciddi ishal; veya (iv) tekrarlayan bayılmalar.
with or without fever: (i) any acute skin rash or eruption; (ii) severe vomiting (other than sea sickness); (iii) severe diarrhoea; or (iv) recurrent convulsions.

Ben, bildiğime ve inanışlarıma göre, bu Sağlık Bildiriminde (ilişkileri ile birlikte) sorulan sorulara verdiğim cevap ve ayrıntıların doğru ve hakikate uygun olduklarını beyan ederim.
I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Tarih ____ / ____ / _____ İmza _____ Mukabil İmza _____
Date ***Signed*** Kaptan ***Master*** ***Countersigned*** Gemi tabibi (varsa) ***Ship's Surgeon (if carried)***

Form-3
Deniz Sağlık Bildirimi

4.1.4 Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü (Pasaport İşlemleri)

Yabancı ülke limanlarından ve Yabancı Bayrak ile Türt Limanlarından Türk limanlarına Deniz taşıt ve araçlarıyla gelen yolcu ve mürettebatın ülkeye giriş ve çıkış işlemleri 5682 sayılı Pasaport Kanunu ve bu Kanunun Uygulama Yönetmeliği hükümlerine göre **Deniz Limanı Şube Müdürlüğü** tarafından yapılmaktadır. Gemilerde yapılan Pasaport Polis Kontrol işlemlerinin amacı; ülkeye gemiler aracılığı ile kaçak insan giriş-çıkışının engellenmesidir. Bu işlemler yurt dışında göçmen (Immigration) polisi tarafından yürütülmektedir.

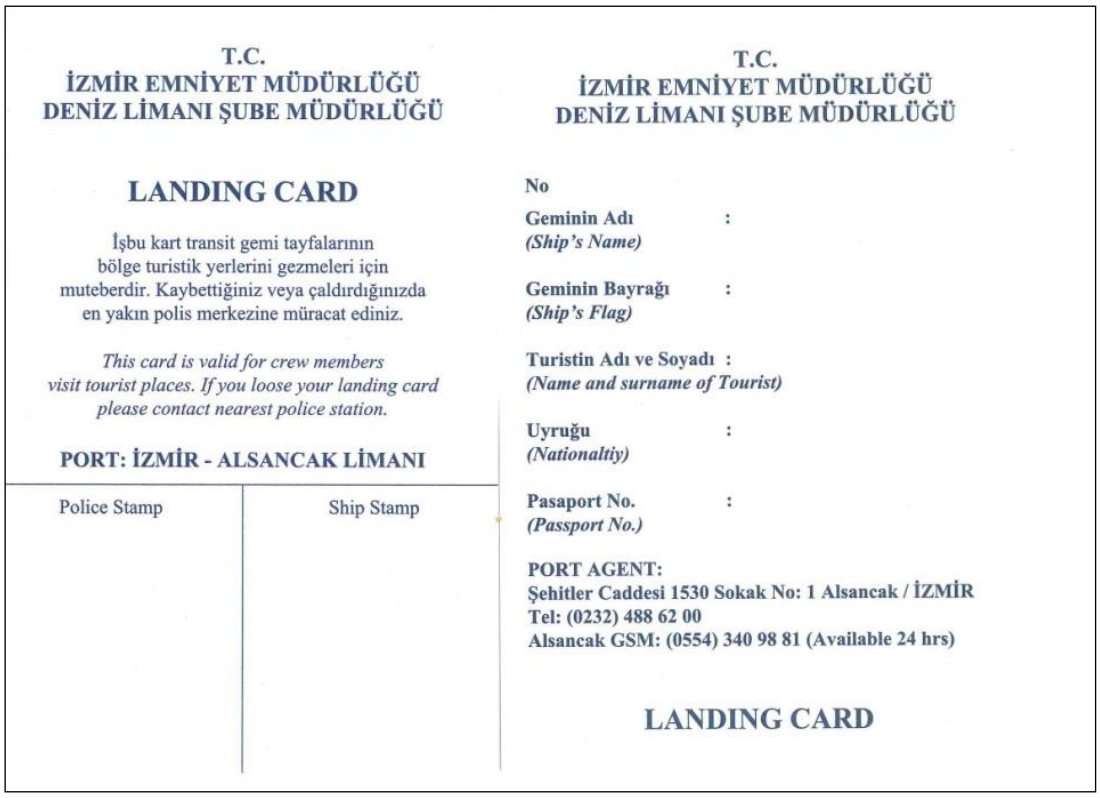
Genelde gemilerin limana gelmesiyle hemen gemiye gelen (gerekli gördükleri durumlarda) bu görevliler, gemideki kişileri *(gerekirse)* çağırarak, gemi yetkilisinin verdiği liste ve pasaportlarından ülkeye giriş / çıkışı, uluslararası ikili anlaşmalar gereği *(muafiyetlerini veya vize bandrollerini)* kontrol ederek mühür vururlar. Bunun için görevli pasaport polisine, personel ve yolcu listesi ile birlikte pasaportları ibraz edilir.

Gemi acenteleri, yurtdışından ülkemize giriş yapan deniz taşıt ve araçlarının gelişinden 24 saat önce Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü'ne LTP sistemi üzerinden gelecek geminin bilgilerini bildirilir. Geminin gelişinde:

- Gemi personel (tayfa) listesi ve pasaportları / Gemi adamı cüzdanları,
- Yolcu listesi,
- Dilekçe
- Varış Teslim Tesellüm Tutanağı

verilerek geliş kontrolü yapılır. Ve Deniz Limanı Şube Müdürlüğü tarafından LTP sisteminden onaylanır.

Ülkemizde konaklamak üzere gelen yolcu pasaportlarının bitiş tarihleri, pasaport kanununa uygun olmak zorundadır. Transit yolcular ve gemi personeli, kısa süreli şehre giriş için Deniz Limanı Şube Müdürlüğü Pasaport Polisinden "Landing Card" alarak şehre çıkarlar.



T.C.
İZMİR EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ
DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

LANDING CARD

İşbu kart transit gemi tayfalarının bölge turistik yerlerini gezmeleri için muteberdir. Kaybettiğiniz veya çaldırdığınızda en yakın polis merkezine müracat ediniz.

This card is valid for crew members visit tourist places. If you loose your landing card please contact nearest police station.

PORT: İZMİR - ALSANCAK LİMANI

Police Stamp	Ship Stamp

T.C.
İZMİR EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ
DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

No

Geminin Adı : *(Ship's Name)*

Geminin Bayrağı : *(Ship's Flag)*

Turistin Adı ve Soyadı : *(Name and surname of Tourist)*

Uyruğu : *(Nationaltiy)*

Pasaport No. : *(Passport No.)*

PORT AGENT:
Şehitler Caddesi 1530 Sokak No: 1 Alsancak / İZMİR
Tel: (0232) 488 62 00
Alsancak GSM: (0554) 340 98 81 (Available 24 hrs)

LANDING CARD

Form-4
Landing Card

Gemiden ayrılacak yolcu ve tayfalar, acente personelinin nezaretinde pasaport polisi ile koordineli olarak yurda giriş işlemlerini yaptırırlar. Aynı şekilde gemiye katılacak olan yolcu ve tayfalar için de acente personelinin yardımı ile pasaport işlemleri yaptırılır.

Limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin personelinden:

- İzne çıkacak gemi personellerine,
- Havayoluyla ülkemize gelip gemiye katılacak gemi personeline,

Mevzuatımızda belirtilen hükümlere göre 120 (5 gün) saatlik “transit vize” uygulanır. Harçlar Kanunu ve Tebliğine göre, izne çıkan ve gemiye katılacak olan beher gemi personeli için “vize harcı” ödenir.

Geminin rıhtım, iskele veya platformda tahliye / yükleme sonrasında, LTP üzerinden Liman Başkanlığı“Liman Çıkış Belgesi”, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği Sağlık Kontrol Kartı “Patenta” onayından sonra Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü’ne:

- Gemi Personel Listesi ve Pasaportları / gemi adamı cüzdanlarının
- Gemiyle gidecek Yolcu Listesinin
- Kalkış Teslim Tesellüm Tutanağı
- Dilekçe

ibraz edilerek geminin çıkış kontrolünün yapılması istenir.

Gemiye gelen(gerekli gördükleri durumlarda)Deniz Limanı Şube Müdürlüğü Pasaport Kontrol Polisi görevlileri ve gemi acentesi aracılığı ile geminin çıkış kontrol işlemleri yapılır ve görevliler tarafından LTP üzerinden onaylanır.

2/5/2018

İSTANBUL DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ .../.../2017

…….. Deniz Limanı Büro Amirliğine,

GEMİNİN ADI	:	
BAYRAĞI	:	
IMO NO	:	
GELİŞ LİMANI	:	
GELİŞ TARİHİ VE SAATİ	:	
LİMAN YA DA DEMİR YERİ	:	
YAPILACAK İŞLEM	:	LANDİNG KART TALEBİ DİLEKÇESİ
TALEP SEBEBİ	:	

Acente Personeli
İmza Kaşe

LANDİNG KART TALEP EDEN YOLCU/TAYFA İSİM LİSTESİ

NO	İSİM	SOYİSİM	KİMLİK NO	PASAPORT/GEMİ CÜZDANI NO	GÖREVİ
1					
2					

TAAHHÜT VE YÜKÜMLÜLÜKLER: Acenteliğimiz tarafından verilen dilekçemizde ve ibraz edilen tüm eklerdeki bilgilerin doğruluğunu, Deniz Liman Şube Müdürlüğüne bağlı hizmet verilen Deniz Liman Büro Amirliklerinin yetkisi dahilinde bulunan deniz sahası bölgeleri dışında kalan diğer bölgelerde herhangi bir işlem yaptırmayacağımızı, Mücbir sebepler ortaya çıktığı zamanlarda ise olayın vuku bulduğu deniz polis noktalarını ve ilgili diğer makamları ivedi olarak bilgilendireceğimizi, İstanbul il sınırlarında bulunan limanlardan ilgili gemilere inmek için yetkili Sağlık, Polis, Gümrük ve Liman Bşk. makamları tarafından alınan izinlerin başka liman, yat, gemi v.b. sözcüklerin adına kullanılmayacağını, Pasaport kontrolleri tamamlanmadan acenteliğimiz refakatinde gemiden ayrılacak veya katılacak yolcu veya tayfaların yasadışı ve düzensiz göçe konu olmaması açısından gemiye giriş ve gelişlerde yolcu veya tayfaların ıtinalikle kontrollerinin yapılacağını, İlgili gemilere arıza, bakım, tamir, denetleme v.b. konularda gitmek için teknisyen, şirket yetkilisi, avukat v.b. meslek sahibi şahısların ilgili limanın (Güvenlikli Alan) GİRİŞ-ÇIKIŞ yapabilmeleri için Mülki İdare Amirinin yetki olanı ile Polis Makamları tarafından alınan **GBT Sorgulamalarının** tetkiki sonucunda olumlu yönde onay verilen şahısların acenteliğimiz refakatinde gemiye girişlerinde ve iç bütünü sonucunda gemiden ayrılarak güvenlikli liman sahası dışına çıkarılmaları süresince acenteliğimiz refakatinde ve kontrolünde olacağını, Hafta içi saat: 17.00 den sonra ve hafta sonu tüm gün boyunca, İlgili geminin liman sahasından/demir bölgesinden ayrılmadan önce, gemiye gidecek olan yolcular ile ilgili gemi kaptanı tarafından istek imzalı ve mührü gemi davetiyesini teslim edeceğimizi, aksi takdirde acenteliğimizde o gün görevli olan Vardiya Amiri ve evrakı takip eden, imzalayan acente görevlisi hakkında 5326 Sayılı Kabahatler Kanununa muhalefetten işlem yapılacağını, **Gemi** çatışma olayı nedeniyle ülkemizde bulunan makamlar tarafından (Liman Başkanlığı/Savcılık) ifadelerinin alınması amacıyla landing kart talebinde bulunan tayfaların gemiden alınarak ilgili kurumla transferinden, ifade bitim süresi sonunda gemiye geri götürülmesine kadar refakat edeceğimizi, İlgili gemilerde **hastalanan** tayfa veya yolcunun ilgili makamlara önceden bilgi verilmesi ve izin alınması kaydıyla gemiden alınarak ülkemizdeki hastanelerde yapılacak tedavisinin başlangıç süresinden ve tedavi bitim süresi sonunda gemiye bindirilmesine **veya sefere devam edemez raporu ile** ülkemize giriş pasaport kontrolü işlemlerinin bitisine kadar refakat edeceğimizi, tedavi işlemleri süresince ilgili doktorun '' devam edemez '' kararı gelinceye kadar bahse konu geminin bulunduğu liman sahasında/demir bölgesinde bekleyeceğini aksi takdirde ilgili mevzuat çerçevesinde gerektirdiği tüm tedbirleri almayı, **Gemi Geliş, Gemi Gidiş ve Transit Gemi** kontrollerinde, ilgili geminin demirleme, bekleme (Transit Geçişli) bölgeleri dahilinde olan yetkili Liman Başkanlığı ve Sahil Sağlık Denetleme Merkezlerinden onay alınmadan ve gerekli evraklar tamamlanmadan pasaport kontrol işlemleri için polis bürosuna müracaat etmeyeceğimizi, Yolcu veya tayfaların polis noktasında yüz yüze yapılması gereken pasaport kontrollerinin tamamlanmadan liman sahasından çıkmayacaklarını veya gemiye gitmeyeceklerini, gemilerde dilekçe ile polis bürosuna gelerek önce yüz kontrolü yapılan Türk tayfa ve yolcuların gemiye kaçılanı sağlanırken, bahse konu genel Türk kurusalarında oldağı için pasaport çıkış işlemleri yapılmayacağından, Türk tayfa ve yolcuların pasaport çıkış işlemleri gemi gidiş kontrolü yapılırken tamamlanacağından, özellikle gemiye katılan Türk tayfa/yolcuların ve gemideki diğer yabancı uyruklu tüm personelin ilgili otoritelerin izni olmaksızın gemiden ayrılmayacaklarını ve her Türk-Yabancı tayfa/yolcu değişimi sonrasında ve gemi gidiş kontrolü esnasında, geminin güncel personel/yolcu listelerini (ıslak imzalı ve mühürlü) İlgili Deniz Liman Büro Amirliğine ibraz edeceğimizi **taahhüt ederiz.**

6458 sayılı kanunun, yönetmelik, uygulama ve ilgili genelgelerine istinaden verilen LANDİNG KART uygulamasında;
a-) Landing kart izin süresi 72 (yetmişiki) (Tuzla Tersaneler Bölgesi bulunan gemiler hariç) saattir, Tayfalar için saat: 24.00' den önce gemiye dönülmesi zorunludur. Saat: 24.00'den önce gemiye dönemeyenler hakkında idari işlem başlatılır, landing kartı iptal edilir ve ilgili acentenin landing kart talepleri reddedilir.
b-) Liman şehri dışına çıkılamaz,
c-) Landing kart alan tayfanın ülkemizde adli olaylara karıştığının öğrenilmesi sonrası iradi olarak ilgili Deniz Limanı Büro Amirliğine bilgi verilecektir.
Acenteliğimiz tarafından, yukarıda belirtilen maddelerdeki kurallara uyulacağı hususunda taahhüt ederiz.

Form-5
Liman Şehri İzin Belgesi Dilekçe Örneği

Tuzla' da Tersaneler bölgesine bakım ve onarım amacıyla gelen gemilerin tamir ve bakımı süresince 3 ilâ 6 ay arasında kalabildiği, bu gemilerde bulunan personelin pasaportlarının alınması karşılığında üç günlük Landing Kart ile liman şehrini gezebildikleri ancak geminin uzun süre tersanede kalması sebebi ile verilen Liman Şehri Gezer Belgelerinin bir kereye mahsus 72 saate kadar düzenlendiği; bu durumun gemi adamlarının güç durumlarda kalmalarına, hasta olan gemi adamlarının hastaneye götürülememesine, bölge esnafının olumsuz etkilenmesine iş ve döviz kaybına neden olduğu da dikkate alınarak bu bölgeye has olmak üzere 11.04.2014 tarihinden itibaren gemi acentesi tarafından 30 günlük Landing Card (Liman Şehri Gezer Belgesi) talep edilebilmektedir. Bu kartın süresi gerek duyulduğu takdirde ayrıca uzatılabilmektedir.

Söz konusu Landing Kart talep dilekçesi ve kart örneği aşağıdadır.

LİMAN ŞEHRİ GEZER BELGESİ İZİN TALEP DİLEKÇESİ

DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜNE

İSTANBUL

.../.../2014

GEMİNİN ADI	:	
IMO NO	:	
GEMİNİN BAYRAĞI	:	
YANAŞACAĞI LİMAN VEYA DEMİR YERİ	:	
GELDİĞİ LİMAN	:	
GELDİĞİ TARİH VE SAAT	:	
LİMANIMIZDA KALACAĞI SÜRE	:	
TOPLAM PERSONEL SAYISI	:	
KART TALEBİNDE BULUNAN PERSONEL İSİMLERİ	1	
	2	
	3	
	4	
	5	
	6	
	7	
	8	
	9	
	10	
	11	
	12	
	13	
	14	
	15	
	16	
	17	
	18	
	19	
	20	
	21	
	22	
	23	
	24	
	25	

Yukarıda ki bilgilerin doğruluğunu taahhüt eder, isimleri bildirilen gemi personeline Liman Şehri İzin Belgesi verilmesini verilmesi hususunda;

Gereklii işlemlerin yapılmasını arzederim. ..../...../201..

ACENTE YETKİLİ İMZASI	GEMİ KAPTANI
Adı SOYADI	Adı SOYADI
ACENTE KAŞESİ	İMZA /KAŞE

Form-6
30 Gün Süreli Gemiadamı Liman Şehri İzin Belgesi Talep Formu Örneği

TAAHHÜTNAME

.../.../2014 günü saat: ...../ ..... Sıralarında ..... Demir mevkisine (limanına) gelen;

Aşağıdaki bilgileri yazılı .....bayraklı .....isimli geminin , gemi kaptanı ve acentenin liman şehri gezer belgesi izin talep dilekçesinde Emniyet Genel Müdürlüğünün 27.03.2014 gün ve 34113419-49619-5-47 (41923-1/15-16) sayılı genelgesi gereği Gemicilere liman şehri izin belgesi düzenlenmesi için geminin kaptanı ve yetkili acentesi tarafından gerekli polis işlemleri talep edilmiştir. Emniyet Genel Müdürlüğünün bahse konu genelgesindeki belirtilen hususlardan;

1- Gelen gemi adamının geldiği gemi ile geri döneceği ve izin verilen tarihler içerisinde Liman Şehrinin sınırları dışına çıkmayacağı;
2- Gemi adamının gün içinde gece saat 00.00 da gemiye geri döneceği,
3- Liman şehri gezer izin belgesini aldığı birime teslim edeceği ve kartı kaybetmesi durumunda en kısa sürede bildirimde bulunacağı,
4- Adli ve İdari suça karıştığında ilgili limanın pasaport büro kısmına bilgi verilmesi gerektiği,
5- Liman Şehri Gezi İzin belgesi verilen gemicinin belirtilen saatte gemiye dönmemesi, Adli olaya karışması, il dışı sınırlarına çıktığının tespit edilmesi halinde gemici, acente veya gemi kaptanı tarafından durumun en kısa süre içerisinde Hudut Kapısı Pasaport birimine bilgi (Telefon-E-Posta veya yazılı) verileceği, bilgi vermemesi durumunda şahsın Liman Şehri gezme izni iptal edilebileceği, gemi ve acentenin sonraki izin taleplerinin kısıtlanabileceği;

Yukarıda belirtilen şartların yerine getirileceğini, gereğinin yerine getirilmediği takdirde 5682 sayılı Pasaport kanunu ve Gemiciler için liman şehri izin belgesine muhalefetten hakkımızda adli ve idari işlem yapılacağını kabul ve taahhüt ederiz.

İş bu taahhütname okunarak tanzimle birlikte imza altına alınmıştır.

TEBLİĞ TARİHİ TEBLİĞ EDEN

TAAHHÜTNAMEYİ VERENLER

GEMİ ACENTESİ GEMİ KAPTANI

TESLİM TESELLÜM TUTANAĞI

.../.../2014 günü saat: ...../ ..... Sıralarında ..... Demir mevkisine (limanına) gelen .....isimli .....bayraklı geminin personelinden Liman Şehri İzin Belgesi talep eden ..... adet gemiciye ait pasaportların izin müddetince pasaport biriminde görevli personele teslim edilmiştir.

İş bu teslim tesellüm tutanağı tarafımızdan tanzimle altı birlikte imza altına alınmıştır...../..../2014 saat:...:.....

TESLİM EDEN TESLİM TARİHİ TESLİM ALAN

.../..../2014 saat:...:.....

TESLİM TESELLÜM TUTANAĞI

.../.../2014 günü saat: ...../ ..... Sıralarında ..... Demir mevkisine (limanına) gelen .....isimli .....bayraklı geminin personelinden Liman Şehri İzin Belgesi talep eden ..... adet gemiciye ait pasaportların izin müddetince pasaport biriminde görevli personele teslim edilmiştir.

İş bu teslim tesellüm tutanağı tarafımızdan tanzimle altı birlikte imza altına alınmıştır...../..../2014 saat:...:.....

TESLİM EDEN TESLİM TARİHİ TESLİM ALAN

.../..../2014 saat:...:.....

EBYS-2014.03.27-14.39.47.78681

T.C.
..... Valiliği
..... Deniz Hudut Kapısı

GEMİADAMI LİMAN ŞEHRİ İZİN BELGESİ
(PORT CITY PERMIT CERTIFICATE FOR SEAMEN)

BELGE SERİ NO: 000000

GEMİADAMI/SEAMEN

Adı Soyadı / Fullname :
Doğum Tarihi /Date of birth :
Uyruğu / Nationality :
Pasaport No / Passport No :
Gemi adı / Ship's name :
Bandırası / Flag :

İmza
Mühür

LÜTFEN OKUYUNUZ - ÖNEMLİDİR
(READ PLEASE-IMPORTANT)

1. Bu belge, 5682 sayılı Pasaport Kanunun 6'ncı ve 20'inci, Gemiadamlarının Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin 108 sayılı ILO Sözleşmesinin 6'ncı ve 6458 sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanununun 12'inci maddeleri kapsamında düzenlenmiştir.
(This certicate has been prepared within the scope of the Articles 6 and 20 of Passport Law No.5682, the Article 6 of ILO Convention No.108 on National Identity Cards of Seamen and the Article 12 of Foreigners and International Protection Law No. 6458.
2. Bu belge 30 gün süreli mütteaddit girişler için geçerlidir.
(This certificate is valid for 30 day multiple entires.)
3. Bu belge, Türkiye'den ayrılmadan önce pasaport kontrol memurlarına teslim edilecektir.
(Before leaving Turkey, this certificate should be returned back to passport-control officers.)
4. Bu belge kaybedilmesi veya bulunması halinde belgenin düzenlendiği emniyet makamlarına bildiriniz.
(In case of lost or found of this certificate, inform the Authorities issuing it.)

ÖN YÜZÜ

POLİSLE İLGİLİ KAYITLAR
Giriş (Entry) Çıkış (Exit)

GÜMRÜKLE İLGİLİ KAYITLAR

KAMBİYO İLE İLGİLİ KAYITLAR

SAĞLIK İLE İLGİLİ KAYITLAR

ARKA YÜZÜ

Form-7
30 Gün Süreli Gemiadamı Liman Şehri Gezer İzin Belgesi Örneği

4.1.5 Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü

Yurtdışından Türkiye Gümrük Bölgesi'ne gelen deniz taşıt ve araçlarının giriş ve çıkış işlemleri gümrük kapılarında yapılır. Gümrük kontrol işlemlerinin amacı, ülkenin vergi kayıplarının önlenmesi ve yasak malların yurda girişlerinin engellenmesidir. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği hükümlerine göre, deniz taşıt ve araçları, gümrük giriş ve çıkış kapılarında kontrole tabidir. Gemi gelmeden 24 saat ve en geç 2 saat evvelinden acentesi tarafından ilgili Gümrük İdaresine elektronik ortamda LTP sistemi üzerinden kontrolün yapılması için müracaat edilir.

Türk limanlarına giriş ve çıkış yapan her türlü deniz taşıt ve araçlarının gemi acentesi tarafından gümrük idareleriyle ilgili yapılması gereken işlemler ikiye ayrılır:

- Gümrük işlemleri,
- Gümrük Muhafaza işlemleri.

4.1.5.1 Gümrük işlemleri

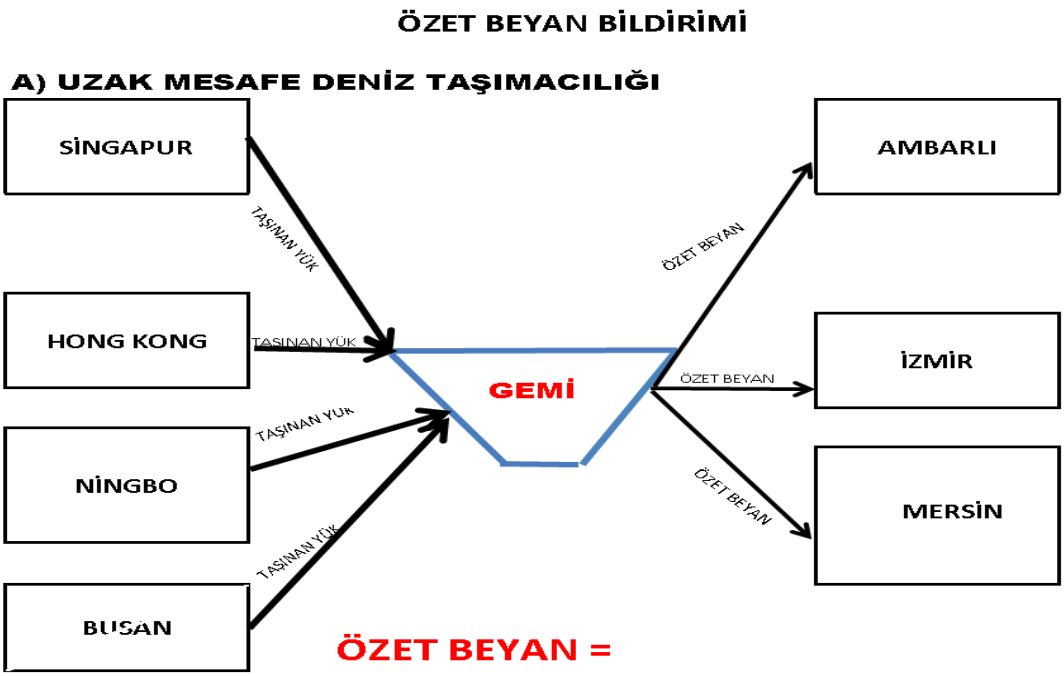
Gemiyle yurt dışından gelen veya yurt dışına gidecek yükle ilgili ithalat-ihracat işlemleri, gümrük idareleri tarafından yürütülür. Öncelikle gemiyle gelen, yüklenecek / yüklenen yük ve eşyanın özet beyanı elektronik ortamda Gümrük İdaresine verilir.

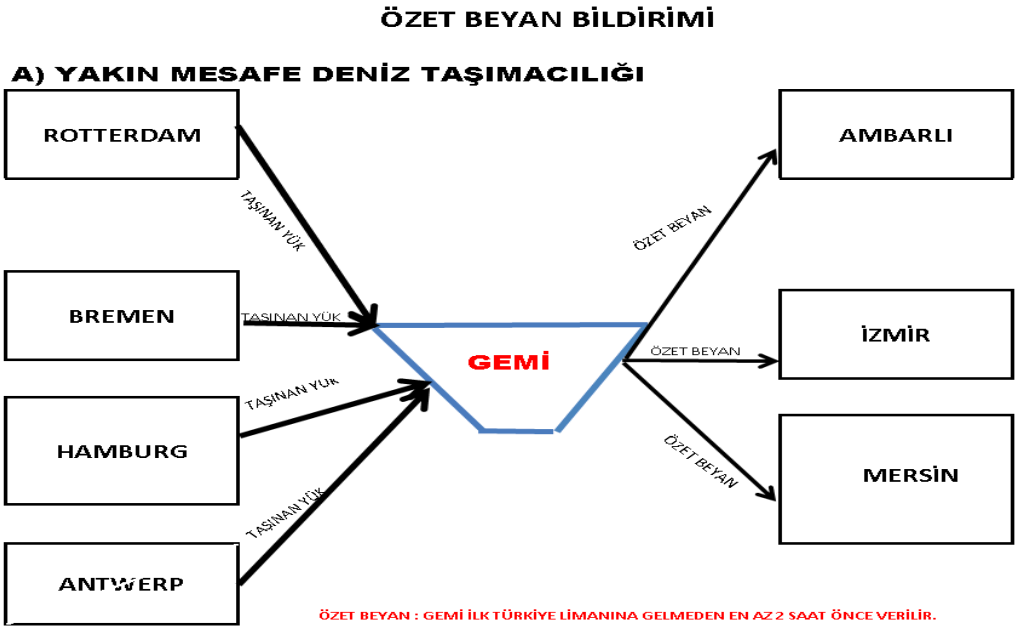
Özet Beyan

Kullanılan taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi, Türkiye Gümrük Bölgesine denizyoluyla taşınan yük ve eşyanın özet beyanını, kullanılan taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi, varış öncesinde Giriş Gümrük İdaresine araçta bulunan bütün sevkiyatları liste halinde bildirir.

Gümrük Yönetmeliği'nin 68'nci maddesine göre Özet Beyan:

- Konteyner ile taşınan yük ve eşya -uzak mesafeler- için, hareket limanında eşyanın gemiye yüklenmesinden en az yirmi dört saat önce,
- Dökme ve ambalaj halindeki eşya için, Türkiye Gümrük Bölgesindeki ilk varış limanına gelmeden en az dört saat önce,
- Karadeniz ya da Akdeniz üzerindeki yabancı ülke limanları ve Avrupa Topluluğu gümrük bölgesinde yer alan limanlar (Fransa'nın denizaşırı illeri, Azorlar, Madeira ve Kanarya Adaları hariç) ile Türkiye Gümrük Bölgesindeki limanlar arasında taşınan eşya için ilk varış limanına gelmeden en az iki saat önce (Yakın mesafe)





4.1.5.2 Gümrük Muhafaza işlemleri

Türk limanlarına gelen ve giden gemilerin geliş-gidiş kontrolü, Türkiye Gümrük Bölgesinin giriş noktalarındaki gümrük kapıları ile bu Bölgenin içinde yer alan gümrük kapılarında Gümrük Muhafaza Memurları tarafından yapılır.

Ayrıca, gümrüklü saha olarak belirtilen saha içinde yolcu beraberinde yurtdışından getirilen eşyaların muhafazasını, kontrolünü ve aramasını yapar.

4.1.5.2.1 Geliş kontrolü

4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'ne göre, deniz taşıt ve araçlarının giriş ve çıkış kapılarında Gümrük Muhafaza Kontrol memurlarıyla birlikte gemiye gidilir(gerekli gördükleri durumlarda): gemi kaptanı tarafından Acente aracılığı ile LTP sistemi üzerinden Gümrük Kontrolünde:

- Yolcu Listesi,
- Tayfa listesi,
- Gemiden ayrılan yolcu listesi,
- Gemiden ayrılan tayfa listesi,
- Geminin getirdiği yüküne ait yük manifestosu,
- Ship's Store lists, (Gemi levazım listesi)
- Tayfa beraberindeki eşya listesi,
- Geminin yakıt durumunu gösterir liste,

ibraz edilir.

Görevliler, LTP üzerinden ibraz edilen belgeleri inceledikten sonra Varış Bildirimi onayını yapar.

Acente tarafından geminin getirdiği yük ve eşyanın gümrük idaresine LTP üzerinden sunulmasından sonra, Gümrük Muhafaza tarafından LTP üzerinden onaylanır ve idare tarafından geminin tahliye etmesine izin verilir. Gümrük idaresi tarafından verilen bu izin, tahliye edeceği liman işletmesi tarafından LTP üzerinden görülür sonra geminin tahliyesi başlar. Bunun karşıtı olan yüklemede de aynı işlem yapılır.

"Ek-10/G

DENİZYOLU GENEL BİLDİRİMİ
MARITIME GENERAL DECLARATION

Bölüm A
Section A

☐ Varış *Arrival* ☐ Kalkış *Departure*

<table>
<tr><td colspan="2">1.1 Geminin Adı ve Cinsi
1.1 Name and type of ship</td><td>1.2 IMO Numarası
1.2 IMO number</td></tr>
<tr><td colspan="2">1.3 Çağrı İşareti
1.3 Call sign</td><td>1.4 Sefer Numarası
1.4 Voyage number</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Varış / Kalkış Limanı
2. Port of arrival/departure</td><td>3. Varış / Kalkış Tarihi ve Saati
3. Date and time of arrival/departure</td></tr>
<tr><td>4. Geminin Bayrağı
4. Flag State of ship</td><td>5. Kaptanın Adı
5. Name of Master</td><td>6. Son Uğrak Limanı / Sonraki Uğrak Limanı
6. Last port of call/Next port of call</td></tr>
<tr><td colspan="2">7. Sicil Sertifikası (Liman, Tarih, Numara)
7. Certificate of registry (Port; date; number)</td><td rowspan="2">8. Gemi Acentesinin Adı ve İrtibat Bilgileri
8. Name and contact details of ship's agent</td></tr>
<tr><td>9. Gross Tonaj
9. Gros tonnage</td><td>10. Net Tonaj
10. Net tonnage</td></tr>
<tr><td colspan="3">11. Sefer ayrıntıları (Önceki ve sonraki uğrak limanları, gemide kalan yükün boşaltılacağı limanı belirtin)
11. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)</td></tr>
<tr><td colspan="3">12. Yük ayrıntıları (transit yük olma durumu vs.)
12. Brief description of the cargo (transit cargo etc.)</td></tr>
<tr><td>13. Mürettebat Sayısı (Kaptan dahil)
13. Number of crew (Including Master)</td><td>14. Yolcu Sayısı
14. Number of passengers</td><td rowspan="3">15. Açıklamalar
15. Remarks</td></tr>
<tr><td colspan="2">Eklenen Dokümanlar (Kopya sayısı belirtilecektir.)
Attached documents (indicate number of copies)</td></tr>
<tr><td>16. Yük Beyannamesi
16. Cargo Declaration</td><td>17. Gemi Stok Beyannamesi
17. Ship's Stores Declaration</td></tr>
<tr><td>18. Mürettebat Listesi
18. Crew List</td><td>19. Yolcu Listesi
19. Passenger List</td><td rowspan="2">20. Geminin atık ve artık alım hizmeti gereksinimleri
20. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities</td></tr>
<tr><td>21. Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesi (varışta)
21. Crew's Effects Declaration (only on arrival)</td><td>22. Sağlık Beyannamesi (varışta)
22. Maritime Declaration of Health (only on arrival)</td></tr>
</table>

Denizyolu Genel Bildirimi Formu

Bölüm B
Section B

1. Geliş / Gidiş'te Beyan Edilen Yakıt ve Yağlar
1. The fuel and oil declared in arrival/departure

Cinsi *(Type)*	Milli (M) *(National)*	ÖTV'siz *(Private consumption tax Free)*	Yabancı (Y) *(Foreign)*
-			
-			
-			

2. Yükleriniz arasında barut, dinamit,harp mühimmatı ve yasak olan harp silahları ile uyuşturucu ve psikoptropik maddeler var mı?
2. Is there any gun-powder, dynamite, ammunition, forbidden war weapons and narcotic drugs and psychotrophic substances in your cargo?

3. Yakıt/kumanya için daha önceki limanlarda tatbik edilmiş mühür ve bu limanda sökülen mühürler (Tatbik eden idare, adedi, yerleri ve numaraları) (sadece gelişte)
3.The seal that is affixed on the previous ports and the seal that is broken off in this port (office affixing the seal, quantity, places and numbers of the seals) (only on arrival)

4. Dahili sefere çıkacak milli gemilerdeki vergilendirilmesi gereken akaryakıt ve kumanya burada beyan edilecektir. *4. Fuel/chandler has to be declared in national flag ships serving inland)* Transit Yakıt /*Transit Fuel*	F/OIL	
	D/OIL	
	L/OIL	

5.1. Bu limana boşaltacağınız eşyaya ilişkin taşıma senedi adedi ve numarası, konteyner var/yok bilgisi, özet beyan numarası bilgilerini belirtin.
5.1. Please declare the quantity and number of bill of lading , container (Y/N), summary declaration number regarding merchandise to be unloaded to this port.
5.2. Bu limandan yükleyeceğiniz eşyaya ilişkin konteyner var/yok bilgisi, beyanname/belge numarası, kap cinsi, kap adedi, marka numarası, ölçü birimi, brüt ağırlık, net ağırlık, kap mühür numarası bilgilerini belirtin.
5.2. Please declare container (Y/N), Customs Declaration/document number,type and quantity of packages, number of packages, measurement unit, gross and net tonnage, seal number of packages regarding merchandise to be loaded from this port.

6. Bu limana boşaltacağınız veya bu liman vasıtası ile başka limanlara aktarma ve transit edeceğiniz eşyadan özet beyana kaydedilmeyen eşya varsa taşıma senedi numarası, taşıma satır numarası, kap cinsi, kap adedi, marka numarası, ölçü birimi, brüt ağırlık, net ağırlık, kap mühür numarası bilgilerini belirtin.
6. Is there any merchandise that was not declared in the summary declaration and of which will be discharged in this port or will be transshipped and transitted to other ports via this port? If any, please declare the quantity and number of bill of lading, type and quantity of packages, number of packages, measurement unit, gross and net tonnage, seal number of packages.

7.Sağlık Bildirimi *7. Maritime Declaration of Health*	8. Liman Çıkış Belgesi *8. Port departure document*
...../ ..... / ..... tarihli ..... sayılı	...../ ..... / ..... tarihli ..... sayılı

9. Tarih ve İmza-Mühür (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit)
9. Date and signature-stamp by master, authorized agent or officer

Form-8
Denizyolu Genel Bildirimi Formu 2. sayfa

4.1.5.2.2 Gidiş Kontrolü

Gemi rıhtım, iskele veya platformda yaptığı tahliye ve yükleme sonrasında:

- Liman Başkanlığı'ndan "Liman Çıkış Belgesi",
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği'nden Sağlık Kontrol Kartı, "Patenta"
- Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü'nden yolcu ve gemi personel çıkışlarının yapılmasından sonra, acentesi aracılığı ile Gümrük Muhafaza İdaresinden geminin çıkış kontrol işleminin yapılması istenir.

Gümrük Muhafaza Kontrol memurlarıyla(gerekli gördükleri durumlarda) birlikte gemiye gidilir: gemi kaptanı tarafından Gümrük Kontrolüne:

- Beyan Mektubu,
- Yolcu Listesi,
- Tayfa listesi,
- Gemiye giren yolcu listesi,
- Gemiye giren tayfa listesi,
- Geminin yüklediği yüküne ait yük manifestosu,
- Ship's Stores list, (Gemi levazım listesi)
- Tayfa beraberindeki eşya listesi,
- Geminin yakıt durumunu gösterir liste,
- Liman Çıkış Belgesi, (Sistemden)
- Sağlık Kontrol Kartı, (Sistemden)

LTP sistemi üzerinden ibraz edilir.

Gemiye gelen görevliler, ibraz edilen belgeleri inceledikten sonra LTP üzerinden onaylar ve geminin hareketine izin verilir.

4.1.6 Liman İşletmeleri

Liman İşletmeleri, ulusal ekonomide belirleyici bir hacme sahiptir. Ülkelerin, birbirleriyle yaptıkları sınır ötesi ticaret olan dış ticaret ve transit ticaret, aynı öneme sahiptir ve liman işletmeleri bu ticarette önemli rol üstlenirler.

Liman işletmeciliği, denizcilik sektörünün en önemli unsurlarından biridir. Denizde taşıma yapan deniz taşıt ve araçlarının yük ve yolcu taşımacılığı, liman işletmelerinde başlar ve liman işletmelerinde sona erer. Bu nedenle liman işletmeciliği, ülke ekonomisi içinde önemli yer tutar. Liman işletmeciliği, aynı zamanda dış ticaretin en önemli kapısıdır.

Liman işletmeleri, ulusal ve uluslararası kuralları uygulayarak çalışırlar. Liman tesislerindeki güvenlik önlemleri ve işlemleri, öncelikle geminin güvenli bir şekilde rıhtım ve iskelelerine yanaşmasını, daha sonra da yolcuların, yük ve eşyaların güvenli bir şekilde boşaltılması ve yüklemesini sağlar.

Liman işletmeleri, deniz taşımacılığının ana gayesi olan geminin yanaşıp-kalkması, yükleme ve boşaltmasında kullanılması gereken her türlü teçhizatla donatılmış olması, tahliye edilen ve yüklenecek yüklerin sınırlı bir süre korunması için antrepo ve ambarları bulunan ve gümrük gözetiminde çalışan güvenli işletmelerdir.

Taşıyan ile taşıtan arasında yapılan "taşıma / navlun sözleşmesi" gereği, donatan, geminin yükleyeceği / boşaltacağı yükü, miktarı, yükleyici / alıcı bilgilerini acentesine bildirir. Liman acentesi, donatanından almış olduğu bu bilgileri, yükleyici / alıcılarla birlikte Liman İşletmelerine bildirerek geminin gelişine dair ihbarlarını yapar.

Bu ihbar geminin adı, bayrağı ve ölçülerini, yükleyeceği / boşaltacağı yük cinsi ve miktarını, yükleyici veya alıcısını bildiren bir yazılı mektuptur.

Gemi acenteleri, geminin limana geliş kontrolünden sonra liman başkanlığı ve gümrük idarelerinden izin alarak liman işletmesi rıhtımına / iskelesine veya platformuna kılavuz kaptan ve römorkörle gemiyi yanaştırır ve yükleme / boşaltma için hazır hale getirilmesini sağlarlar.

Liman işletmeleri, yükleme / boşaltma ücretlerini, belirledikleri tarife üzerinden yük sahibinden alırlar. Geminin barınmasıyla ilgili ücret ise, donatan / kiracı nam ve hesabına geminin acentesi tarafından

ödenir. Bazı özel liman işletmeleri platformlarında “platform kirası” vardır ve bu kira ücreti de gemiye aittir.

4.1.7 Kılavuz ve Römorkör İşletmesi

Uluslararası Denizcilik örgütü **“International Maritime Organization” (IMO)** tarafından hazırlanan “1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi” **Safety of Life at Sea (SOLAS 74)”** ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine göre ulusal devlet, tüm liman ve dar suyollarından geçerken kılavuz kaptan ve römorkör ile yanaşıp kalkma ve seyretme kuralı getirmiştir.

Sağlam ve iyi donatılmış denize, yüke ve yola elverişli bir geminin dar suyollarından geçişinde, limanlarda yolcu ve yük almak ve boşaltmak için rıhtım ve iskelelere yanaşıp kalkmada ve demir mevkiine demirlemede, bölgede yetişmiş deneyimli kılavuz kaptanla geçirilir, demirletilir ve yanaştırılır.

Kılavuz ve römorkör hizmeti bölgelerinde seyreden, demirleyen veya demirden kalkan, şamandıra ve platformlara bağlanan veya ayrılan, kıyı veya kıyı ötesi tesislere yanaşan veya kalkan gemilerin, seyir ve manevra emniyeti ile can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla liman yönetmeliği hükümlerine göre gemilere verilen hizmettir.

Gemilerin limanlara yanaşmasında hava durumu büyük önem taşır. Bazı gün ve mevsimlerde denizin akıntılı, rüzgârlı, tehlikeli sığlıklar ve diğer doğal engeller, denizde seyir ve yanaşmada büyük risk taşır. Her bölgenin ve limanın bu konuda yetişmiş ve deneyimli kılavuz kaptanları vardır ve bu kaptanlar, gemiyi selametle rıhtıma / iskeleye, şamandıraya ve platforma yanaştırırlar.

Kılavuz ve Römorkör işletmeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayınlanan Liman Yönetmeliği’nin ilgili maddelerinde belirtilen hükümlere göre, Liman Başkanı tarafından verilen izinle gemileri limanlara yanaştırıp kaldırırlar. Yapılan bu hizmetlere karşılık geminin gros tonilatosu üzerinden ücret alırlar.

Liman acenteleri, temsil ettikleri geminin limana yanaşmasıyla ilgili Liman Başkanlığı’ndan aldıkları “ordino”(sistemden görülür) ile Kılavuz ve Römorkör İşletmesi formunu doldurarak geminin yanaşması için kılavuz ve römorkör (ler) talep eder. Yapılan hizmetin bedelini ise, donatan / kiracı nam ve hesabına öderler.

Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, Türk Boğazları Bölgesinde, kanallarda ve iç sularda, devletin asli görevi olan seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini sağlamak üzere gemilere seyir ve manevra yardımı amacıyla verilen ve ülkemizde kamu hizmeti niteliğinde olan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar ile bu hizmetleri vereceklerin sahip olması gereken vasıfları belirlemek ve gerekli yetkilendirmeleri yapmak amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği yayımlanmıştır. 31 Aralık 2018 tarih ve 30642 (4. Mükerrer) sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan bu yönetmelik aynı tarihte yürürlüğe girmiştir.

Kılavuz ve Römorkör talep formu limanlara ve hizmet veren şirketlere göre farklılık göstermekte olup bazı örnekler aşağıdadır.

MARİN RÖMORKÖR VE KILAVUZLUK A.Ş.

MARIN TUG / PILOT

FORM NO :GB-300

RÖMORKÖR VE PALAMAR
HİZMETLERİ TALEP VE TAAHHÜTNAMESİ

Talep Sıra No(*) : .....
Tarih :

GEMİNİN :

Adı /Name :
Çağrı İşareti / Call Sign :
Bayrağı /Flag :
IMO Numarası :
Gros Tonu(1969 Int Convention of Tonnage) : Yeni İnşa İçin (Dizayn Grosu) : .....
Geldiği Liman :
Tam Boyu (LOA) :
Kalıp Genişlik (Beam) :
Halihazır Drafları /Draft : Baş : Kıç : Vasat :
Gemi Tipi /Ships Type :
Yük Cinsi / Cargo Type : Yükün IMDG Kodu : .....
Bow Thruster : .....
Stern Thruster : .....

ACENTANIN :

Adı :
Adresi :
Telefon ve Faksı :
Vergi Dairesi :
Vergi Numarası :

FATURA KESİLECEK YERİN ;

Ünvanı :
Adresi :
Telefon ve Faksı :
Vergi Dairesi :
Vergi Numarası :

TALEP EDİLEN HİZMET ;

Römorkaj :.....
Palamar :.....

Acenteliğimize / donatanlığımıza bağlı olup,.....tarih,.....saatte,. ..... önlerinde olması beklenen ve ..... tesisi iskelesine yanaşacak / ..... demiryerine demirleyecek olan yukarıda özellikleri belirtilen gemimize römorkörcülük / palamar hizmetlerinin verilmesini talep ediyoruz.

Talebimiz gereği; Şirketinizin uyguladığı hizmet tarifesi hükümleri ile liman ve iskelelerın yönetmelik, talimat vesair tatbikini;İngiltere Birleşik Krallığı Çekme Şartları (United Kıngdom Standard Towage Condition Revised 1986)'nun tatbikini, Şirketler nezdinde oluşan römorkörcülük ve palamar ücretlerini ödemeyi ve muhtelif hizmetlerle ilgili vadesi gelmiş fatura borçlarının ödenmemesi halinde hizmet taleplerimizin askıya alınıp yerine getirilmemesini;işbu talepnamede bahis hizmete ait, şirketinizce/birliğinizce fatura kesildikten sonra fatura adresi değiştirmeyeceğimizi, taraflar arasındaki ihtilaflarda İstanbul Mahkeme ve İcra Dairelerinin yetkili olduğunu, 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ile getirilen yükümlülüklere aykırı. davranmayacağımzıı kabul beyan ve taahhüt ederız..

İmza, Pul, Mühür

** Talepname Numarası tarafımızdan doldurulacaktır .*

ACENTA NOTU :

Hizmet Talep ve Taahhütnamesi ile Liman Başkanlığı Ordinosu incelendi; gözden geçirildi.

6698 Sayılı Kişisel verilerin Korunması Kanunu ile getirilen yükümlülüklere aykın davranmayacagımızı kabul beyan ve taahhüt ederiz.

Kontrol eden :..... SONUÇ :
KARAR :..... İMZA

Form-9
Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi Örneği

MED MARINE

Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.

FORM NO : PF.01.1

REV. NO : 1

REV.TAR :29.11.2018

RÖMORKÖR VE PALAMAR HİZMETLERİ TALEP VE TAAHHÜTNAMESİ

Med Marine A.Ş. 'ne

Talep Sıra No : .....

Tarih : .....

GEMİNİN :

Adı : .....

Çağrı İşareti : .....

Bayrağı : .....

IMO Numarası : .....

Gros Tonu(1969 Int.Convention of Tonnage : ..... Yeni İnşa İçin (Dizayn Grosu) : .....

Geldiği Liman : .....

Tam Boyu (LOA) : .....

Kalıp Genişlik (B) : .....

Halihazır Drafları : Baş.....Kıç ..... Vasat .....

Gemi Tipi : .....

Yük Cinsi : ..... Yükün IMDG Kodu : .....

Bow Thruster : .....

Stern Thruster : .....

ACENTANIN :

Adı :..... Telefon ve Faksı : .....

Adresi :..... Vergi Dairesi : .....

..... Vergi Numarası : .....

FATURA KESİLECEK YERİN ;

Ünvanı :..... Telefon ve Faksı : .....

Adresi :..... Vergi Dairesi : .....

..... Vergi Numarası : .....

TALEP EDİLEN HİZMET ;

Römorkör :.....

Palamar :.....

Acenteliğimize / donatanlığımıza bağlı olup.....tarih.....saatte..... önlerinde olması beklenen ve ..... tesisi iskelesine yanaşacak / ..... demiryerine demirleyecek olan yukarıda özellikleri belirtilen gemimize römorkör / palamar hizmetlerinin verilmesini talep ediyoruz.

Talebimiz gereği; Şirketinizin uyguladığı hizmet tarifesi hükümleri ile liman ve iskelelerın yönetmelik, talimat vesair tatbikini;İngiltere Birleşik Krallığı Çekme Şartları (United Kıngdom Standard Towage Condition Revised 1986)'nun tatbikini, Şirketler nezdinde oluşan römorkör ve palamar ücretlerini ödemeyi ve muhtelif hizmetlerle ilgili vadesi gelmiş fatura borçlarının ödenmemesi halinde hizmet taleplerimizin askıya alınıp yerine getirilmemesini;işbu talepnamede bahis hizmete ait, şirketinizce/birliğinizce fatura kesildikten sonra fatura adresi değiştirmeyeceğimizi, taraflar arasında işbu hizmetten kaynaklanan ödemelere ilişkin ihtilaflarda İstanbul Mahkeme ve İcra Dairelerinin yetkili olduğunu, 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ile getirilen yükümlülüklere aykırı davranmayacağımızı kabul, beyan ve taahhüt ederiz.

İmza, Pul, Mühür

** Talepname Numarası tarafımızdan doldurulacaktır .*

ACENTA NOTU : _____

Hizmet Talep ve Taahhütnamesi ile Liman Başkanlığı Ordinosu incelendi; gözden geçirildi.

Kontrol eden :..... **SONUÇ :**

KARAR :..... **GENEL MÜDÜR BAŞ YARD.**

Form-10

Med Marine Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi Örneği

4.1.8 Kıyı Emniyeti İşletmesi

Kara sularımız ve iç sularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğini sağlamak amacıyla deniz fenerlerini işletmek, denizde can, mal ve gemi kurtarma, yardım ve bunlarla ilgili hizmetleri yapmak amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuş bir iktisadi devlet kuruluşudur. Ayrıca Türk Boğazlarında Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini (TBGTH) tekel şeklinde işletmektedir.

Bu kuruluşun bünyesinde:

- Türk Boğazlarında Trafik Kontrol İstasyonları,
- Kıyılarımızda bulunan deniz fenerleri, radyo farları, deniz işaretleri, sis düdüklerini ve benzeri kıyı emniyet cihaz ve tesisleri, can kurtarma (tahlisiye) istasyonları ve Fenerler İdaresi,
- Türk Boğazları geçişinde, Galata ve Haydarpaşa limanlarına yanaşacak ve demir mevkiine demirleyecek gemilere kılavuz ve römorkör hizmeti veren işletmesi,
- Deniz Haberleşme İstasyonu ve İşletmesi, Gemilerin haberleşmede kullandıkları telsiz cihazlarının bulundurmalarına dair ruhsat veren işletmesi,

bulunmaktadır.

Gemi acentelerinin Kıyı Emniyeti İşletmesi ile ilişkisi:

- Temsil ettikleri beher gemi için, geminin Türk limanlarına giriş-çıkış fener ücretlerini, bu kurumun Fenerler İdaresi'ne öderler.
- Türk Boğazlarından geçen, Haydarpaşa, Salıpazarı veya Sarayburnu'na yanaşan veya demir mevkiine demirleyen gemilere, bu işletmeden kılavuz / römorkör hizmeti alırlar.
- Türk Bayraklı klassız gemilerde kurallar gereği telsiz cihazı bulundurmalarına yönelik Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikasını, Deniz Haberleşme İstasyonundan alırlar.

Ticari bir işlemde bulunsun veya bulunmasın;

- Çanakkale veya İstanbul Boğazı'ndan giren veya çıkan,
- Kanun, tüzük, ve sair mevzuata göre transitlik vasfı bozulmadan yabancı bir limandan gelip yabancı bir limana gitmek üzere Boğazlar ve Marmara Denizini, kara ile ihtilat etmeden ve herhangi bir Türk Limanına uğramadan transit olarak geçen,
- Her iki boğaz arasında veya boğazlar dışında Türk limanlarına giren veya çıkan ya da herhangi bir Türk limanı sınırları içinde çalışan Türk veya yabancı bayraklı gemiler ile bu gemilerin çektikleri deniz araçlarının,

kaptan, donatan ve acenteleri fener ücreti öderler.

Gemi acenteleri, ilk defa Türk limanlarına gelen gemilerinin, tonilatosu üzerinden ödenen fener ve tahlisiye ücretleri ile kılavuz ve römorkör ücretlerinin tahakkuku için, International Tonnage Certificate (1969) /1969 Uluslararası Tonilato Sertifikasını işletmeye ibraz ederek sistemlerinde tanıtmaları gerekir. Kıyı Emniyeti İşletmesi tarafından, yayınlanan Fener Ücreti Tarifesine göre, geminin net tonilatosu üzerinden, Kılavuz ve Römorkör Ücret Tarifesine göre de gros tonilatosu üzerinden hesabı yapılarak ücreti alınmaktadır.

4.1.9 Deniz Ticaret Odaları ve Şubeleri

5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu gereğince, gemi acentelik mesleğini icra eden her kurum ve kişi, Deniz Ticaret Odası'na tescilini yaptırmak zorundadır.

Deniz Ticaret Odaları üyelerinin mesleki ahlâkını, disiplini ve dayanışmayı korur ve geliştirir, sıkıntılarını resmi kurumlar nezdinde çözüme ulaştırmaya çalışır ve deniz ticaretiyle ilgili ihtilaflarda bilirkişilik yapar. Deniz ticaretine ait ticarî örf, teamül ve uygulamaları tespit ve ilân eder, üyelerinin ihtiyacı olan belgelerini verir ve bunlara ilişkin gerekli hizmetleri yapar. Navlun anlaşmaları, konişmento ve benzeri evraka ait tip formları hazırlar.

Deniz Ticaret Odalarına bağlı kişi veya kurum, her hangi bir makama, halen faaliyette bulunduklarını tevsik etmek için Oda merkezi ve şubelerinden "Faaliyet Belgesi" alarak ilgili makama ibraz ederler ve işlerini yürütürler.

Deniz Ticaret Oda ve Şubelerinin en büyük gelir kaynağı, gemi acentelerinin faaliyetlerinden oluşmaktadır. Gemi acenteleri, yabancı bayraklı gemilerin Türk limanlarına getirdiği ve limanlarımızdan yüklediği yük ve eşya üzerinden:

- Navlun Oda Payı,
- Liman Hizmet Ücreti,
- Limanlarımıza gelen her türlü yatlardan "Yat Kayıt Belgesi" ücreti,

öderler.

4.1.9.1 Navlun Hasılatı Oda Payı

Türkiye limanlarında yük alan veya limanlarımıza yük getiren, yabancı bayraklı gemiler:

- Türk limanlarında yükleme ve boşaltmadan sağladıkları tüm navlun hasılatı üzerinden,
- Kruvaziyer ve yolcu gemilerinde gros tonajı üzerinden,
- Konteyner ve Ro-Ro vb. adet üzerinden taşımacılık yapılan gemilerin navlun hasılatı üzerinden,

binde beşi geçmemek kaydıyla, geminin limandan ayrıldığı tarihten itibaren on beş gün içinde, acenteleri tarafından ilgili liman bölgesindeki deniz ticaret odasına veya şubelerine, 5174 sayılı Kanunun 25'nci maddesine göre "Navlun Hasılatı Oda Payı" öderler.

Gemi acenteleri, temsil ettikleri geminin "Navlun Hasılatı Oda Payı"nı, geminin gidişinde Liman Başkanlığı'ndan aldığı "Liman Çıkış Belgesi (LÇB)" tarihini esas alarak 15 gün içerisinde Deniz Ticaret Odaları ve Şubelerine "Navlun Oda Payı Bildirim Formu" nu doldurarak odaya bildirmek ve oda payını ödemekle yükümlüdürler. Güncel form ve ücretlere https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/gemi-aidat-islemleri linkinden ulaşılabilir.

Konteyner gemilerinde de Liman Çıkış Belgesi tarihi esas alınarak 15 gün içerisinde "Konteyner Yük Detayları Bildirim Formu" nu doldurarak Deniz Ticaret Odalarına ve şubelerine, bildirmek ve oda payını ödemekle yükümlüdürler.

4.1.9.2 Liman Hizmet Ücreti

Türk limanlarına gelerek yükleme / boşaltma, tamir, bakım / onarım, sörvey, ikmal ve bekleme amacıyla gelen ve başka bir limana giden Türk veya yabancı bayraklı gemilerden, 5174 sayılı Kanunun 26'ncı maddesine göre, "sektörel hizmetler" olarak Deniz Ticaret Odalarına ve şubelerine, gros tonilatosu üzerinden ücret ödenmektedir.

Sektörel Hizmetler olarak gemilerin gros tonilatosu üzerinden alınmak üzere Deniz Ticaret Odaları tarafından her yıl "Liman Hizmet Ücreti" adıyla bir tarife yayınlanmaktadır. Gemi acenteleri bu "Liman Hizmeti Ücreti" ni, Liman Başkanlığı'ndan alınan Liman Çıkış Belgesi (LÇB) tarihi esas alınarak 15 gün içerisinde Deniz Ticaret Odalarına ve Şubelerine ödemekle yükümlüdürler.

Liman Hizmet Ücretinde, bazı deniz taşıt ve araçları istisna tutulmuştur. Bunlar:

- Bakanlıkça hizmet gemisi olarak tanımlanan gemiler,
- Okul ve araştırma gemileri,
- Personel değişimi yapan gemiler,
- Liman içi sefer yapan yolcu gemileri,

olup, Deniz Ticaret Odaları ve Şubeleri tarafından "Liman Hizmet Ücreti" alınmaz.

4.1.9.3 Yat Seyir İzin Belgesi / Yat Kayıt Belgesi (Transit Log)

Türk Bayraklı deniz turizmi araçları ile yabancı limanlardan gelerek Türkiye'de gezi, spor, eğlence amaçlı veya kışlamak üzere gelen yabancı bayraklı deniz araçlarının vardıkları ilk Türk limanında aracın personeli, yolcusu ve seferiyle ilgili beyanın yer aldığı bilgiyi içeren, liman başkanlıkları tarafından yapacakları yolculuğa izin verildiğini gösteren, liman çıkış belgesi yerine de geçen belgedir.

Yabancı limanlardan Türk limanlarına gelen Türk ve yabancı bayraklı yatlar, ilk giriş yaptığı yat limanında "Seyir İzin Belgesi/Yat Kayıt Belgesi (Transit Log)" formu alarak Liman Başkanlığına onaylatmakla yükümlüdürler.

Gemi acenteleri, yurtdışından ülkemize gelen Türk ve yabancı bayraklı yatların ilk giriş yaptıkları limanda "Seyir İzin Belgesi/Yat Kayıt Belgesini (Transit Log)" Deniz Ticaret Odaları ve şubelerinden ücret ödeyerek elektronik ortamda satın alırlar. Deniz Ticaret Odalarından alınan bu Formu, yine elektronik ortamda doldurularak Liman Başkanlığına onaylatarak yata verirler.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI NAVLUN HASILATI ODA PAYI BİLDİRİM FORMU	Doküman No.	MIS05.F03
	Yayın Tarihi	05.06.2009
	Revizyon Tarihi	20.12.2021
	Revizyon No.	01

2023 YILI	TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCILARA KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN NAVLUN HASILATI ODA PAYI BİLDİRİM FORMU *CHAMBER'S FREIGHT REVENUE SHARE DECLARATION FORM FOR FOREIGN FLAG VESSELS OR TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS*	2023 YILI

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ *SHIP AGENCY INFORMATION*	
1	YABANCI ŞİRKET ADI *Name of foreign company*	
2	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI *Ship's Agent Registration Number*	
3	GEMİ ACENTE UNVANI *Name of Agent*	

B	GEMİ BİLGİLERİ *SHIP INFORMATION*				
1	GEMİ ADI *Name of vessel*				
2	GEMİ CİNSİ *Type of vessel*	Diğer			
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK *Turkish - Foreign Flag*	Bayrağı Seçin	4	BAYRAĞI *Flag*	
5	GROS TONU *GT*		6	HAREKET LİMANI *Port of Departure*	
7	HAREKET TARİHİ *Date of Departure*		8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO *Certificate of seagoing number*	

C	YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ *LOADING & UNLOADING INFORMATION*	YÜKLEME *LOADING*	BOŞALTMA *UNLOADING*
1	YÜKÜN CİNSİ *Type of cargo*		
2	YÜKÜN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE *Port / Country of origin /destination of cargo*		
3	Listeden Tavan Ücret seçildiğinde Taşınan Yükün Tonu yazılmalıdır. *Tonnage of shipped cargo should be written when ceiling fee is chosen from the list.*	–	–
4	YÜKÜN MİKTARI (TON & ADET) *Quantity of cargo (Piece)*		
5	NAVLUN BİRİM FİYATI ($ / TON & ADET) *Freight Unit Price ($ / Ton & Piece)*		
6	TOPLAM NAVLUN TUTARI ($) *Total amount of freight ($)*	0,00 $	0,00 $
7	TOPLAM NAVLUN TUTARININ ‰ 5 TUTARI ($) *5 per thousand of total amount of freight ($)*	0,00 $	0,00 $
8	DÖVİZ KURU (Geminin kalkış tarihindeki MB Döviz Alış Kuru) *Turkish Central Bank's Foreign currency buying rate of exchange at the date of ship's departure*	Döviz kurunu yazınız	
9	BİNDE BEŞ NAVLUN ODA PAYI TUTARI (TL) *Chamber's freight share of 5 per thousand (TL)*	0,00 ₺	0,00 ₺
10	TOPLAM NAVLUN ODA PAYI (TL) *Total Chamber's Freight Share (TL)*	0,00 ₺	
11	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) *Port Service Fee*	Var	0,00 ₺
12	GENEL TOPLAM (TL) *Grand Total (TL)*	0,00 ₺	

2023 YILI
LİMAN HİZMET ÜCRETİ / PORT SERVICE FEE

TÜRK BAYRAKLI GEMİ *TURKISH FLAG SHIP*			YABANCI BAYRAKLI GEMİ *FOREIGN FLAG SHIP*		
GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONAGE		TUTAR AMOUNT	GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONAGE		TUTAR AMOUNT
0	500	270,00 ₺	0	500	560,00 ₺
501	1.500	450,00 ₺	501	1.000	960,00 ₺
1.501	2.500	810,00 ₺	1.001	1.500	1.215,00 ₺
2.501	5.000	1.150,00 ₺	1.501	2.000	1.465,00 ₺
5.001	10.000	1.370,00 ₺	2.001	2.500	1.710,00 ₺
10.001	25.000	1.620,00 ₺	2.501	5.000	1.935,00 ₺
25.001	35.000	1.835,00 ₺	5.001	10.000	2.025,00 ₺
35.001	50.000	2.050,00 ₺	10.001	25.000	2.190,00 ₺
50.001	VE YUKARISI	2.160,00 ₺	25.001	VE YUKARISI	2.430,00 ₺

2023 YILI
NAVLUN ODA PAYI / CHAMBER'S FREIGHT SHARE

TAŞINAN YÜKÜN TON (MT) ARALIĞI *TON (MT) RANGE OF SHIPPED CARGO*		ÖDENECEK TAVAN ÜCRET TUTAR *CEILING FEE TO BE PAID*
0	20.000	580 $
20.001	40.000	870 $
40.001	60.000	1.130 $
60.001	100.000	1.400 $
100.001	VE YUKARISI	1.780 $

TAŞINAN YÜKÜN TON (MT) ARALIĞI *TON (MT) RANGE OF SHIPPED CARGO*		TAVAN ÜCRET TUTAR *CEILING FEE*	İNDİRİMLİ ÖDENECEK TAVAN ÜCRET *REDUCED CEILING FEE TO BE PAID*
0	20.000	(580+580)	870 $
20.001	40.000	(870+870)	1.305 $
40.001	60.000	(1.130+1.130)	1.695 $
60.001	100.000	(1.400+1.400)	2.100 $
100.001	VE YUKARISI	(1.780+1.780)	2.670 $

ACENTENİN KAŞESİ
AGENT STAMP
TARİH ve İMZA
DATE - SIGNATURE

*** Not : 5174 sayılı Kanunun 26. maddesi gereğince Navlun Oda Payı gemi hareket tarihini takip eden 15 gün içinde ödenmediği takdirde, 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsili Usulü Hakkında Kanun uyarınca yürürlükte bulunan oranda günlük Gecikme Zammı uygulanacaktır.**

** Note : According to article 26 of Law No:5174, daily delay interest in force in accordance with the Law No: 6183 "Law On the Procedure for the Collection of Public Receivables" will be applied, if the Chamber's share of freight is not paid within 15 days after the ship's departure date.*

İMEAK Deniz Ticaret Odası

Form-11
Navlun Hasılatı Oda Payı Bildirim Formu Örneği

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI LİMAN HİZMET ÜCRET BİLDİRİM FORMU	Doküman No.	MIS05.F04
	Yayın Tarihi	05.06.2009
	Revizyon Tarihi	20.12.2021
	Revizyon No.	01

2023 YILI	TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN HİZMET ÜCRETİ BİLDİRİM FORMU *PORT SERVICE FEE DECLARATION FORM FOR TURKISH AND FOREIGN FLAG SHIPS*	2023 YILI

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ *SHIP AGENCY INFORMATION*	
1	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI *Ship's Agent Registration Number*	
2	GEMİ ACENTE UNVANI *Name of Agent*	

B	GEMİ BİLGİLERİ *SHIP INFORMATION*				
1	GEMİ ADI *Name of vessel*				
2	GEMİ CİNSİ *Type of vessel*	Gemi Cinsini Seçin			
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK *Turkish - Foreign Flag*	Bayrağı Seçin	4	BAYRAĞI *Flag*	
5	GROS TONU *GT*				
6	HAREKET LİMANI *Port of Departure*				
7	HAREKET TARİHİ *Date of Departure*				
8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO *Certificate of seagoing number*				
9	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) *Port Service Fee (TL)*	0,00 ₺			

#	AÇIKLAMA *Description*	#	ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE

2023 YILI
TÜRK BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK ÜCRETLER

FEES RECEIVABLE YEAR 2023 FOR TURKISH FLAG VESSELS

GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONNAGE*				TUTAR *AMOUNT*	YOLCU ve KRUVAZİYER Gemileri İçin / For Passenger & Cruise Ships
0	500	Bunker Tankerler için For Bunker Tankers		200,00 ₺	
0	500	GT	KADAR / UP TO	270,00 ₺	250,00 ₺
501	1.500	GT	KADAR / UP TO	450,00 ₺	380,00 ₺
1.501	2.500	GT	KADAR / UP TO	810,00 ₺	685,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / UP TO	1.150,00 ₺	990,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / UP TO	1.370,00 ₺	1.215,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / UP TO	1.620,00 ₺	1.620,00 ₺
25.001	35.000	GT	KADAR / UP TO	1.835,00 ₺	1.835,00 ₺
35.001	50.000	GT	KADAR / UP TO	2.050,00 ₺	2.050,00 ₺
50.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			2.160,00 ₺	2.160,00 ₺

2023 YILI
YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK ÜCRETLER

FEES RECEIVABLE YEAR 2023 FOR FOREIGN FLAG VESSELS

GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONNAGE*				TUTAR *AMOUNT*	YOLCU ve KRUVAZİYER Gemileri İçin / For Passenger & Cruise Ships
0	500	GT	KADAR / UP TO	560,00 ₺	470,00 ₺
501	1.000	GT	KADAR / UP TO	960,00 ₺	775,00 ₺
1.001	1.500	GT	KADAR / UP TO	1.215,00 ₺	970,00 ₺
1.501	2.000	GT	KADAR / UP TO	1.465,00 ₺	1.215,00 ₺
2.001	2.500	GT	KADAR / UP TO	1.710,00 ₺	1.460,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / UP TO	1.935,00 ₺	1.755,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / UP TO	2.025,00 ₺	1.935,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / UP TO	2.190,00 ₺	2.190,00 ₺
25.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			2.430,00 ₺	2.430,00 ₺

Form-12
Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Liman Hizmet Ücreti Bildirim Formu

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI	Doküman No.	MİS05.F05
KONTEYNER HASILATI NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU	Yayın Tarihi	05.06.2009
	Revizyon Tarihi	20.12.2021
	Revizyon No.	01

2023 YILI	TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCILARA KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN KONTEYNER NAVLUN HASILATI ODA PAYI BİLDİRİM FORMU *CONTAINER CHAMBER'S FREIGHT REVENUE SHARE DECLARATION FORM FOR FOREIGN FLAG VESSELS OR TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS*	2023 YILI

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ / *SHIP AGENCY INFORMATION*	
1	YABANCI ŞİRKET ADI / *Name of foreign company*	
2	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI / *Ship's Agent Registration Number*	
3	GEMİ ACENTE UNVANI / *Name of Agent*	

B	GEMİ BİLGİLERİ / *SHIP INFORMATION*			
1	GEMİ ADI / *Name of vessel*			
2	GEMİ CİNSİ / *Type of vessel*	Diğer KONTEYNER		
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK / *Turkish - Foreign Flag*	Bayrağı Seçin	4 BAYRAĞI / *Flag*	
5	GROS TONU / *GT*		6 HAREKET LİMANI / *Port of Departure*	
7	HAREKET TARİHİ / *Date of Departure*		8 LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO / *Certificate of seagoing number*	

C	KONTEYNER YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ / *CONTAINER LOADING & UNLOADING INFORMATION*	YÜKLEME / *LOADING*		BOŞALTMA / *UNLOADING*	
1	KONTEYNERİN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE / *Port / Country of origin /destination of container*				
2	Listeden Tavan Ücret Seçildiğinde Taşınan Konteyner Yükünün Adedi Yazılmalıdır. *Number of Shipped Containers should be written when ceiling fee is chosen from the list*	–		–	
3	KONTEYNER CİNSİ / *Type of container*	ADET / Piece 20' Kont./Cont.	ADET / Piece 40' Kont./Cont.	ADET / Piece 20' Kont./Cont.	ADET / Piece 40' Kont./Cont.
4	YÜKÜN MİKTARI (TON & ADET) / *Quantity of cargo (Piece)*				
5	NAVLUN BİRİM FİYATI ($ / ADET) / *Freight Unit Price ($ / Piece)*				
6	TOPLAM NAVLUN TUTARI ($) / *Total amount of freight ($)*	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $
7	TOPLAM NAVLUN TUTARININ ‰ 5 TUTARI ($) / *5 per thousand of total amount of freight ($)*	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $
8	DÖVİZ KURU (Geminin kalkış tarihindeki MB Döviz Alış Kuru) / *Turkish Central Bank's Foreign currency buying rate of exchange at the date of ship's departure*	Döviz kurunu yazınız			
9	BİNDE BEŞ NAVLUN ODA PAYI TUTARI (TL) / *Chamber's freight share of 5 per thousand (TL)*	0,00 ₺	0,00 ₺	0,00 ₺	0,00 ₺
10	YÜKLEME / BOŞALTMA NAVLUN ODA PAYI TOPLAMI (TL) / *Total Chamber's freight share of loading & unloading (TL)*	0,00 ₺		0,00 ₺	
11	TOPLAM NAVLUN ODA PAYI (TL) / *Total Chamber's Freight Share (TL)*	0,00 ₺			
12	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) / *Port Service Fee*	Var		0,00 ₺	
13	GENEL TOPLAM (TL) / *Grand Total (TL)*	0,00 ₺			

2023 YILI LİMAN HİZMET ÜCRETİ
PORT SERVICE FEE

TÜRK BAYRAKLI GEMİ / *TURKISH FLAG SHIP*			YABANCI BAYRAKLI GEMİ / *FOREIGN FLAG SHIP*		
GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONAGE*		TUTAR *AMOUNT*	GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONAGE*		TUTAR *AMOUNT*
0	500	270,00 ₺	0	500	560,00 ₺
501	1.500	450,00 ₺	501	1.000	960,00 ₺
1.501	2.500	810,00 ₺	1.001	1.500	1.215,00 ₺
2.501	5.000	1.150,00 ₺	1.501	2.000	1.465,00 ₺
5.001	10.000	1.370,00 ₺	2.001	2.500	1.710,00 ₺
10.001	25.000	1.620,00 ₺	2.501	5.000	1.935,00 ₺
25.001	35.000	1.835,00 ₺	5.001	10.000	2.025,00 ₺
35.001	50.000	2.050,00 ₺	10.001	25.000	2.190,00 ₺
50.001	VE YUKARISI	2.160,00 ₺	25.001	VE YUKARISI	2.430,00 ₺

2023 YILI KONTEYNER NAVLUN HASILATI ODA PAYI
CONTAINER CHAMBER'S FREIGHT SHARE

KONTEYNER YÜK BİLGİLERİ / *CONTAINER CARGO INFORMATION*	KONTEYNER TAVAN ÜCRET TUTAR / *CONTAINER CEILING FEE*
YÜKLEME / *LOADING*	600 $
BOŞALTMA / *UNLOADING*	600 $
YÜKLEME + BOŞALTMA / *LOADING + UNLOADING*	900 $

ACENTENİN KAŞESİ / *AGENT STAMP*

TARİH ve İMZA / *DATE - SIGNATURE*

*** Not : 5174 sayılı Kanunun 26. maddesi gereğince Navlun Hasılatı Oda Payı gemi hareket tarihini takip eden 15 gün içinde ödenmediği takdirde, 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsili Usulü Hakkında Kanun uyarınca yürürlükte bulunan oranda günlük Gecikme Zammı uygulanacaktır.**

** Note : According to article 26 of Law No:5174, daily delay interest in force in accordance with the Law No: 6183 "Law On the Procedure for the Collection of Public Receivables" will be applied, if the Chamber's share of freight is not paid within 15 days after the ship's departure date.*

İMEAK Deniz Ticaret Odası

Form-13
Konteyner Hasılatı Navlun Oda Payı Bildirim Formu

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YABANCI BAYRAKLI YOLCU VE KRUVAZİYER GEMİLERİ NAVLUN HASILATI ODA PAYI BİLDİRİM FORMU	Doküman No.	MIS05.F09
	Yayın Tarihi	17.12.2013
	Revizyon Tarihi	20.12.2021
	Revizyon No.	01

2023 YILI	YABANCI BAYRAKLI YOLCU VE KRUVAZİYER GEMİLER İÇİN NAVLUN HASILATI ODA PAYI BİLDİRİM FORMU *CHAMBER'S SHARE OF FREIGHT REVENUE DECLARATION FORM FOR FOREIGN FLAG PASSENGER & CRUISE SHIPS*	2023 YILI

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ *SHIP AGENCY INFORMATION*	
1	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI *Ship's Agent Registration Number*	
2	GEMİ ACENTE UNVANI *Name of Agent*	

B	GEMİ BİLGİLERİ *SHIP INFORMATION*			
1	GEMİ ADI *Name of vessel*			
2	GEMİ CİNSİ *Type of vessel*	Yolcu-Kruvaziyer		
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK *Turkish - Foreign Flag*	Yabancı Bayrak	4 BAYRAĞI *Flag*	
5	GROS TONU *GT*			
6	HAREKET LİMANI *Port of Departure*			
7	HAREKET TARİHİ *Date of Departure*			
8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO *Certificate of seagoing number*			
9	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) *Port Service Fee (TL)*	0,00 ₺		
10	NAVLUN ÜCRETİ ($) *Freight Fee ($)*	0,00 $	11 DÖVİZ KURU *EXCHANGE RATE*	Döviz kurunu girin
12	YOLCU NAVLUN ÜCRETİ (TL) *Passengers Freight Fee (TL)*	0,00 ₺		
13	GENEL TOPLAM (TL) *Grand Total (TL)*	0,00 ₺		

14	AÇIKLAMA *Description*	15	ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE

2023 YILI YABANCI BAYRAKLI YOLCU VE KRUVAZİYER GEMİLERDEN ALINAN NAVLUN HASILAT ODA PAYI TARİFESİ

TARIFF FOR CHAMBER'S SHARE OF FREIGHT REVENUE OBTAINED FROM FOREIGN FLAG PASSENGER AND CRUISE SHIPS

GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONAGE*				TUTAR *AMOUNT*
0	5.000	GT	KADAR / *UP TO*	ÜCRETSİZ
5.001	20.000	GT	KADAR / *UP TO*	100 $
20.001	30.000	GT	KADAR / *UP TO*	200 $
30.001	50.000	GT	KADAR / *UP TO*	300 $
50.001	100.000	GT	KADAR / *UP TO*	400 $
100.001	GT VE YUKARISI / *GT AND OVER*			500 $

Not : (LÇB) Liman Çıkış Belge numarası yazılması gerekmektedir.
(CS) Certificate of Seagoing number should be written .

2023 YILI YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINAN LİMAN HİZMET ÜCRETİ

PORT SERVICE FEES RECEIVABLE YEAR 2023 FOR FOREIGN FLAG SHIPS

GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONAGE*				YOLCU ve KRUVAZİYER Gemileri İçin *For Passenger and Cruise Ships*
0	500	GT	KADAR / *UP TO*	470,00 ₺
501	1.000	GT	KADAR / *UP TO*	775,00 ₺
1.001	1.500	GT	KADAR / *UP TO*	970,00 ₺
1.501	2.000	GT	KADAR / *UP TO*	1.215,00 ₺
2.001	2.500	GT	KADAR / *UP TO*	1.460,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / *UP TO*	1.755,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / *UP TO*	1.935,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / *UP TO*	2.190,00 ₺
25.001	GT VE YUKARISI / *GT AND OVER*			2.430,00 ₺

Form-14
Yabancı Bayraklı Yolcu ve Kruvaziyer Gemileri Navlun Oda Payı Bildirim Formu

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI KONTEYNER YÜK DETAYLARI BİLDİRİM FORMU	Doküman No.	MIS05.F10
	Yayın Tarihi	17.12.2013
	Revizyon Tarihi	20.12.2021
	Revizyon No.	01

CONTAINER CARGO DETAILS DECLARATION FORM

A	KONTEYNER GEMİ BİLGİLERİ *CONTAINER SHIP INFORMATION*	
1	**GEMİ ADI** *Name of vessel*	
2	**BAYRAĞI** *Flag*	
3	**GROS TONU** *GT*	
4	**HAREKET LİMANI** *Port of Departure*	
5	**HAREKET TARİHİ** *Dote Of Departure*	
6	**LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO** *Certificate of seagoing number*	

B	ANA ACENTELERE AİT DOLU KONTEYNER YÜK BİLGİLERİ *CARGO INFORMATION OF LOADED CONTAINER CONCERNING MAIN AGENTS*			
ANA ACENTE UNVANLARI *Name of Main Agent*	**YÜKLEME** / *LOADING*		**BOŞALTMA** / *UNLOADING*	
	20' Kont./*Cont.*	**40' Kont.**/*Cont.*	**20' Kont.**/*Cont.*	**40' Kont.**/*Cont.*

C	DİĞER ACENTELERE AİT DOLU KONTEYNER YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ *LOADING / UNLOADING INFORMATION OF LOADED CONTAINER CONCERNING OTHER AGENTS*			
ACENTE UNVANLARI *Name of Agent*		**YÜKLEME** / *LOADING*		**BOŞALTMA** / *UNLOADING*	
		20' Kont./*Cont.*	**40' Kont.**/*Cont.*	**20' Kont.**/*Cont.*	**40' Kont.**/*Cont.*
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
ARA TOPLAM / Sub Total :		0	0	0	0
GENEL TOPLAM / *Grand Total :*		**0**	**0**	**0**	**0**

AÇIKLAMA *Description*	**ANA ACENTENİN KAŞESİ** / *MAIN AGENT STAMP* **TARİH ve İMZA** / *DATE - SIGNATURE*

IMEAK Deniz Ticaret Odası

Form-15
Konteyner Yük Detayları Bildirim Formu

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI RO-RO GEMİLERİ HASILATI NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU	Doküman No.	MIS05.F19
	Yayın Tarihi	09.01.2023
	Revizyon Tarihi	-
	Revizyon No.	00

2023 YILI	TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCILARA KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN RO-RO GEMİLERİ NAVLUN HASILATI ODA PAYI BİLDİRİM FORMU *RO-RO SHIP'S CHAMBER'S FREIGHT REVENUE SHARE DECLARATION FORM FOR FOREIGN FLAGGED VESSELS OR TURKISH FLAGGED VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS*	2023 YILI

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ *SHIP AGENCY INFORMATION*	
1	YABANCI ŞİRKET ADI *Name of foreign company*	
2	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI *Ship's Agent Registration Number*	
3	GEMİ ACENTE UNVANI *Name of Agent*	

B	GEMİ BİLGİLERİ *SHIP INFORMATION*				
1	GEMİ ADI *Name of vessel*				
2	GEMİ CİNSİ *Type of vessel*	Diğer	RO-RO GEMİLERİ		
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK *Turkish - Foreign Flag*	Yabancı Bayrak		4	BAYRAĞI *Flag*
5	GROS TONU *GT*			6	HAREKET LİMANI *Port of Departure*
7	HAREKET TARİHİ *Date of Departure*			8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO *Certificate of seagoing number*

C	YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ *LOADING & UNLOADING INFORMATION*	YÜKLEME *LOADING*	BOŞALTMA *UNLOADING*
1	YÜKÜN CİNSİ *Type of cargo*		
1	YÜKÜN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE *Port / Country of origin /destination of cargo*		
2	Listeden Tavan Ücret seçildiğinde Taşınan Yükün Adedi yazılmalıdır. *Tonnage of shipped cargo should be written when ceiling fee is chosen from the list.*	-	-
4	YÜKÜN MİKTARI (ADET) *Quantity of cargo (Piece)*		
5	NAVLUN BİRİM FİYATI ($ / ADET) *Freight Unit Price ($ / Piece)*		
6	TOPLAM NAVLUN TUTARI ($) *Total amount of freight ($)*	0,00 $	0,00 $
7	TOPLAM NAVLUN TUTARININ ‰ 5 TUTARI ($) *5 per thousand of total amount of freight ($)*	0,00 $	0,00 $
8	DÖVİZ KURU (Geminin kalkış tarihindeki MB Döviz Alış Kuru) *Turkish Central Bank's Foreign currency buying rate of exchange at the date of ship's departure*	Döviz kurunu yazınız	
9	BİNDE BEŞ NAVLUN ODA PAYI TUTARI (TL) *Chamber's freight share of 5 per thousand (TL)*	0,00 ₺	0,00 ₺
10	YÜKLEME / BOŞALTMA NAVLUN ODA PAYI TOPLAMI (TL) *Total Chamber's freight share of loading & unloading (TL)*	0,00 ₺	0,00 ₺
11	TOPLAM NAVLUN ODA PAYI (TL) *Total Chamber's Freight Share (TL)*	0,00 ₺	
12	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) *Port Service Fee*	Var	0,00 ₺
13	GENEL TOPLAM (TL) *Grand Total (TL)*	**0,00 ₺**	

2023 YILI LİMAN HİZMET ÜCRETİ
PORT SERVICE FEE

TÜRK BAYRAKLI GEMİ / *TURKISH FLAG SHIP*			YABANCI BAYRAKLI GEMİ / *FOREIGN FLAG SHIP*		
GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONAGE*		TUTAR *AMOUNT*	GEMİ GROS TONU *SHIP'S GROSS TONAGE*		TUTAR *AMOUNT*
0	500	270,00 ₺	0	500	560,00 ₺
501	1.500	450,00 ₺	501	1.000	960,00 ₺
1.501	2.500	810,00 ₺	1.001	1.500	1.215,00 ₺
2.501	5.000	1.150,00 ₺	1.501	2.000	1.465,00 ₺
5.001	10.000	1.370,00 ₺	2.001	2.500	1.710,00 ₺
10.001	25.000	1.620,00 ₺	2.501	5.000	1.935,00 ₺
25.001	35.000	1.835,00 ₺	5.001	10.000	2.025,00 ₺
35.001	50.000	2.050,00 ₺	10.001	25.000	2.190,00 ₺
50.001	VE YUKARISI	2.160,00 ₺	25.001	VE YUKARISI	2.430,00 ₺

2023 YILI
RO-RO NAVLUN HASILATI ODA PAYI
RO-RO FREIGHT REVENUE SHARE

YÜK BİLGİLERİ *LOAD INFORMATION*	TAVAN ÜCRET TUTAR *CEILING FEE*
YÜKLEME *LOADING*	600 $
BOŞALTMA *UNLOADING*	600 $
YÜKLEME + BOŞALTMA *LOADING + UNLOADING*	900 $

ACENTENİN KAŞESİ / *AGENT STAMP*
TARİH ve İMZA / *DATE - SIGNATURE*

*** Not : 5174 sayılı Kanunun 26. maddesi gereğince Navlun Hasılatı Oda Payı gemi hareket tarihini takip eden 15 gün içinde ödenmediği takdirde, 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsili Usulü Hakkında Kanun uyarınca yürürlükte bulunan oranda günlük Gecikme Zammı uygulanacaktır.**

** Note : According to article 26 of Law No:5174, daily delay interest in force in accordance with the Law No: 6183 "Law On the Procedure for the Collection of Public Receivables" will be applied, if the Chamber's share of freight is not paid within 15 days after the ship's departure.*

İMEAK Denizcilik Odası

Form-16
RO-RO Gemileri Hasılatı Navlun Oda Payı Bildirim Formu

4.1.10 Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü

Gemi acentelerinin, acenteliğini yaptıkları beher gemi için ilişki kurduğu kurumlardan biri de, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü' dür

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine dair MARPOL 73/78 Uluslararası Sözleşme hükümleri gereğince, gemi atıklarının alınması, 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanuna dayanarak çıkarılmış yönetmelik hükümleri gereğince Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne verilmiştir. Kurallara göre, gemi gelmeden önce gemi kaptanı tarafından acentesine gönderilen **Format of TheWaste Notification Form(Atık Bildirim Formu)**LTP sistemi üzerinden elektronik ortamda bu idareye bildirilir. Türk limanlarına gelecek gemi, atık versin veya vermesin gemi acentesi bu formu Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne bildirmek ve ücretini ödemekle yükümlüdür. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından belirlenen tarife üzerinden gemi atık ücretleri donatan/kiracı adına acentesi tarafından ödenmektedir.

MARPOL 73/78 Uluslararası Sözleşme kuralları gereği, geminin gelişinde ilgili kurumlar tarafından kontrol edilecek belgelerin içinde:

- International Oil Pollution Prevention Certificate. (I.O.P.P.) (Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önlenmesine Yönelik Sertifika)
- International Sewage Pollution Prevention Certificate (Pis Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Sertifikası)
- International Air Pollution Certificate (IAPP) Uluslararası Hava Kirliğini Önleme Sertifikası,

yer almaktadır.

Not: *Söz konusu sertifaka detayları ve örnekleri kitabın Ticaret Gemisi Sertifikaları ve Örnekleri ile ilgili 11. Bölümünde yer almaktadır.*

Atık bildirimlerii 26/9/2013 tarihinden itibaren aynı tarihte yayınlanmış olan 2013/12 sayılı Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi (GATS) çerçevesinde çevrimiçi (online) olarak yapılmaktadır. Bu Genelge de, liman dışı sefer yapan bütün yolcu gemileri, 150 GRT ve üstündeki petrol tankerleri ile 400 GRT ve üstündeki diğer gemilerin yapmaları gereken atık bildirimleri, atık alım yükümlülerinin topladıkları atıklara ilişkin çevrimiçi (online) olarak yapmaları gereken bildirimler, bildirimlerin kontrolünden sorumlu olan kurumların yükümlülükleri ve bildirimlerin çevrimiçi (online) olarak yapılacağı Gemi Atık Takip Sistemi'nin (GATS) uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar da yayınlanmıştır.

Ayrıca GATS Sistemi ile birlikte Mavi Kart Uygulaması Sistemi de getirilmiştir. Mavi Kart Sistemi, bayrağı ne olursa olsun yukarıdaki paragrafta belirtilen gemiler dışında kalan tüm gemiler ile atık alım hizmeti veren balıkçı barınakları, yat limanları, çekek yerleri ve buna benzer kıyı tesisleri ile kara ile bağlantısı olmayan yüzer tekne bağlama yerleri ve platformların yapmaları gereken bildirimleri kapsamaktadır. Mavi Kart uygulaması için söz konusu tesisler gerekli atık alım bilgilerinin yüklenebileceği sistem altyapısını kurmak, gemilerin atıklarını alacak yeterli kapasite ve nitelikte sayaç sistemine sahip ve Mavi Kart sistemine bilgileri aktaracak bilişim altyapısının kurulu bulunduğu atık alım noktalarını tesis etmekle yükümlüdürler.

Mavi Kart uygulamasının yürürlüğe girdiği tesisleri kullanan yukarıda tanımlanmış gemiler de mavi kart almak zorundadırlar. Yurt dışından gelen ve/veya Mavi Kart Sisteminin uygulandığı alan sınırlarına ilk defa giren gemiler, girdiği andan itibaren 48 saat içinde Mavi Kart temin etmek ve kullanmak, atık kabul tesislerine veya gerektiği durumlarda irtibat kurarak atık alım gemilerine atıklarını vermek ve verilen her atık için Mavi Kart Sistemine gerekli bilgileri işletmekle yükümlüdürler.

Yukarıda belirtildiği üzere gerekli Mavi Kart uygulaması bir altyapı çalışması gerektirmiştir. Bu çalışmalar pilot bölge olarak seçilen Muğla' da yapılmış ve ilk olarak 5/8/2011 tarihinde Muğla'da; bilâhare 3/7/2012 tarihinde Antalya İl sınırları içerisindeki kapsam içindeki gemiler ve tesislerde uygulamaya konmuştur.

ATIK BILDIRIM FORMU
THE WASTE NOTIFICATION FORM

KOCAELİ LİMAN BAŞKANLIĞI
TO PORT AUTHORITY OF KOCAELİ

Geminin Adı *Ship's Name*	Gemi Tipi *Type Of Ship*	Bayrak Devleti *Flag State*	Imo No. *Imo Nr.*	Çağrı İşareti *Call Sign*	Geldiği Bir Önceki Liman Adı *Last Port Of Call*	Kalkış Zamanı *Time Of Departure*	Tahmini Varış Zamanı *Estimated Time Of Arrival (Eta)*

Gideceği Bir Sonraki Liman *Next Port Of Call*	Tahmini Kalkış Zamanı (ETD) *Estimated Time Of Deparure (ETD) Duratıon Of The Next Trıp*		En Son Atık Verılen Liman Ve Verilme Tarihi *Last Port And Date When Ship Generated Waste Was Delıvered*		Liman Atık Kabul Tesislerine Verılen Atık Verecek Mısınız *Will You Delıver Waste İnto Port Receiption Facility ?* Evet *Yes* ☐ Hayır *No* ☐

Atık Bilgileri
(Waste Notification)

Atık Tipi *Waste Type* A – Marpol Ek-1 *Annex-1*		1 Geminin Maksimum Depolama Hacmi (M³) *Maximum Dedicated Storage Capacity (M³)*	2 Bildirim Yapıldığı Zamanda Gemide Bulunan Toplam Atık Mıktarı (M³) *Quantity Of Waste On Board (V On Time Of Notification*	3 Atık Kabul Tesislerine Verilecek Atık Miktarı (M³) *Quantity Of Waste To Be Delivered (M³) To Prt Receiption Facility*	5 Bu Bildirim İle Bir Sonraki Liman Varış Zamanı Diliminde Oluşacak Tahmini Atık Miktarı (M³) Gemide Kalan Atığın Boşaltacağı Liman Adı *Quantity Of Waste Wich Will Be Generated From The Time Of Notification And And Next Port Of Call (M³) Port Where The Waste Remaining On Board Will Be Discharged*
SİNTİNE SUYU	*Bilge Water*				
Slaç	*Sludge*				
Slop	*Slops*				
Kirli Balast	*Dirty Ballast*				
Atık Yağ	*Waste Motor Oil*				
B-Marpol Ek-Iv Pissu	*Annex –Iv Sewage*				
C-Marpol Ek –V Çöp	*Annex – V Garbage*				

Kaptanın Adı Soyadı
Name and surname of the ship master

Tarih ve Saat
Date and Ttime

İmza
Signature

Gemi Mührü
Ships Stamp

Bu form denizlerin gemiler tarfından kirletilmesinin engellenmesi maksadıyla yayınlanan liman, ulısal ve uluslar arası mevzuat uyarınca yetkili otoritelerin yapacağı denetim, inceleme ve yasal işlemlerde delil olarak kullanılır.
This form, will be produced as a proof in the course of duly authorized authorities any legal actions and investigation, wich related into cases concerning marine pollutşion done by ships, with respect to part's, national and international regulations.

Form-17
Atık Bildirim Formu Örneği

4.1.11 Konsolosluk İlişkileri

Gemi acenteleri, temsil ettiği geminin bayrak devletinin ulusal mevzuatına göre Türk limanlarından yüklemiş olduğu yüklerle ilgili ticari evrakın konsolosluklarınca onaylanması ve ulusal mevzuatımıza göre gemi ve personeliyle ilgili konularda yapılması gereken işlemler için bayrak devleti konsolosluklarıyla ilişki kurarak gerçekleştirir.

Gemilerde oluşabilecek her türlü kaza ve afetten dolayı yolcu ve gemi tayfalarının hastalanma ve yaralanma gibi durumlarda:

- Derhal ilk yardım ekibini gemiye göndermek veya gemiden alarak tam teşekküllü hastaneye götürmek,
- Durumu hemen donatanına bildirmek,
- Liman Başkanlığı, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği ve Liman Deniz Şube Müdürlüğüne yazılı bilgi vermek,
- Geminin P&I Koruma ve Tazminat Sigortasına durumu bildirmek,
- Yaralanma veya ölüm nedeniyle uyruğu bulunduğu Konsolosluğa durumu bildirmek,
- Pasaportların süreleri bitmiş olanlarının Konsolosluklarca uzatılmasını sağlamak,
- Pasaportlarını kaybetmiş olanlar, Konsolosluklarından yeniden pasaport almak veya ülkelerine dönüş yapacaklara bir kerelik kullanılmak üzere geçici seyahat belgesinin alınmasına yardımcı olmak,

Gemi acentelerinin görevleri arasında yer almaktadır.

Liman Devleti tarafından gemilere yapılan denetimlerde, gemide bulunan eksiklilerinden veya gemi tarafından denizlerin kirletilmesinden dolayı kurallar gereği geminin tutulması veya ceza alması durumlarında, daha önce meydana gelmiş bir olay nedeniyle geminin Türk devletine ödemesi gereken resmi borçlarından dolayı geminin tutulması durumunda, geminin acentesi donatanına, P&I Koruma Tazminat Sigortasına ve bayrak ülkesinin konsolosluğuna durumu bildirmelidir.

Bazı bayrak devletleri, Türk limanlarından ülkeleri için yük alacak geminin, yüke girmeden evvel geminin spesifikasyonunu, gemi personelini ve yükleyeceği yük hakkında bilgi istemektedir. Bu gibi konularda gemi, mürettebatı ve yük bilgileri bayrak devleti adına konsolosluklara gemi acenteleri tarafından bildirilir. Bayrak devleti, gemiyi kabul etmesinden sonra gemi yüke sokulabilir.

4.1.12 Kabotaj Seferleri

4.1.12.1 Giriş

“ **Kabotaj “** bir devletin kendi limanları arasında yolcu ve yük taşıma hakkıdır.

Kabotaj Hakkı: 19.04.1926 tarihli ve 815 sayılı kanunun 1.ci maddesi gereğince Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde, limanlar dahilinde veya çevresinde çekme (römorkörcülük) ve kılavuzluk veya hangi mahiyette olursa olsun tüm liman hizmetlerini yapmak yalnızca Türk Bayrağını taşıyan milli gemilere ait olan haktır.

Yabancı bayraklı gemiler, Türk limanlarına, ancak yabancı limanlardan aldıkları yük ve yolcuları indirebilirler ve buralardan yalnızca yabancı limanlar için yük ve yolcu alabilirler.

Türk bayrağı taşıyan gemilerle Türk limanları arasında yapılan taşımalara **“ Küçük Kabotaj “**, Uluslararası sularda Türk limanlarından ecnebi limanlara ve ecnebi limanlardan Türk limanlarına yapılan taşımalara da **“ Büyük Kabotaj “** denir.

Her bayrak devleti, kendi limanları arasında taşıyacağı yük ve eşyaları, kendi bayrağını taşıyan deniz taşıt ve araçlarıyla gerçekleştirir. Türk limanları arasında kabotaj yükü ve eşyasının taşınması, 815 sayılı Kabotaj Kanununun belirlediği kurallar çerçevesinde, Türk bayraklı gemilerle yapılmaktadır.

Türk limanları arasında taşınan bazı yük ve eşyaların, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenmiş ve bastırılmış, seri numarası bulunan **“Kabotaj Beyannamesi”** ile taşıma zorunluluğu bulunmaktadır.

Kabotaj Beyannamesi ile taşınması belirlenmiş “Kabotaj Yükleri”:

- Bitkisel ürünler ve mamulleri
- Alkollü içkiler ve içinde alkol bulunan her türlü mamuller ile tütün ve tütün mamulleri
- Ham petrol, akaryakıt ve akaryakıt harici petrol ürünleri

- İhracı yasak mallar
- Kimyevi madde ve türevleri
- Hayvan ve hayvansal ürünler
- Su ürünleri ve bunlardan elde edilen mamuller
- Kıymetli madenlerin ham ve mamul bütün ürünleridir.

Bunların dışında kalan yük ve eşyaların deniz taşıt ve araçlarıyla taşınmasında, yasal olarak Taşıma Belgesi (İrsaliye) dışında hiçbir evrakın bulundurma zorunluluğu yoktur.

4.1.12.2 Kabotaj Eşyasının yükleme ve boşaltma işlemleri:

4.1.12.2.1 Gümrük idaresinin bulunduğu liman ve iskelelerden yapılacak yüklemeler

Gemiye yüklenecek yük veya eşyanın kap ve içeriği kontrol edilerek gözetim altında gemiye yüklenir. Gerek görüldüğü durumlarda yük ve eşyanın kapsamlı tespiti yapılır.

Yüklemenin tamamlanmasından sonra gerek görülmesi halinde gemi ambarları mühürlenir ve mühürlerin adedi ile vurulduğu yerler beyannamenin her üç nüshasına işlenir.

Kaptan ve acente tarafından, yük ve eşyaya ilişkin "Kabotaj Beyannamesi", üç nüsha düzenlenerek imzalanan beyanname gümrük idaresine ibraz edilir ve gümrük muhafaza personeli tarafından imzalanarak mühürlenir.

Beyannamenin birinci nüshası gümrük idaresince alıkonulur, ikinci ve üçüncü nüshası kaptana teslim edilir. Beyannamenin bir örneği de varış gümrük idaresine gönderilir.(1)

4.1.12.2.2 Yük ve eşyanın gümrük idaresi bulunan liman ve iskelelere boşaltılması

Boşaltma limanında kaptan veya acentesi tarafından yükleme limanında gemiye verilen Kabotaj Beyannamesi, gümrük idaresine ibraz edilir. Eşyanın beyannameye uygunluğu gümrük muhafaza personeli tarafından kontrol edilir, beyannamenin her iki nüshası imzalanarak mühürlenir ve yük boşaltılır. Gerek görüldüğü durumlarda eşyanın kapsamlı tespiti de yapılır.

İşlemi tamamlanan Kabotaj Beyannamesinin bir nüshası boşaltma yerindeki gümrük idaresinde saklanır ve diğer nüshası hareket gümrük idaresine gönderilir. (2)

4.1.12.2.3 Gümrük idaresinin bulunmadığı liman ve iskelelerden yapılacak işlemler

Gümrük idaresi bulunmayan liman ve iskelelerden yapılacak yükleme ve boşaltmalarda liman başkanlıkları yetkili ve sorumludurlar.

- Yükleme yerindeki liman başkanlığınca Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Taşıma ile Yükleme ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Kontrolü ve Esaslarına İlişkin Tebliğin 4 üncü maddesinde belirtilen Kabotaj Beyannamesi, gümrük idaresinin bulunmadığı yerlerde, varış yerindeki liman başkanlığına en seri şekilde gönderilir.

- Eşyanın yalnızca liman başkanlığının bulunduğu bir liman veya iskeleye boşaltılması halinde, eşyanın boşaltılmasından sonra beyannamenin teyit nüshası beyannameyi düzenleyen gümrük idaresine ya da liman başkanlığına gönderilir.

- Teyit nüshasını alarak eşyanın varış yerine ulaştığını belirleyen liman başkanlıkları, sonucu en yakın gümrük idaresine yazılı olarak bildirirler. (3)

4.1.12.2.4 Dahili sefer yaparken yabancı bir limana uğrayan Türk bayraklı gemiler

Türk Bayraklı gemilerin Türk limanları arasındaki seferleri esnasında yabancı limanlara da uğraması durumunda, kaptan veya acenteleri tarafından geminin limandan hareketinden en az iki saat önce en son çıkış yapılacak gümrük idaresine bildirimde bulunur. Gümrük idaresince, kabotaj eşyasının bulunduğu ambar ve mahaller mühür altına alınarak işlemleri yapılır.

Türk limanları arasında sefer yaparken yabancı bir limana uğrayarak gelen gemilerin kaptan veya acenteleri, deniz taşıt ve araçlarının Türkiye Gümrük Bölgesindeki ilk limana varışından en az iki saat önce gümrük idaresine bildirimde bulunulurlar.

Dahili sefer yaparken, yabancı bir limana uğrayarak Türk limanına gelen Türk Bayraklı gemiler, dış sefer yapan gemiler gibi kontrole tabi tutulurlar. (4)

4.1.12.2.5 Dış seferden dönerken bir Türk limanına uğrayarak kabotaj eşyası alan gemiler

Türk Bayraklı gemilerin uluslararası seferleri esnasında, bir Türk limanından kabotaj yük ve eşyası almak istemeleri halinde, kaptan veya acenteleri en az iki saat önce bu hususu ilgili gümrük idaresine

bildirirler. Gümrük muhafaza personelince kabotaj eşyası ile serbest dolaşıma girmemiş eşyanın gemi ambarında birbirinden ayrılması sağlanarak ambarlar ayrı ayrı mühürlenir. [5]

4.1.12.2.6 Kabotaj eşyasının yüklenmesi, konteynerle taşınması ve boşaltılması

Serbest dolaşımdaki yük ve eşya ile serbest dolaşımda olmayan yük ve eşyanın birbirine karışmasını önlemek şartıyla gerekli önlemlerin alındığını gemi acentesi gümrük idarelerine bildirir. Gümrük idaresi, gümrüklü yer ve sahalarda, kabotaj yükü ve eşyasının yüklenmesine ve boşaltılmasına izin verilir.

Gümrük idaresinin, geminin ambarları dışına yüklenen yük ve eşya ile ambarı bulunmayan gemilere yüklenen yük ve eşya için branda veya çadır bezi örtülmesine ilişkin talebinin, kaptan tarafından yerine getirilmesi zorunludur.

Kabotaj yük ve eşyasının konteynerle taşınmak istenmesi halinde, bu tür yük ve eşya ancak serbest dolaşımda bulunan konteynerlerle yapılır. Geçici ithal yoluyla ülkeye giren, dört bir tarafından rahatlıkla okunabilecek şekilde üzerinde “KABOTAJ” yazılı, 50x25 cm ebadında, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) etiketleri standartlarına uygun, “beyaz renk” üzerine “siyah yazılı” etiketlerle markalanmış konteynerlerle taşınmasına izin verilebilir.

Uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerle içinde kabotaj eşyası bulunan konteynerlerin taşınmak istenmesi halinde, geminin kaptan veya acentesi tarafından, serbest dolaşımdaki eşya ile serbest dolaşımda olmayan eşyanın gemideki yerini gösterir **“istif planı”** gümrük idaresine sunulur. Bakanlık, gerekli görülen durumlarda ilave önlemler alabilir. [6]

Dipnotlar

1. Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Taşıma ile Yükleme ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Kontrolü ve Esaslarına İlişkin Tebliğ, Madde 5 (R.G.: 7 Haziran 2013)
2. A. G. Gümrük Tebliği Madde 7
3. A. G. Gümrük Tebliği Madde 9
4. A. G. Gümrük Tebliği Madde 10
5. A. G. Gümrük Tebliği Madde 11
6. A. G. Gümrük Tebliği Madde 12

Ek-2

T.C.
GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI
KABOTAJ BEYANNAMESİ

BEYANNAME SIRA NO:

DÜZENLEYEN İDARE	
GEMİNİN ADI	IMO NUMARASI
GROS TONU	SİCİL LİMANI ve NO.
YÜKLEME LİMANI	BOŞALTMA LİMAN(LAR)I
KAPTANIN ADI/SOYADI	LİMAN ÇIKIŞ BELGESİ NO.
DONATANI	ACENTESI
MÜHÜR ADEDİ VE NUMARALARI	

EŞYANIN CİNSİ	KAPLARIN				EŞYANIN GÖNDERİCİSİ	EŞYANIN ALICISI
	ADEDİ	MARKASI	NO.'SU	AĞIRLIĞI		

Gümrük Muhafaza/Liman Başkanlığı Personeli

Yukarıda yazılı eşyayı boşaltma limanı olarak gösterdiğim yere götürmeyi ve ibraz ettiğim beyanname (ler) ile sefer evrakım harici yüküm olmadığını beyan ederim. Tarih: Saat:

Acente Yetkilisi **Kaptan**

BOŞALTMA LİMANLARI	EŞYANIN CİNSİ	KAPLARIN				BOŞALTMADA BULUNAN PERSONEL	
		ADEDİ	MARKASI	NO.'SU	AĞIRLIĞI		
1.ARA BOŞALTMA LİMANI						ADI/ SOYADI	
						İMZA VE MÜHÜR	
2. ARA BOŞALTMA LİMANI						ADI/ SOYADI	
						İMZA VE MÜHÜR	
SON BOŞALTMA LİMANINDA YAPILAN İŞLEM						ADI/ SOYADI	
						İMZA VE MÜHÜR	

TEYİT NÜSHASININ GELDİĞİ TARİH VE SAYI	

Form-18
Ticaret Bakanlığı Kabotaj Beyannamesi Örneği

4.2 GEMİ ACENTESİNİN LİMAN İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ İŞLEMLERİ

Gemi geliş – gidişlerinde liman işletmeleri ile ilişkileri iki ayrı başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar:

4.2.1 Boşaltma Yapacak Gemilerle İlgili Yapılacak İşlemler / Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Gemi boşaltma limanına gelmeden önce, yükleme limanlarından, yükün tahliyesi ile ilgili tüm belgeler örneğin manifestolar, kargo planları, varsa yük analizi ile ilgili belgeler vb. gönderilmiş ve boşaltma limanı acentesinin eline geçmiş olmalıdır. Bu nedenle boşaltma limanı acenteleri, yükleme limanı acenteleri ile temasta bulunabilmeli ve böyle bir gecikmeyi zamanında önleyerek belgelerin eline geçmesini sağlamalıdır.

Manifesto ve kargo plan ve diğer gerekli yük evrakları acenteye ulaştığında derhal manifestodaki yükler incelenir ve kargo planına göre yükün tahliye planı ve kaç posta ile çalışılabileceği tespit edilir. Tehlikeli yük tahliyesi olacaksa buna ait tehlikeli yük (IMCO) manifestosu istenir.

IMCO : International Maritime Consultative Organization : Uluslararası Denizcilik Danışma Organizasyonu, genel denizcilik kuralları hakkında tehlikeli malların taşınması ile beraber tavsiye niteliğinde kararlar alan bir forumdur. Kısacası IMO'nun eski adıdır.

General kargo yükleri için, öncelikle boşaltılacak yükler tespit edilir ve bunun için shifting gerekli olup olmadığına bakılır, güverte yükü varsa bunun öncelikle tahliyesi için, yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı yükler varsa bunların emniyetle tahliyesi için gerekli tedbir alınır. Ayrıca, seperasyonlu yükler ve parti yükler için gerekli tespit çalışması yine önceden yapılır ve geminin en seri ve emniyetli şekilde ve geciktirilmeden limanda tahliyesini tamamlaması ve limandan ayrılması sağlanmalıdır.

Yukarıdaki tespitler yapıldıktan sonra buna bağlı olarak bir boşaltma planı hazırlanır ve gemi limana geldiğinde Gemi Kaptanı ve boşaltma limanı görevlileri ile birlikte boşaltma planı üzerinde mutabakata varılarak, boşaltmaya hangi ambarlardan ve kaç posta ile başlanacağına karar verilir. Burada dikkat edilen husus, yükün fazla olduğu ve zaman alacak yüklerin bulunduğu ambarlardan tahliyeye başlamak ve birden fazla ambar tahliyelerinde boşaltmanın eşit zamanlı olarak bitmesini sağlayacak şekilde plan yapılarak "tek ambara " kalma denilen zaman kaybettirici bir durumu engellemektir.

Bu işlemlere paralel olarak, manifestoda belirtilen yükün veya yüklerin alıcılarına ulaşılarak geminin geliş saati bildirilmeli ve geminin limana yanaştığı ayrıca bildirilmeli ve yüklerini bir an önce teslim almaları için organizasyon yapılmalıdır. Örneğin supalan tahliyelerde, kamyon veya diğer nakliye araçlarının önceden temini vb. gibi. Taşıyanın Konişmentoyu serbest bırakma talimatından sonra, alıcılara yük teslim talimat formu verilerek gümrük işlemlerinin tamamlattırılması sağlanmalı ve takip edilmelidir.

SUPALAN: Gemiden boşaltılan yükün doğrudan alıcının aracına boşaltılması veya gemiye yüklenen yükün doğrudan yükleyicinin aracından alınarak gemiye yüklenmesi işlemine denir. Terimin aslı Fransızca "sous palan" dan gelmekte olup "palanga altı / vinç altında" demektir.

Yapılan bu hazırlıklar geminin tahliye yapacağı limanın yetkilileri ile paylaşılmalı ve geminin varışından önce Gümrük idaresine özet beyan verilerek bilahare "boşaltma müsaadesi" alınmalıdır.

Yükün boşaltılacağı liman işletmesine, boşaltılacak yükün boşaltma şartları bildirilmelidir. LINER veya FIO boşaltma şartları gibi. (Ek1 Gemi Yükleme – Boşaltma Talepname Örneği)

Liner out (LO) Tahliye masraflarının armatöre ait olması
Free out (FO) Tahliye masraflarının alıcıya ait olması

Geminin limana yanaşmasında gümrük kontrol işlemleri geciktirilmeden yapılıp, tamamlanmalıdır. Boşaltma süresince, gemi, liman ve acente arasında irtibatı devamlı sağlayacak bir eleman bulundurulmalıdır.

Yağışlı havalarda, yağıştan etkilenecek yükler varsa veya boşatmanın arkasından ıslaklıktan zarar görecek yükleme yapılacaksa, gemi kaptanına da bilgi verilerek boşaltma yaptırılmamalıdır.

Boşaltma bittiğinde tamamen boşalmış ambar/ambarlar varsa, ambar boş araması yaptırılarak ambarda kalan unutulan herhangi bir yük olup olmadığının kontrolü sağlanmalıdır.

Acente, geminin boşaltma işlemleri tamamlanır tamamlanmaz derhal geminin limandan ayrılması için gerekli liman çıkış işlemlerini tamamlamalıdır.

Gemi kaptanına, limana geldiğinde limanın işleyişi ve dikkat edilmesi gereken hususlar ve posta çalışma saatleri hakkında bilgi verilmelidir.

Tahliye başladıktan sonra, tahliye edilen yük miktarını sabah ve akşam düzenli olarak ve tahmini boşaltma bitiş ve geminin hareket zamanı (ETC ve ETS) ile boşaltma esnasında oluşan ve olaylar

çizelgesine (Statement of Facts) a işlenecek olan olay, hasar, arıza, yağmur zamanlarını ve buna bağlı duraklamaları armatör veya kiracılara bildirilmelidir.

Yukarıdaki genel hususlara ilaveten, boşaltma yapacak gemi ve yüküne göre yapılması özellik gösteren ve acentenin dikkat etmesi gereken işler vardır. Örneğin,

- Konteyner gemilerinde hem dolu, hem boş konteynerler için ayrı ayrı beyanda bulunulur. Ayrıca bir Konteyner Listesi bulunur, dolu ve boş konteynerlerin numara, dara ve dolu ağırlıkları ile manifestoda bulunan birçok detayın ayrı ayrı belirtildiği listedir.

- Ayrıca, Yanıcı, parlayıcı, yakıcı ve patlayıcı yükler bulunduran konteynerler için ayrıca IMCO Container List (tehlikeli yük bulunduran konteyner listesi) bulunur. Bu tür yükler ayrı yerlerde istiflenerek tahliyesi yapılır.

Tankerlerde ise, hortum bağlama ve sökme zamanları ve balastlama ve tank yıkama ile ilgili zaman tespitleri hassasiyetle takip edilmeli ve zamanında gemi armatörü veya kiracısına bilgi verilmelidir.

4.2.2 Yükleme Yapacak Gemilerle İlgili Yapılacak İşler/Dikkat Edilecek Hususlar

Dökme dışında kalan yükler için;

Bir gemi acentesi, acentesi tayin edildiği bir geminin yükleme için geleceği limanda öncelikle yüklenecek olan yüklerin yükleyicilerini tespit edip, onlarla temasa geçerek ve yük ordinolarını tetkik ederek yüklerin cinsi, ağırlığı, hacmi, tahliye limanlarına göre bir listesini hazırlamalıdır.

Bu liste, gemi limanda ise doğrudan, daha limana ulaşmamış ise e-posta, telex veya telsiz ile gemi kaptanına bildirilerek geminin yükleme planı (Cargo planı) istenmeli ve hangi yükün hangi sıra ile hangi ambara alınacağı öğrenilmeli ve bu bilgiler yükleme yapacağı limanın stevedoruna gemi gelmeden önce aktarılmalıdır.

Gemi limana geldiğinde yük alacağı ambarı veya ambarları boş olarak geldi ise, geliş kontrolünde boş araması yapılmalı ve yüklemeden önce ambarlar temizlenip yüke hazırlanmalıdır. Yükün özelliğine göre gerekli ambar hazırlıkları gemi kaptanı ile koordine edilerek yüklemeden önce hazır hale getirilmelidir. (Cebri veya elektrikli havalandırma fanları, varsa soğutucular, bölmelerin hazırlanması vs. gibi)

Ambarların hazırlanması için gerekli malzemenin gemide mevcut olup olmadığı daha gemi limana gelmeden gemi kaptanından öğrenilmeli, mevcut değilse derhal temin edilerek geminin limana gelişinde hazır tutulmalıdır.

Özel itina isteyen yükler için ambar temizliği ve ambarın yüke hazırlanması işi bittikten sonra ambarların durumu yükleme başlamadan önce yükleyicilere gösterilerek ambarın yüke uygun olduğuna dair onayları alınmalıdır. Hatta bazı hassas yükler için bu onayın bir survey raporu ile belgelenmesinde fayda vardır.

Geminin yükleme limanına gelişi ve rıhtıma yanaşacağı zaman en az 24 saat öncesinden gerekli hazırlıkları yapmaları için yükleyicilere bildirilir. Bir gecikme olmaması için yükleme müsaadesi geminin yanaşmasının bir gün öncesinden alınmış olmalıdır. Yükün durumuna göre her gün istenilecek posta talepleri liman idaresine bir gün önceden bildirilmeli ve bu arada yüklemenin LINER veya FIO gibi şartları yazılı halde bildirilmelidir.

Liner in (LI) Yükleme masraflarının armatöre ait olması
Free in (FI) Yükleme masraflarının yükleyiciye ait olması

Yükleme yapacak posta adedi ve postaların yükleme kapasitesine göre yüklerin gemi bordasında hazır edilmesi için gerekli organizasyon yapılmalı ve buna göre yükün bitiş ve geminin limandan ayrılış zamanları önceden gemi armatörü veya verilmişse müteakip liman ihbar adreslerine bildirilmelidir.
Liman idaresi ile yapılan görüşmelerde, yüklemede kullanılacak yükleme ekipmanının uygunluğu tespit edilmeli, yanlış ekipman kullanılması engellenmeli (rulo kağıtların tel sapanla, çuvallı yükün kanca kullanılarak yüklenmesi gibi) ilave temini gerekli teçhizat veya ekipman derhal temin edilmelidir.

Paket, torba ve çuvallı yükler için kullanılan sapan veya palet üstlerine, hasar verecek fazla sayıda yük vurulması engellenmelidir. Belli bir sayıda tertip edilen sapan ve paletlerle daha sağlıklı ve kolay puantaj yapma imkânı da oluşmuş olacaktır.

Yüklemede muhakkak bir karşı puantaj yapılarak, yükleyici ve liman puantörlerinin puantajı, kamyon kamyon veya sapan sapan karşılaştırılarak mutabakat sağlanmalı ve yapılabiliyorsa yük bitişinde her hangi bir ihtilafa meydan vermemek açısından, her vasıtadaki yükün gemiye yüklenmesinin ardından puantajlar karşılıklı imzalanarak (liman ve yükleyici puantörü ve gemi) Gemi Kaptanı ve Acenteye verilmelidir.

Hasarlı yükler gemiye yüklenmemeli, geri gönderilerek yükleyiciden sağlamları istenmelidir. Liman işçisinin yaptığı hasarlar anında tespit edilmelidir. Eğer bu hasarlı (rezervli) yüklerin gemiye yükletilmesi ısrar edilirse, yükleme ordinosuna rezerv (hasar) kaydı konularak ve puantajlarda göstererek yüklenmelidir.

Acente puantörleri güvenilir ve işinin ehli kişilerden seçilerek iş esnasında kontrolleri sağlanmalıdır.

Islaklıktan zarar görecek olan yüklerin yüklenmesi süresince azami dikkat ve takip gösterilerek, yağmurdan ıslanmasını önlemek açısından gemi ve liman ile devamlı temasta olmalı ve böyle bir durum oluşmasında derhal gerekli tespit ve sörveyler yapılmalı veya yaptırılmalıdır. Yağmurdan oluşan duraklamalar ve ambar açma – kapamalar takip edilerek tespit edilmeli ve statement of fact' a geçirilmelidir.

Dökme yükler için;

Tahıl yüklemelerinde, yüklemeden önce ambarların temizlenmiş olduğu tespit edilerek gerekli ilaçlamaların yapılmış olduğu, yük surveyörlerinden ambarların temiz ve böceksiz olduğuna dair raporların alınmış olmasına dikkat edilmelidir ve yükleme onay belgesi alınmalıdır. Yükleme başlamadan önce ve sonrası Draft Survey'ler yaptırılmalıdır. Dökme yükler için gerekli Zirai Karantina Belgeleri Gemi Kaptanına teslim edilmelidir.

Maden yüklemelerinde, diğer yüklerde ambar temizliği için gösterilen titizlik gösterilmeyebilir. Ancak bu tür yükler yüklenmeden önce ambarda taşınmış bir evvelki yükün bilinmesinde fayda vardır. Çünkü seramik ve fayans imalatında kullanılan kaolin yükünün az miktarda bir kömür tozuyla teması bile tüm imalatı etkileyecek neticelere sebep olduğu gibi, birbirinden etkilenen maden yükleri de bulunmaktadır. Bu tür ambarların iyi yıkanarak temizlenmesi ve yük sörveyörlerinden ambarların yüklemeye müsait olduğuna dair rapor alınması gereklidir.

Dökme yükler için Trimming (haplama) denilen geminin baş ve kıça veya sancak – iskele yatmasını, kayan yüklerin kayganlığını önlemek için baş ve kıç draftları geminin seyrine uygun hale getirmek gerekir. Bunun için yüklemenin yapıldığı liman idaresi ile gerekli işçi ve ekipman temini yapılmalıdır.

4.2.3 Kılavuz ve Römorkör İşletmeleri

Kılavuzluk hizmetleri ülkemizde, limanlara giriş-çıkış yapan gemilerle, Boğazlardan Türk limanlarına gelen veya Türk limanlarından hareketle Boğazlardan çıkan ve Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilere verilir. Bu hizmetlerin bir kısmı mecburi kılavuzluk olarak, bir kısmı ihtiyari kılavuzluk hizmeti olarak verilir. Bu sebeple kılavuzluk hizmetlerini iki başlıkta ele alabiliriz.

- Türk Boğazları Kılavuzluk Hizmetleri
- Liman Giriş – Çıkış Kılavuzluk Hizmetleri

4.2.3.1 Boğazlardan Uğraksız Geçiş Yapan Gemiler: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü TEKEL' indedir.

Karadeniz veya Ege Denizinden giriş yapıp hiçbir limana uğramadan Boğazlardan geçiş yaparak diğer yöne doğru Ege ve Karadeniz'e çıkan uğraksız gemiler Boğazlardan geçiş yaparken Montrö anlaşması şartlarına göre kaptan veya armatörün talebine göre (ihtiyarî olarak) Kılavuz Kaptan alırlar. Yani Kılavuz kaptan almakla yükümlü değillerdir.

Bu tür geçiş yapan gemiler, kılavuz kaptan talepleri olup olmadığını, acenteleri vasıtası ile en az 24 saat öncesinden bildirimde bulunmakla yükümlü oldukları SP1 raporları ile VTS merkezlerine bildirirler.
Kılavuz talebinde bulunarak kılavuz hizmeti alan gemilerin kılavuz hizmeti ücretleri, SP1 raporu ile talebi yapan acentelerine bildirilerek tahsil edilir. Boğazlarda kılavuzluk hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Hizmetlerle ilgili ücret tarifeleri de bu Kurum tarafından ilan edilir.

Ancak, Boğazlardan yedek çekerek geçen gemiler Türk Boğazları Tüzüğüne göre özel şartlara tabi olarak geçer ve mecburi kılavuzluk hizmetlerine tabi olurlar.

4.2.3.2 Türk Limanlarına giriş – çıkış yapan gemiler, liman yönetmeliğinde belirtilen kurallara göre kılavuz almakla yükümlüdürler.

Özel limanların hizmet vermeye başlaması ile kılavuzluk ve römorkör hizmetleri de yeni bir statü kazanmıştır.

TCDD ve TDİ Limanları ile özelleştirilmiş devlet (TCDD ve TDI) limanlarında kılavuz ve römorkör hizmetleri liman işletmeleri tarafından, gemiye verilen tüm diğer hizmetlerle birlikte verilmektedir. Acenteler, bu limanlara liman hizmetleri ile ilgili taleplerini yaparken, Liman İşletmesi Müdürlüklerine Kılavuz (Pilot) ve Römorkör talebinde bulunurlar ve bununla ilgili ödemeyi %10 depozitosu ile birlikte peşin olarak Liman İşletmesine öderler.

Özel Limanların faaliyete başlaması ile ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin (TDİ) bir çok alanda TEKEL hakkını dönemin Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından düzenleme ve iznine bağlı olarak özel kuruluşlara bırakması ile bir çok bölgede özel "Kılavuzluk" ve "Römorkörcülük" hizmeti verilmeye başlanmıştır.

Hizmet şartları ve tarifeleri dönemin Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen bu kuruluşlar Türkiye genelinde devletin TEKEL alanı dışında kalan alanlarda hizmet vermeye başlamışlardır. Verilen bu hizmetlerin tavan ücretlerinin tespiti günüzmüzde Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından 12.04.2023 tarihli ve E.1088510 sayılı Bakanlık Makam Olur'u ile yayımlanmıştır.

Acenteler, Liman Başkanlığı ordinosu ile birlikte Kılavuzluk ve Römorkaj Talep ve Taahhütnamesi doldurarak özel kılavuzluk kuruluşlarına başvurur ve hizmeti alırlar. Özel limanlarda faaliyet gösteren kılavuzluk ve römorkörcülük himzetleri gemi varışı öncesinde depo olarak ödendiği gibi geminin hareketi sonrasında kesilen fatura ibrazına müteakip ilgili şirkete ödemeside yapılmaktadır. Bu noktada hizmet alacağımız özel kılavuz ve römok kuruluşunun ödeme koşullarını önceden bilmemiz gerekmektedir. (Ek2: Özel Liman Kılavuzluk ve Römorkaj Talep ve Taahhütnamesi)

Limanlarda römorkaj hizmetleri, kılavuzluk hizmeti ile birlikte verilen tamamlayıcı bir hizmettir. Limanlarda, kılavuzluk hizmetleri gibi Liman Yönetmeliğine göre römorkaj hizmetleri mecburiyeti vardır. TCDD ve TDI limanlarında TEKEL hakkı nedeni ile hizmetler liman hizmetleri ile birlikte liman kuruluşu tarafından verilir. Aynı kılavuz hizmet taahhütnamesinde römorkaj talebi de geminin gros tonilatosuna göre yapılmış olur.

500 GT ve üzeri yabancı bayraklı gemi, tehlikeli yük taşıyan gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve üzeri Türk Bayraklı gemi, yabancı ticari ve özel yatlar ve deniz araçları kıyı tesislerine yanaşırken ve ayrılırken kılavuz kaptan alma zorundadır.

Kılavuzluk hizmeti verilen limanlarda 2000 gros ton üstü tüm gemiler römorkör almakla yükümlüdürler. Özel limanlarda ve tekel alanının dışında kalan liman alanlarında römorkaj hizmetleri özel kuruluşlar tarafından verilmekte ve Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından çıkartılmış olan tarifeleri üzerinden ücret tahakkuk ettirilmektedir. 12.04.2023 tarihli ve E.1088510 sayılı Bakanlık Makam Olur'u ile yayımlanmıştır.

Özel limanlarda bu hizmetler için Liman Başkanlığı ordinosunun verilmesinin ardından, kılavuzluk talebi ile birlikte geminin gros tonilatosuna göre römorkör talebi yapılır.

Not : 1.11.2011 tarih ve 28102 sayılı (mükerrer) Resmî Gazete'de yayımlanan 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (bugünkü adı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) kurulmuş olup, Denizcilik Müsteşarlığı'nın görev ve yetkileri bu Bakanlığın içinde yer alan ilgili Genel Müdürlüklere devredilmiştir.
16 Nisan 2017 tarihinde yapılan Anayasa Değişiklikleri Referandumu ile Başbakanlık lağvedilmiş olduğundan, bu kere 10.7.2018 tarih ve 30474 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Kararname Numarası: 1) ile mevcut UDHB'nin yerini "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" almıştır.

4.2.4 Geminin Yanaşma ve Kalkmasında Liman İşletmeleri Program Toplantılarına Katılım

Sadece, TCDD ve TDI limanlarında uygulanan bir yöntem olup, limana gelecek olan gemilerin programlanması için limanın yaptığı toplantıya, gemi acenteleri ve alıcıların hatta gemi sahiplerinin katılımına açık olan ve haftanın her iş günü belirli saatlerde yapılan toplantılardır. Bu toplantılarda gemiler geliş gün ve saatine, içinde bulundurdukları yükün özelliğine göre değerlendirilerek rıhtımlara yanaştırma zamanları programlanır. Bir nevi rıhtım yanaşması kesin rezervasyonudur.

4.2.5 Yükleme ve Boşaltmada İşçilik, Puantaj Hizmetleri

Bugünkü uygulamada, **TCDD ve TDI limanlarında**, kendi sözleşmeli ve sendikalı liman işçileri çalıştırılmaktadır. İşçiler, liman idaresi tarafından oluşturulan liman postaları halinde çalışırlar. Postaların başında Formen denilen sorumlular ayrıca postaların başında Posta Başları olur. Bunlar sadece yükleme veya boşaltmaya hazır hale getirilmiş gemi ambarlarından yükün yükleme ve/veya tahliyesinde günde 08.00 - 16.00 / 16.00 - 24.00 / 00.00 - 08.00 saatleri arasında 3 vardiya olarak çalışırlar.

Bunların dışında bu limanlarda, gemilerin yükleme ve boşaltmalarında zaman kazanmak, oluşabilecek yük hasarlarını en aza indirmek, yük istifine yardımcı olmak ve ambarları yüklemeye hazır hale getirmek için gemi sahibi veya acente tarafından, liman işletmesinin işçi postalarına ilaveten Munzam İşçi (Extramen) denilen işçi temin edilip kullanılır.

Munzam işçi ve Formen, liman idaresinin yeterli posta veremediği durumlarda ve liman postasının yapmadığı, yükün ambarın uzak köşelerine taşınması, istiflenmesi, ambarların yüke hazırlanması, boşaltmada istif tahtalarının toplanması, ambardaki uzak mesafedeki yüklerin ambar ağzına, kança altına getirilmesi, yük bağlarının çözülmesi vb. işler ve gerektiğinde posta oluşturarak tahliyeye yardımcı olunmasına yardım etmek üzere oluşturulurlar.

Özel Limanlarda böyle bir durum hiç yoktur. Özel limanlarda genellikle liman işçiliği anlaşmalı yüklenici firmalar tarafından yapılmaktadır. Bazılarında 08.00-16.00 / 16.00-24.00/ 00.00-08.00 saatleri arasında 3 vardiya ve bazılarında ise 08.00 – 20.00 / 20.00 – 08.00 saatleri aralığında kurulan postalarla çalışma yapılmaktadır. Tüm işçi talepleri yüklenici tarafından talep edilen miktarda karşılanmaktadır.

Ek1: TCDD Limanı - Gemi Yükleme – Boşaltma Talepname Örneği
Ek2: Özel Liman Kılavuzluk ve Römorkaj Talep ve Taahhütnamesi

EK-1

GEMİ YÜKLEME VE BOŞALTMA TALEPNAMESİ

Liman Müdürlüğüne ……..

GEMİNİN :
Adı ve armatörü :
Bayrağı :
Gros Tonilatosu :
Rüsum Tonilatosu :
Boyu :
Çektiği su :
Acente adı :

1. Acenteliğimize bağlı adı evsafı yukarıda yazılı gemi ….. /….. /2008 tarihinde saat ……. de Limanınıza gelecektir. Yükletilecek / boşaltılacak hamule …. kap …….tondur. Limanınıza Yükletilecek bu yüke ait tasdikli orijinal manifesto ile (3) Türkçe kopyası Boşaltılacak ve iki nüsha kargo planı ilişiktir.

2. Yukarıda adı yazılı gemiye limanınızdan yükletilecek ve boşaltılacak hamulenin miktarı ve ambar durumları sayfanın arkasında gösterilmiştir.

3. Ambar kapakları limanınızca açılacak ve kapatılacaktır.

Tarafımızca

4. Geminin ağır vinç donanımı tarafımızdan yapılacaktır.

5.- (+) …… TAHLİYE : ……..
…….. YÜKLEME : ……..
…… YÜKLEME : ……..
…… YÜKLEME : ……..
…… TAHLİYE : ……..
…… YÜKLEME : ……..

Yukarıda yazılı geminin boşaltılması hususunda

Yükletilmesi

a) TCDD işletmesi Liman ve iskeleler Tarifesi hükümleri ile liman ve iskelelere müteallik sair mevzuatın tatbikini

b) Günün 24 saatinde devam edebilecek çalışma saatlerinize uymayı

c) Limanınızın yükleme – boşaltma kapasitesine göre yükleme veya boşaltma vasıtası bulundurmayı ve aksi takdirde Müdürlüğünüzün kendi kapasitesine uygun yükleme ve boşaltmayı temin hususunda alacağı tedbirleri kabul ve bunlara ait bilcümle ücret ve masrafları ödemeyi:

ç) İdarece zaruret görüldüğü hallerde gemi ve vasıtanın yükleme ve boşaltma yerlerinin değiştirilmesi ve yükleme boşaltma kapasitesinin arttırma bakımından alacağınız her türlü tedbirleri peşinen kabul ve taahhüt ederim.

EK-2

ÖZEL LİMAN KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMET FORMU:

DENİZ KILAVUZLUK A.Ş./MED MARINE A.Ş. MÜŞTEREK TEŞEBBÜSÜ'NE

*Talep sıra no:.....

GEMİNİN ; Tarih :

ADI :
CAGRI ISARETI :
BAYRAGI :
GROS TONU :
GELDIGI LIMAN :
TAM BOYU :
HALIHAZIR DRAFTI :
TIPI :
YUK CINSI :

ACENTANIN:

ADI : TELEFON VE FAKSI :
ADRESI : . VERGI DAIRESI VE NO:

FATURA KESILECEK YERIN;

ÜNVANI : TELEFON VE FAKSI :
ADRESI : VERGI DAIRESI VE NO:

TALEP EDILEN HIZMET;

KILAVUZLUK :
ROMORKAJ :
PALAMAR :

Acenteliğimize bağlı olup ……. .tarih, ……. saatte …… önlerinde olması beklenen ve …… .tesisi iskelesine Yanaşacak …… demir yerine demirleyecek olan yukarıda özellikleri belirtilen gemimize kılavuzluk/römorkaj/palamar Hizmetlerinin verilmesini talep ediyoruz.

Talebimiz gereği Şirketlerinizin uyguladığı Hizmet Tarifesi hükümleri ile Liman ve İskelelerin Yönetmelik, talimat ve sair tatbikini İngiltere Birleşik Krallığı Çekme Şartları(United Kingdom Standard Towage Condition)'nun tatbikini şirketler nezdinde oluşan hizmet Hizmet ücretlerini ödemeyi ve iş bu talepnamede bahis hizmete ait, Birliğinizce fatura kesildikten sonra fatura adresi değiştirmeyeceğimizi Taraflar arasındaki ihtilaflarda İstanbul Mahkeme ve icra Dairelerinin yetkili olduğunu kabul ve taahhüt ederiz.

*Talepname Numarası ilgili Kılavuzluk İstasyonu tarafından doldurulacaktır.

ACENTA NOTU:

Hizmet Talep ve Taahhütnamesi ile Liman Başkanlığı Ordinosu İncelendi; gözden geçirildi.

Kontrol eden : SONUÇ:
Kontrol tarihi ve :
Kontrol Sıra no :
KARAR :

MERKEZ
OPERASYON MÜDÜRÜ

4.3 UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN TÜRK BOĞAZLARI GEÇİŞ İŞLEMLERİ

Gemilerin Boğazlara Gelişlerinde Uyacağı Kurallar

4.3.1 VTS Uyum Kuralları – SP 1 ve SP 2 Raporları

Türk Boğazlarında seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği arttırmak amacıyla 15/8/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmî Gazete'de ile yayınlanan ''Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'' hükümleri ve bu hükümlerinin uygulanmasına yönelik usul ve esasları belirlemek amacıyla 18.04.2022 tarihli ve 30173 sayılı Bakanlık Makamı oluru ile ''Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği UygulmaYönergesi''hazırlanmıştır.

Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacına yönelik olarak gemi ile ilgili makamların (TBGTH) iletişimini sağlamak üzere gemi kaptanı veya acentesi tarafından istenecek bilgiler ve yükümlülükler, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği' nin7. Maddesinde "Türk Boğazları' nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)" başlığı altında toplanmıştır. Buna göre yükümlülükler;

Seyir Planı-1 (SP-1 Raporu) : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerinkaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, TBGTH Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre Idare'cebelirlenmiş Seyir Planı 1 ve teknik durumlara yönelik kontrol listesi vereceklerdir. (Bkz. Ek-1 ve Ek-3)

Trafik ayırım şeritlerinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı 1 Raporunun 26 inciMaddesinin 1. ve 2. Fıkralarında belirtildiği üzere özetle aşağıdaki şekilde vereceklerdir:

- Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP-1 Raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce TBGTH Merkezine vereceklerdir.

- Boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce TBGTH Merkezine vereceklerdir.

- Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu TBGTH Merkezine vereceklerdir.

- Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerise Seyir Planı 1'i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

Seyir Planı-2: (SP-2)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin 6 ncı maddesine uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Canakkale Boğazına girişten 2 saat once, ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol istasyonuna şekli IMO standartlarına göre, Idarece belirlenmis Seyir Planı 2'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-2'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyigöz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı 2'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgilialdıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

Mevki Raporu : Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol istasyonuna kendilerini tanıtacak bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

Çağırma Noktası Raporu : İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapanboyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol Istasyonuna içeriği IMOstandartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdare'ce belirlenmiş mevkilerde vereceklerdir."

Marmara Raporu (MARRAP) : TBGTH alanını kullanarak Marmara Denizi'ndeki limanlar arasında seyir yapan veya Marmara Denizi'nde bir limandan kalkıp Boğaz geçişi yapacak olan aktif katılımcı gemiler, TBGTH alanına giriş yaptıkları sektöre VHF ile MARRAP vereceklerdir.Türk Boğazlarında haberleşme dili Ingilizcedir, bu nedenle asağıda SP-1 ve SP-2 raporları Ingilizce olarak verilmistir.

Konu, Kitabın Beşinci Bölüm'ünde ayrıca geniş olarak ele alınacaktır.

4.3.2 Gümrük ve Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Merkez Tabiplikleri Kontrolleri

Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında yapilan Sahil Sağlık kontrolleri Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğinde aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir emniyetini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler TBGTH Merkezince belirlenir ve bildirilir. (Madde 46)

İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir emniyetini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler TBGTH Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir. (Madde 40)

Hava ve deniz koşulları engel değiil ise, Sahil Sağlık botu gemiye yanaşır. Hem geminin geçişini engellememek ve hem de zaman kaybetmemek açısından yapılan bu işlemde, geminin bir zabiti aşağıda listelenen evrakla (asıl veya fotokopi) birlikte bota inerek içerdeki görevliler vasıtasiyle geminin sağlık kontrol işlemini tamamlar.

- 1969 International Tonnage Certificate (1969 Uluslararası Tonilato Belgesi)
- Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası)
- 2 (Two) Copies of Crew List (2 kopya tayfa listesi)
- Last Port Clearance (Son Liman Kalkış İzni)
- Last 10 (Ten) Ports Call List (Uğrak Yapılan Son 10 Limanın Listesi)
- Ship's Stamp (Gemi Mühürü)

Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliğinin 15.Maddesine göre karantina işaretlerinin kullanımı aşağıda belirtilmiştir.

- Yabancı limanlardan limanlarımıza gelen ve henüz serbest pratika almamış bulunan gemilerin tamamı ile herhangi bir sebeple limanlara sığınan ve kara ile ihtilat etmek isteyen gemiler gündüzleri ön taraftaki direğin iyi görünecek bir yerine uluslararası işaret kitabının gösterdiği ölçüde karantina işareti (Q) harf bayrağı olan sarı bayrağı çekerler. Geceleri ise her taraftan görülecek şekilde ve aralarında iki metre uzaklık bulunan, açık vaziyette üstte kırmızı altta beyaz ışıktan oluşan işaretleri kullanırlar.

- Gündüzleri sarı bayrağı inmemiş, geceleri de kırmızı beyaz ışıkları söndürülmemiş gemilerle ihtilat edilmesi yasaktır. Hiçbir nakil vasıtası bu gemilere yanaşamaz ve bağlayamaz. Serbest pratika almayan bir gemi kendiliğinden ihtilat eylediği takdirde bu hareketten doğacak kanuni sorumluluk serbest pratika almadığı halde ihtilata rıza gösteren gemi kaptanına aittir.

- Türk Boğazlarını transit geçecek gemiler ön direklerinin iyi görünecek bir yerine gündüzleri uluslararası işaret kitabının gösterdiği ölçüde (T) harf bayrağını çekmek ve geceleri ise ufkun her yerinden görülebilen yeşil ışık kullanmak zorundadır.

Bunların haricinde gemi acenteleri, gemilerin geliş yönlerine göre gemiler ile ilgili geliş bilgilerini https://www.hssgm.gov.tr/onlineislemler/ üzerinden gemilerin boğaz varışlarına en az 24 saat kala sisteme girmeleri gerekmektedir.

Uğraksız bir gemi ile herhangi bir nedenle temas kurulması durumunda (personel değişimi, hasta çıkışı, arızadan dolayı ekip giriş – çıkışı vb.) veya bir Türk limanından gelerek Boğazlardan çıkış yapması veya bir Türk limanına gitmek üzere giriş yapması halinde ilaveten Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'ne de dilekçe ile bildirimde bulunulması gerekmektedir.

4.3.3 Yolcu Gemilerinin Ayrıcalıkları:

Yolcu gemileri Boğazlar'dan Sağlık işlemi yaptırmadan geçmektedirler. Ancak geminin acentesinin ilgili Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık İdaresine Sağlık Bildirim Formunu verme zorunluluğu vardır

Yolcu gemileri Boğazlardan, özellikle Çanakkale Boğazından geçişte, Boğaz çift taraflı dahi kapalı olsa Çanakkale VTS merkezi tarafından en fazla 1 veya 2 saat geciktirme ile (o da boğazdan geçiş yapan LNG tankeri veya büyük gemi veya yedekli bir geminin Nara Burnu dönüşünü beklemek için yapılmakta, karşılaşma olmaması için) ayarlama yapılarak kapalı olan Boğaz'a alınarak kılavuz kaptanlı olarak geçisine müsaade edilmektedir.

Boğazdan geçişlerde maximum 15 knot hız sürati yolcu gemilerine de uygulanmakta, bu hızı aşan her türlü gemi VTS merkezi tarafından önce uyarılmakta, bu uyarıya uymayanlara tüzük ihlali raporu VTS merkezi tarafından tanzim edilerek Liman Başkanlıklarına gönderilmekte ve para cezası tahakkuk ettirilmektedir.

Yolcu gemilerinin gümrük işlemleri de diğer gemiler için yapılan bildirimlerde bulunularak yapılır.

4.3.4 Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerin Geçişlerinde Yapılacak İşlemler

Uğraksız geçiş yapan bir geminin geçiş işlemini bilmek her acentenin öğrenmesi gereken ilk iş olup, özellikle bu konudaki inceliklere dikkat etmek, acentenin müşterisine verdiği memnuniyeti arttırma

yanında, kendisini de hoş olmayan olaylara karşı korumak olur. Aşağıda tam transit (Akdeniz / Karadeniz / Akdeniz geçiş yapan) gemi için yapılacak işlemler adım adım verilmistir.

- Gemi işleticisinden geminin geçişi ile alakalı acentelik teklifi verilmesine dair talep yazısı alınır.Bu yazıda, geminin detayları, işletenin ve armatörün detayları yanında taşınan yükün bilgisi, uğrak limanları, takribi geçiş tarihleri (çıkış ve dönüş), geçiş esnasında istenebilecek servislerin detayı vs bilgisi bulunur.

- Alınan mesaja dayanarak, karşı tarafa mesajın alındığını teyid eden ve bu konuda göstermiş olduğu ilgiye teşekkür eden kısa bir cevap yazmak gerekir. Bu yanıtın verilmesinin de mesaj alımından itibaren 1 saati gecmemesine özen gösterilmelidir.

- Alınan bu bilgilere dayanılarak geminin proforma faturası hazırlanır ve boğaz geçişi ile ilgilibilgiler, acentenin Banka detayları ve ofis çalışma saatleri dışı telefon numaraları dahil irtibatdetayları verilir.

Bu aşamada, Kıyı Emniyeti ve Sahil Sağlık Müdürlüğü ile temasa geçilerek bu geminin daha önceki geçişleri ile alakalı herhangi bir ödenmemiş ücret olup olmadığının kontrol edilmesi, gemi geçişi esnasında problem yaşanmasının önüne geçilmesine neden olur.Fener ve Sıhhiye ücretleri iki yönlü olarak tahsil edilir. Bu nedenle seferlerine Karadeniz'den başlayan gemiler 6 ay içinde dönüş yapmaları halinde dönüş haklarını kullanacaklarından, Fener ve Sıhhiye ücretleri ona göre hesaplanır. Ayrıca ilk çıkışında geminin Fener ve Sıhhiye ücretini tam yatıran acente ile temas ederek, ödediği ücretlerin kendimiz tarafından yatırılacağını bildirmemiz ve acentenin fatura hazırlayarak ödenen fener ve sıhhiye ücretleri makbuzları ekli olarak tarafımıza yollamasını istemeliyiz.

- Geçiş masraflarının hesaplanması sırasında, geminin detayları Lloyds List veya muadili herhangi bir kuruluşun verdiği gemi ölçümüne uyup uymadığı kontrol edlir, eğer bir fark varsa ITC (1969) sertifikasından suret istenilerek ona uygun hesaplama yapılır. Yapılacak hesaplamalarda eğer tanker için proforma fatura hazırlıyorsak, kılavuzluk ücretinde yanıcı farkının, SBT düşmüş gros tonunun, petrol türevi ürün taşıyan tankerler için 250 metre üzeri, LPG gemileri için 150 metre üzeri, Kuru yük ve Konteyner gemileri için 300 metre üzeri Çanakkale Boğazı geçişlerinde ve petrol türevi ürün taşıyan tankerler için 175 metre üzeri, LPG gemileri için 150 metre üzeri, Kuru yük ve Konteyner gemileri için 250 metre üzeri sadece İstanbul Boğazı olmaküzere refakat römorkör ücretinin göz önüne alınması gerekir ve depo olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Mali İşler Dairesi Başkanlığına geminin varışında önce yatırılması gerekir.Proforma faturada belirtilen ücretlerin gemi geçişi yapılmadan önce tarafımıza ödenmesi gerekir. Çünkü Boğaz geçişleri ile ilgili ücretlerin gemi geçişinin ardından hemen ödenmesi gerekir. Ayrıca gemi acentesi olarak acentelik tarifesinde de belirtildiği gibi, oluşacak ücretleri peşin almalıyız, unutmamalıyız ki gemi acentesi kredi veren bir kurum değildir. Genellikle transit gemi acenteliği nominasyonları dönüş seferini de kapsadığından, hesap verirken buna dikkat etmemiz gerekir. Ayrıca eğer geminin sadece tek yönde acenteliğini yapıyorsak, fener ücretinin yanlış beyan verilmeden (Bazı acenteler dönüşacenteliğini yapmayacakları icin, "gemi transit sefer dönüşü yapmayacaktır" şeklinde beyanvermektedir.) tam transit olarak yatırılması, dönüş acentesine fatura edilmesi basiretli bir gemiacentesinin davranışı olur. Yine ayrıca meslektaşımıza da olan saygımızı gösterir. Çünkü fener ücretlerini idare sadece bir kere yarım olarak tahsil ettiği için, dönüş seferinde diğer acente gereksiz olarak tam (gidiş / dönüş) fener ücreti ödemek zorunda kalır.

- Ayrıca hem gemi kaptanına ve hem de gemi işleticisine, geminin geçişi ile ilgili faydalı bilgileronceden verilmelidir. Bu bilgiler içinde, geminin geçiş sırasında uyacağı kurallar, VTS irtibatbilgileri, kılavuz alma kuralları, personel değişikliğinde uyulması gerekenler, parça teslimi,yakıt, kumanya vs teslimlerindeki prosedürler, çevre kirliliğine karşı alınması gereken önlemler, ceza oluşabilecek durumlar ve cezaların yaklaşık miktarları, Sahil Sağlık Müdürlüğü'nün gemilerle temas noktaları ve hazırlanması gereken evrak, acentenin 24 saat irtibat kurulabilecek detayları, arama kurtarma, salvage konusunda genel bilgiler verilmelidir. Çünkü acil bir durum olduğunda, gemi işleteni saat farkından dolayı bilgiye zamanında ulaşamayabilir. Bizim acente olarak görevlerimizin içinde mümkün oldukça işveren sormadan bilgiyi verme eğilimimiz olmalıdır.

- Boyu 300 metreyi aşan, hava çekimiÇanakkale Boğazı için 66 metre ile 70 metre ve İstanbul Boğazı için 54 metre ile 58 metre arasında olan veya yedekli geçiş yapacakgemiler ve boğaz kapatmalı gemiler için geçiş şartlarının belirlenmesi amacıyla seferbaşlamadan önce Kıyi Emniyeti Genel Müdürlüğüne gerekli müracaatların önceden yapılmasıgerekmekte olup, gemi sefere başlamadan, boğazlardan geçip geçemeyeceği ve ücretlerinhesaplanması gemi işleticisinin sefer maliyetlerini gerçekci olarak hesap etmesine yardımcıolur. Ayrıca bu kategoride olan gemilere, rotalarını korumaları için idare tarafından gerekli görülen sayı ve güçte römorkör eşlik eder.

- Gemi Kaptanından almış olduğumuz bilgilere gore hazırlanan SP-1 raporu gemi geçişinden; tehlikeli yük taşıyan gemiler için 48 saat, diğer gemiler için 24 saat önceden yetkili VTS

merkezlerine e-posta ile sp1ckale@kegm.gov.tr; (Çanakkale Boğazı) ve sp1ist@kegm.gov.tr; (İstanbul Boğazı) adreslerine gönderilir. Aynı mesaj, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında bize hizmet veren tali acentelere de iletilir ki, onların da gemiyi takip etmeleri sağlanır. SP-1 raporunun içeriğinde herhangi bir değişiklik olursa (gemi gelişinde 2 saati aşacak gecikmeler, uğrak limanlarda değişiklik vs) VTS merkezlerine düzeltme mesajı e-posta ile gönderilir. SP-1 raporu kaptan beyanı olduğundan eksik bilgilerin tamamlanması gemi kaptanından istenilmeli acente yorum yapmamalıdır.

SP1 Rporu ile beraber aşağıdaki sertifikalar ve belgelerde aynı zamanda gemiden talep edilmeli ve sonrasında LYBS (Liman Yönetim Bilgi Sistemi) üzerinden SP1 girişi yapılmalıdır.

- International Tonnage Certificate (Uluslararası Tonilato Belgesi)
- Certificate of Registry (Gemi Sicil Tasdiknamesi)
- Certificate of Classification (Klas Sertifikası)
- P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası)
- Civil Liability Certificate (CLC) (Gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirililiği zararının hukuki sorumluluğu hakkında düzenlenen sertifikadır. 2000 GT ve üzeri tüm gemilerden talep edilmektedir)
- CLC 92 Certificate (Petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu hakkında düzenlenen sertifikadır. 2000 ton üzerinde petrol türevi ürünleri (ham petrol, motoroin, madeni yağlar vs.)yük olarak taşıyan gemiler için istenir)
- Annex 3 (Bkz. Ek-3)
- End User Certificate (Son Kullanıcı Belgesi) Askeri malzeme, araç ve mühimmat taşınması durumunda istenilen belgedir.

Yukardaki sertifikalar haricinde ‘’Son liman çıkış belgesi - Last port clearance’’ ve Geminin teknik detaylarını gösteren ‘’Ships Particulars’’ talep edilir. Böylelikle geminin geçişinde ilave şartlara ve rusumlara konu olacak tonaj ve ölçülerinin kontrolü / doğruluğu sağlanmış olur.

P&I Club sertifikası boğazlardan geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ile 300 GT ve üzeri gemiler ve yedek çeken gemilerde bulunması gerekmektedir ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi'nin 13 üncü maddesinde detayları belirlenmiştir. Burada dikkate etmemiz gereken husus yönergede belirtildiği gibi sertifikanın geçerli olduğunu acente tarafından tespit edilmesi istenmektedir. Kısacası bu sigortanın geçerliğinden acenteler sorumlu tutulmaktadır.

- Alınan SP-1 Raporunu gemi kaptanına teyid edip, boğazda oluşabilecek gecikmeler, trafiğin hangi yönde açık olup olmadığı, varsa tayfa değişikliği, yakıt ikmali, yedek parça, kumanya, posta vs teslimleri, sıvı / katı atık alımları vs gibi gemi ile temas yapılacak durumların güncellenmiş bilgileri gemi kaptanına ve gemi işletenine tekrar bildirilir. Ayrıca gemi kaptanının tayfa vs değişikliği için hazırlayacağı evrak varsa tekrar hatırlatılmalıdır.

- Gemi İşleticisine ve gemi kaptanına geçiş ile ilgili gecikmeler vs konusunda bilgiler zamangeçirilmeden haber verilir. Çünkü Boğazlardan geçişte bir gecikme olacaksa, varış limanınında liman postalararını ona göre ayarlaması gerekir. Ayrıca eğer gemi yükten düşüyorsa,kiralama sözleşmesi tekrar yenilenebilir veya geminin seferi iptal edilebilir.

- Eğer geminin, gemi kaptanı veya gemi işleteninin herhangi bir nedeniyle Boğazlardabeklemesi gerekiyorsa, hem gemi kaptanına ve hem de gemi işleticisine, Boğazlardan transitgeçiş yapacak gemilerin transit vasıflarını kaybetmemeleri icin 168 saatden fazla demirdekalamıyacakları ve ayrıca 72 saati geçen gemilerden de demir ücretinin alındığını ücret detayları ile birlikte hatırlatmamız gerekir. Uğraksız geçileri bozulmaksızın 168 saate kadar demirleme hakkı Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin 11 inci madddesinde belirtilmiştir. Demirleme süresinin hesaplanmasında geminin Türk Boğazlarından geçişi esnasında yaptığı tüm demirleme süreleri dikkate alınır.

TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik planlaması ve/veya Boğazlardaki olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle gemilerin demirleme yerlerinde 168 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz Bununla birlikte demirleme süresinin tamamını kullanmak isteyen gemilerin, 168 saatin dolmasına en az 24 saat kala TBGTH Merkezlerine Boğaz geçişine hazır olduklarına dair bilgi vermeleri gerekir, aksi takdirde 168 saatleri dolduğunda uğraksız geçişleri bozulur.

- Gemi geçişlerinin armatöre bildirilmesi esnasında bilgileri eksiksiz vermemiz gerekir. Lakin bubilgilerin hazırlanışı sırasında gemi kaptanından gelen bilgilerle (Gemi kaptanları her zamanyollamayabilir), VTS’den elde etiğimiz bilgileri ve boğazlarda gemileri bizim adımıza takipeden tali acenterden gelen bilgileri karşılaştırıp vermeliyiz. Unutmayalım ki bize acentenominasyonu veren firma ile, gemi kaptanının veya gemi işleticisinin sağlayacağı faydalarbirbirleriyle örtüşmeyebilir. Zaten acente olarak nomine edilmekle, bize işveren firmanınhaklarını takip etmemiz görevi de verilmistir. Gemi geçişlerinde verilecek bilgiler arasındageminin boğaza varışı, eğer boğaz girişinde bir gecikme yaşanmışsa nedeni, boğaza giriş veçıkış saatleri, pilot biniş ve çıkış saatleri, eğer gemiye herhangi bir

temas yapılmışsa, (tayfadeğişimi, yakıt, kumanya teslimi vs.) saatleri ile detayları, gideceği limana olacak ETA, gemiişleteninin takip etmemizi istediği diğer bilgiler, varsa refakat römorkörlerinin kullanım saatleribildirilir. Ayrıca geçiş esnasında gemi armatörü vs tarafından başka bir acente tarafındanyapılmış olan her hangi bir temas varsa, bunların da tali acentemiz, Gümrük Muhafaza, Polisvs nezdinde araştırılıp, olası gecikmeler gemi işletenine bildirilmelidir.

- Gemi geçişini müteakiben, gemi armatörüne güncellenmemiş masrafları belirtir, proforma faturagönderilmesi gerekir. Eğer eksik tahsil edilmis ücretler varsa, gemi işleteninden bu ücretlerintekrar istenmesi gerekmektedir.

- Gemi geçişinden sonra ücretlerin ödenmesi, geminin boğaz girişinden itibaren Fenerlerde 7takvim günü, Sahil Sağlık' ta 3 iş günü, ve Kılavuzlukta 7 takvim günüdür. Bu nedenle bu ücretlerin ödeme başvuruları ivedilikle son güne kalmadan yapılmalıdır. Ödenecek ücretlerin, tarifeye uyumlu olup olmadığı acente tarafından kontrol edilerek ödenmelidir. Ayrıca kılavuzluk faturalarının ekinde bulunan pilot billeri ile faturaların kontrol edilmesi, pilot billerinde kaptan kaşesi olup olmadığının control edilmesi gerekir. Ayrıca eğer geminin SBT düşülmüş gross tonilatosu varsa, kılavuzluk ücretihesaplamasının buna uygun yapılıp yapılmadığının, tehlikeli eşya farkı alınıp alınmadığının dakontrol edilmesi gerekir.

- Gemi hesaplamalarının doğru ve eksiksiz yapılması için acente içinde muhasebe Bölümüneyapılan masraflar ve hizmetlerin detayları devamlı olarak bildirilmeli ve gemi dosyalarında bubilgiler özet olarak bulunmalıdır. Bizim tavsiyemiz, gemi dosyalarının kayıt etmeyi kolaylaştırıcıolarak, dosya kapaklarında yapılan hizmetler için kolay kayıt yapılacak bir biçim yapılmasıdır. Buhem operasyon hem de muhasebe bölümünün işlemlerini kolaylaştırır. Ayrıca hesaplarınçıkmasını müteakiben bunların operasyon bölümünce kontrol edilmesi hata oranını minimumaindirir. Gemi hesapları çıkartılırken, her bir fatura için Ingilizce karşılığı ve hesaplama yöntemiayrıca acente tarafından yapılmalıdır. Hesaplar çıkarken sefer ile alakalı olmayan (tayfa girişçıkışı, CTM vs.) ayrı başlık altında gösterilmelidir. Ayrıca eğer herhangi bir bakiye varsa bu dahesaplamalarda gösterilmelidir.

- Gemilerin boğaz geçişleri uğraksız dönüşlerinde, yukarıdaki uygulamalar aynen yapılmaklaberaber, sadece Fener ve Sıhhiye ücretleri gidiş ve dönüş olarak yatırıldığından bu ücretleritekrar yatırmamamız gerekir.

- Hiçbir zaman unutmamamız gereken bir konu da gemi geçiş raporlamalarında, karşı tarafınhiçbir şey bilmediği varsayılarak, bilgiler tam ve açık olarak verilmelidir. Ayrıca devamlı geçişyapan gemilerde personelin değişebileceği göz önüne alınarak, her seferinde boğaz geçişi ileilgili bilgiler noksansız verilmelidir. Diğer acentelerle olan ilişkilerimizde, bize yapılmasınıistemediğimiz herhangi bir şeyi başkasına yapmamamız gerektiğinin farkında olmamız gerekir.Boğazlardan uğraksız geçen gemilerden tahsil edilecek olan Sağlık Resmi ile Fener Ücreti Montreux Sözleşmesi hükümlerine tabidir.

Sağlık Resmi, aşağıdaki gibi hesaplanır:

Sabit Katsayı (0,3315) X Amerikan Doları Alış Kuru X NT (2023 yili degeri)
Uğraksız gemilerin altı ay içinde gittikleri yönden geri dönmeleri halinde yeniden resim alınmaz.

Fener Ücreti, aşağıdaki gibi hesaplanır:

800 NT' a kadar 1,8564 ABD/ Beher NT için
800 NT' dan fazlası için 0,9282 ABD/ Beher NT için

Tahlisiye Ücreti

0,4420 ABD/ Beher NT için

Bu ücretler gidiş ve dönüş için tam olarak alınır. Eğer süre 6 ayı geçerse ayrıca ikinci defa ödeme yapılır.

Şayet herhangi bir sebeple geminin transiti bozulursa, Fener ve Tahlisiye Ücreti, uğraklı geçiş ücreti şeklinde ödenir.

SP1 RAPORU FORMU

A	GEMİ ADI	
	ÇAĞRI İŞARETİ	
	BAYRAĞI	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC)	
C	MEVKİSİ (ENLEM – BOYLAM)	
F	MANEVRA SÜRATİ (KNOTS) (Ondalık kısım da yazılacak)	
G	KALKIŞ LİMANI	
H	BOĞAZ GİRİŞİNE VARIŞ TARİHİ VE SAATİ L/T(TÜRKİYE)	
I	VARIŞ LİMANI	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ (EVET/HAYIR)	
	İSTANBUL BOĞAZI	
	MARMARA DENİZİ	
	ÇANAKKALE BOĞAZI	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	KIÇTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	AZAMİ HAVA ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI) *	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLETİCİ YÜK İLE İLGİLİ AÇIKLAMA (IMDG, IGC, IBC, GC, INF)*	
	SİLAH SEVKİYATI HALİNDE “SON KULLANICI SERTİFİKASI” TARİH / NO’SU VE KOPYASI	
Q	ARIZA / HASAR / YETERSİZLİK / DİĞER KISITLAYICI NEDENLER	
T	GEMİNİN BOĞAZ ACENTESİ VE/VEYA TEMSİLCİSİNİN ADI	
	VERGİ NO’SU	
	GEMİ KAPTANININ ADI - SOYADI	
U	GEMİ TİPİ	
	TAM BOY (METRE)	
	TAM EN (METRE)	
	GROS TON	
	NET TON	
	TEK/ÇİFT CİDARLI (TANKERLER)	
	GEMİNİN İNŞA YILI	
W	GEMİDEKİ PERSONEL VE YOLCU SAYISI	
X	P&I KLÜP ADI	
	P&I POLİÇE NO’SU	
	P&I GEÇERLİLİK TARİHİ	
	SON PSC TARİHİ	
	CLC BUNKER 2001 SERTIFIKASI VE NUMARASI **	
	CLC 92 SERTIFIKASI VE NUMARASI ***	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARI (LNG - F/O - D/O - L/O)	
	DUAL POWERED /LNG POWERED (YES/NO)	
	* ihtiyaç duyulması halinde yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir. ** 1000 GT ve üzeri tüm gemilerden istenir *** 2000 ton üzerinde petrol türevi ürünleri (ham petrol, motoroin, madeni yağlar vs.)yük olarak taşıyan gemiler için istenir.	

ANNEX-3 (EK-3)

CHECK LIST RESPECTIVE TO THE TECHNICAL CONDITIONS
OF VESSELS EFFECTING PASSAGE THROUGHTHE TURKISH STRAITS –
TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ

CHECKS	YES	NO	EXPLANATION
Are main and auxiliary engines ready for use for an immediate maneuvering?			
Are auxilliary generators ready for use for an immediate back up?			
Are main and auxilliary rudders, compass and radars in working condition? (during strait passage at least one crew member should be kept ready in the rudder room)			
Are the bridge propeller revolution meter, rudder and propeller turning angle indicators in working conditions and illuminated?			
Are navigation lights, vessel's horn and bridge equipment in working condition?			
Are VHF equipments in working condition?			
Are windlass and gear in working condition? Are both anchors ready for letting go? (during strait passage at least one crew member should standby in windlass area)			
Are towing ropes, hand lines, rocket gun and handlines both at bow and stern ready to use? (For ships carrying dangerous cargoes, in addition to the above, one towing wire both at stern and bow should be kept ready for use)			
Is the vessel trimmed by stern? (Excessive trim by stern should be avoided in order to prevent propeller and rudder non efficiency. No vessel should be trimmed by bow during strait passage)			(even keel and trimmed by stern should be marked as "yes")
Is ship's propeller completely submerged? (In case of necessity propeller blade remaining out of sea level should be max 5 pct of propellers diameter)			
Ship must be properly trimmed in such a way that bow and further ahead can be easily seen from the bridge.			
Are up-to-date and corrected navigational charts covering Turkish straits available on board?			
Are the vessels manned with crew members according to STCW/78-95 agreement covering the standards of seaman training, documentation and watches?			
Are necessary precautions taken for the interventionand fighting in case of accident or fire? Is the equipment in this respect in working condition?			

MASTER

- *All vessels must be seaworthy according to the flag state and international legislation and regulations.*
- *Masters, prior to present their SP2, will verify that their vessel is technically fit as per above conditions and will report same on their log book. Boarding pilot will confirm the conformity.*
- *All vessels, prior to their entrance to the Turkish Straits shall report to the TBGTH Centers by phone, fax or through VHF any technical deficiency including any deficiency on their navigational equipment and any non-compliance to above conditions which may jeopardize their ability to safely navigate. Any vessel failing to report such conditions will be subject to legal action.*

5.1 GEMİ ACENTESİ VE DOKÜMANTASYON

5.1.1 Gemi İhbarları ve Bildirimler:

Gemi Acentelik mesleğinin en önemli hususlarından biri de **"Gemi İhbarları ve Bildirimler'**dir. Gemi acentesi, armatör/kiracı ile yapılan mutabakat sonunda, limana gelecek geminin yükle ilgili yükleme/boşaltma şartlarını taşıyıcıdan almak ve bu şartlara göre hareket etmekle yükümlüdür. Bunlar, yapılan işin ispatına dayandırılması, resmiyet kazandırılması gereken dokümanlardır. Bu dokümanlar acente, armatör, yükleyici / alıcılar için önemli ve gerektiğinde ispat mecburiyeti olan belgelerdir.

Bunlar sırasıyla:

5.1.1.1 İhbarlar (ETA / ETB / ETS)

Gemiler, bir taşıma mukavelesine bağlı olarak yükleme ve boşaltma işlemleri ve bunlara göre olan hazırlıkların yapılabilmesi için yükleyici/alıcılara tahmini varışlarını bildirmekle yükümlüdür. Gemi acentesi vasıtası ile gönderdikleri bu bildirimlere "varış ihbarları" denir. Düzenli olarak gönderilen varış ihbarlarını gemi acentesi tüm yükleyici/alıcılara, liman işlemesine ve yerel idarelere düzenli olarak bildirmekle yükümlüdür.

İhbarlarda geminin emin bir şekilde yanaşması için liman işletmesi tarafından belirtilen rıhtım ve iskelenin yeri ve tahmini yanaşma zamanının (ETB Estimated Time of Berthing) bildirilmesi beklenir.

Bu ihbarlar geminin uzun seyirden gelmesi durumunda geminin gelişinden 7-5-4-3-2-1 gün ve 12-6 saat önce saat tahmini varış (ETA - Estimated Time of Arrival) ve 12 saat ve bazı durumlarda 6 saat kesin (Definite Time of Arrival) ihbar olarak gönderilir. Acenteler aldıkları bu ihbarları derhal ilgililere, alıcılara/yükleyicilere ve liman idarelerine bildirirler.

Liman başkanlığından yanaşma/demir izni alınır, gemi geliş kontrolü özet beyan verilmesi sonucunda alıcı/yükleyici gümrükçüleri ile sürekli temasta kalıp hızla yükleme/boşaltma izinlerinin alınmasında köprü görevi yapılır, yanaşma ile ilgili kılavuz ve römorkör talepleri yapılır. Gemi limana geldiğinde derhal yükleyici/alıcıya hazırlık mektubu **(Notice of Readiness)** verilir.

Bununla beraber acente, geminin boşaltma ve yüklemesinin tahmini bitiş zamanını ETC (Estimated Time of Completion) ve geminin tahmini kalkış saatini ETS (Estimated Time of Sailing) aynı şekilde gemi armatörü, kiracısı ve varsa diğer ilgililerine bildirir

Bu ihbarların zamanında yapılmamış olması veya hiç yapılmaması taşıma anlaşması şartlarının yerine getirilmemiş olmasını doğurur ve geminin yükünün hazırlanamaması veya limanlarda programa zamanında alınamaması gibi ciddi maddi kayıplarla neticelenebilir. Bu nedenle bu ihbarların ciddiyetle takip edilmesi gerekir.

5.1.1.2 Hazırlık Mektubu – Notice of Readiness (NOR) :

Bir taşıma mukavelesine bağlı olarak kirada olan gemi kaptanının, kiracıya imza karşılığı verdiği ve geminin geliş gün ve saatinin yer aldığı ve bütün imkânları ile yükleme veya boşaltmaya hazır olduğunu bildiren bir mektup olup, kiracı ile kiralayan arasında, taşıma mukavelesinin maddelerinin işlerlik kazanması ve hukuki bir geçerlik kazanması açısından önemli bir evrak hüviyetindedir.

Hazırlık mektubunda;

- Hazırlık mektubunun alındığı saat ve tarih
- Hazırlık mektubunun sunulduğu tarih ve saat
- Hazırlık mektubunun kabul edildiği gün ve saat

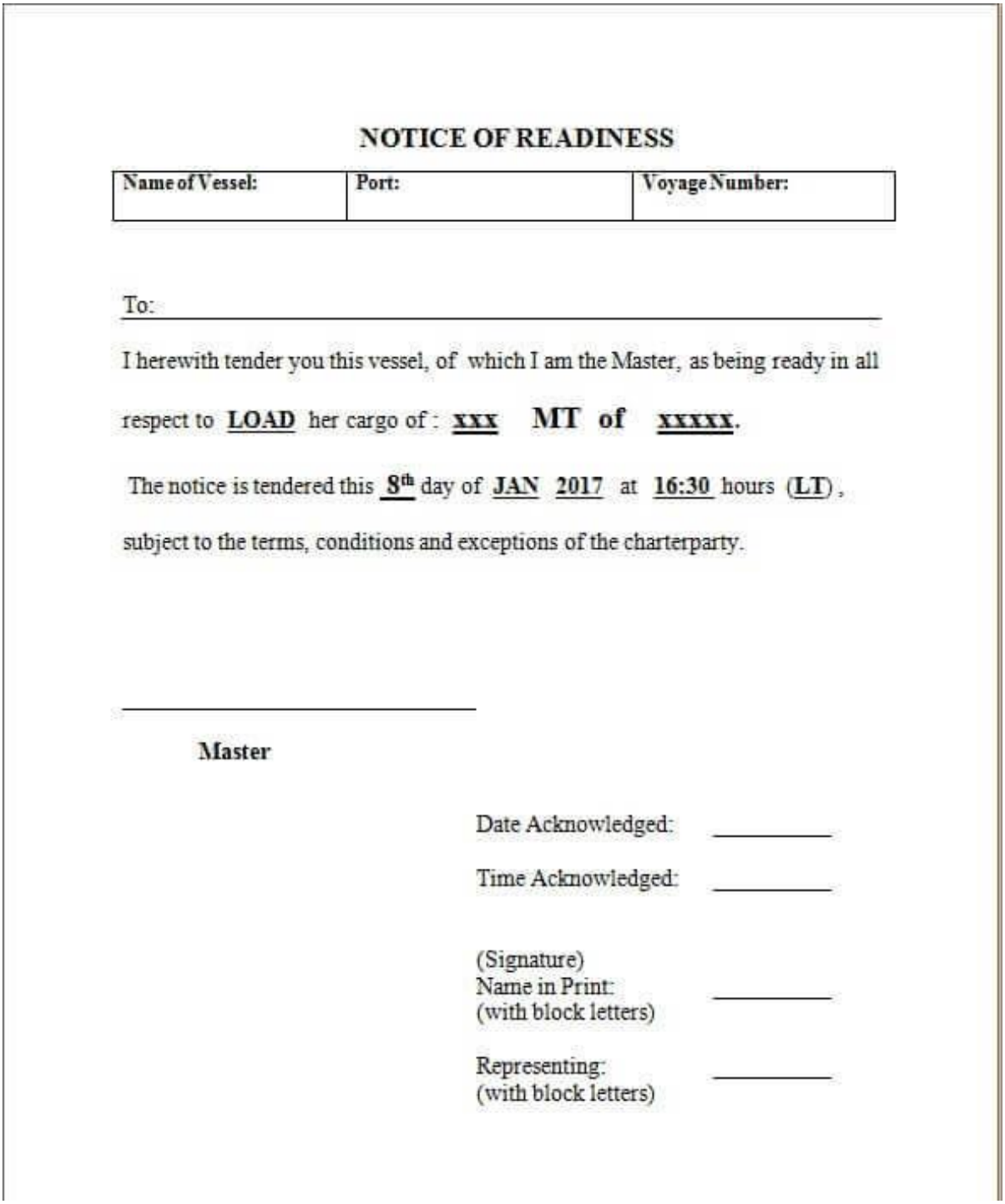
haneleri ayrı ayrı doldurulur. NOR verildikten sonra pratikte yükleyici/alıcı ya da onların namına imzalanabilir ve kiralama sözleşmesinin işlerlik kazanması sağlanır. Ancak NOR un geçerli olması için kiracının ya da muhatabının kabulüne vabeste değildir. Uygun formatta hazırlanmış bir NOR un muhatabına **yazılı olarak** ulaştırılması yeterli olacaktır.

İmzalanan hazırlık mektubunun bir sureti gemi kaptanına teslim edilir diğer bir suret gemi armatörüne gönderilir, bir suret de kiracı/yükleyici/alıcı da kalır. Gemi kaptanı imzalı ve kaşeli NOR kendisine verilmeden limandan ayrılmak istemeyebilir. Kiracı NOR'u imzalamaktan imtina edebilir. Bu durumda acente aşağıdaki açıklamaları (remark'ı) koyarak hazırlık mektubunu imzalayıp kaptana verebilir. Ancak, bu hususta yetkili kılınmış olması tercih edilen bir durumdur.

- Acente veya kiracı / alıcılar temsilcisi olarak (I have received as agent only on behalf of charterers / receivers) teslim aldım şerhi konularak,

- Sözleşmede (C/P) buna ait bir madde var ise buna dayanılarak veya sözleşme maddelerine atıf yapılarak (I have received as per C/P) " C/P hükümleri geçerli olacak şekilde teslim aldım " şerhi konularak,

- Ancak en uygunu , " Alıcıların/kiracıların kabul etmemesi nedeniyle sadece acente olarak teslim alınmıştır " (I have received as agent only due to not accepted by receivers) şerhi konularak kaşelenmesi ve imzalanmasıdır.



NOTICE OF READINESS

Name of Vessel:	Port:	Voyage Number:

To: _____

I herewith tender you this vessel, of which I am the Master, as being ready in all respect to **LOAD** her cargo of : **xxx MT of xxxxx**.

The notice is tendered this **8th** day of **JAN 2017** at **16:30** hours (**LT**), subject to the terms, conditions and exceptions of the charterparty.

_____

Master

Date Acknowledged: _____

Time Acknowledged: _____

(Signature)
Name in Print: _____
(with block letters)

Representing: _____
(with block letters)

Form-1
Hazırlık Mektubu (Notice of Readines)

5.1.1.3 Olaylar Çizelgesi – Statement of Facts (SOF) :

Geminin bir limana gelişinden (Kılavuz istasyonuna varışından) limandan ayrılıp, kılavuzun pilot mevkiinde çıkışına kadar olan olayları, yükleme ve boşaltma zamanlarını ve bu sürede her ne sebepten olursa oluşan duruşları tespit eden zabıttır. Genellikle ekte sunulan form halinde kullanılır. Burada kutucuklar içinde istenilen tüm bilgiler acente tarafından doldurulur ve olaylar hanesinde, yükleme ve boşaltma süresince oluşan tüm olaylar saat saat ayrı ayrı belirtilir. Kiracı ve/veya mümessilleri (alıcılar), acente ve kaptan tarafından imzalanır ve kaşelenir. Statement of Fact astarya ve sürastarya hesabı için yapılan time-sheet'e esas teşkil eder.

5.1.1.4 Zaman Çizelgesi (Time-Sheet) :

Yükleme ve boşaltma için kullanılan astarya süresini hesaplamak üzere tanzim edilen bir zaman cetvelidir.

Taşıma anlaşması şartlarına göre, geminin limana varış, yükleme ve boşaltmaya hazır olduğunu bildiren hazırlık mektubunun veriliş ve kabulü, yükleme veya boşaltmanın fiilen başladığı, devam ettiği ve bittiği, bu sürede varsa oluşan ve astarya zamanını durduran duruşların tarih ve saatlerini gösterir.
Yani, taşıma mukavelesine göre astaryanın başlayacağı tarih, günlük yükleme veya boşaltma miktarı ve buna göre gerekli zaman ile, kullanılan zamanı, netice olarak oluşan dispeç ve demuraj miktarlarını gösterir. Statement of fact time-sheet'in dayanağı olup, bunun üzerinden time- sheet hesaplaması yapılır.

Bu bölümde adı geçen tabirlerin anlamları:

ASTARYA : Kiralayan ile kiracı arasında yapılmış olan anlaşmada belirtilen, yükleme veya boşaltma müddetine "astarya " denir.

SÜRASTARYA (Demuraj) : Yükleme veya boşaltma için verilen astarya süresinin aşılması durumunda oluşan zaman ve bu kaybedilen zamana karşılık kiracı tarafından, gemi sahibine ödenen bir gecikme tazminatıdır.

DİSPEÇ : Sürastarya veya demuraj karşıtı olarak "dispeç" (Despatch) terimi kullanılır. Yapılan taşıma mukavelesinde demuraj ve dispeç üzerinden bağlantı yapılmışsa, kiracının yükleme ve boşaltma sürelerinden daha az bir zamanda yükleme ve boşaltmayı tamamlaması ve gemiyi serbest bırakması durumunda bu sefer gemi sahibinden kiracıya ödenen bir mükâfat tazminatıdır. Genellikle dispeç miktarı demuraj miktarının yarısı kadar olur.

5.1.2 Gemi Evrakı:

5.1.2.1 Gemi Geliş – Gidiş Evrakı (Arrival / Sailing Documents)

Bunlar sırasıyla:

Geliş evrakı : (Arrival documents)

Hazırlık Mektubu	Notice of Readiness
Yük Manifestosu	Cargo Manifest
Konişmento	Bill of Lading
Yük İstif Planı	Cargo Stowage Plan
Kaptan Beyan Mektubu	Master's Declaration Letter
Mürettebat Listesi	Crew List
Yolcu Listesi	Passanger List
Transit Yük Manifestosu	Transit Cargo Manifest (Gemide transit yük varsa)
Mürettebat Beyan Listesi	Crew's Effects Lists
Yakıt, Yağ, Su, Kumanya Listesi	Bunkers, Freshwater, Lubeoil, Provision List)
Gümrüklü Eşya Listesi	Bonded Stores List
Kaptan Yetki Belgesi	Master's Authorization Letter

5.1.2.2 Operasyon Evrakı (Operation Documents)

Limana gelen bir gemi için gemi acentesi tarafından hazırlanması gereken dokümanlar:

Yük İstif Planı	Cargo Stowage Plan(gerektiğinde)
Yükleme Teslim Ordinosu	Mate's Receipt
Puantaj Listesi	Tallying List(gerektiğinde)
Konşimento Talimatı	Bill of Lading Instructions (yükleyici tarafından verilen)
Konşimento	Bill of Lading
Olaylar Çizelgesi / Zaman Çiz.	Statement of Facts / Time Sheet

Faks, e-posta ihbarları	Fax & e-mail notices
Protesto Mektubu	Letter of Protest (gerektiğinde)
Deniz Protestosu	Sea Protest (gerektiğinde)
Harcama Listesi	Service List (gerektiğinde)

Önemli Not :

Gemi acentesinin, gemi kaptanından alması gereken bilgiler çok önemlidir. Acente, mümkün olduğu kadar bu bilgileri yazılı almalıdır. Bunlar:

- Geminin varış limanına olan zamanı. Gemi için zaman çok önemlidir. Geminin yükleme / tahliye yapması için yükleyici / alıcılara ihbarların yapılması, gümrükten izin alınması ve geminin hazır duruma getirilmesi gerekmektedir.

- Gemide mevcut olayların zamanında bilinmesi, gerektiğinde gerekli tedbirin alınması bakımından önemlidir. Geminin gelişi, pratika ve gümrük kontrolünün yapılışı kısa zamanda gemi sahibine bildirilmelidir.

5.1.3 Yük ile İlgili Evrak:

5.1.3.1 Konişmento (Bill of Lading)

Konişmento Latince “cognescere- tanımak-kabul etmek” fiilinden gelmiştir. Ülkemizde konşimento olarak da dile getirildiği gözlemlenebilir. Hatta 1940 ve 1950’li yıllarda basılan bazı konişmentoların ve zamanın Türk Ticaret Kanunu metinlerinin KONİŞMENTO şeklinde olduğunu da görmeniz mümkündür. Dilimize en yaygın şekli ile konişmento olarak alınmıştır.

Kısaca (B/L) olarak yazılır. Konişmento, Kaptan veya gemi sahibi veya acentesi tarafından yükün gemiye yüklendiğine dair verilen kıymetli deniz taşıma belgesidir. Çeşitli şekilde konişmentolar olup, arkasında yazılı maddeler (konişmento şartları) yükün hangi koşullar altında taşınacağını ve taşıma şartlarını belirler.

Konişmento, yükleyici firmanın konişmento talimatı beyanına (shipping instruction) ve gemi kaptanı tarafından tasdik edilmiş olan yükleme ordinosuna (mate’s receipt) e göre tanzim edilir.

- Malın taşınmak üzere teslim alındığını veya
- Malın gemiye yüklenmiş olduğunu kanıtlar,
- Malın taşınması ve teslimi taahhüdünü ifade eder,
- Malı ve malın mülkiyetini temsil eder,

Düzenlenme şekline bağlı olarak bazıları “devredilebilir” düzenlenir ve kıymetli evraktır

Hamburg Kurallarında konşimento şu şekilde tanımlanmıştır:

“Konşimento, taşıma sözleşmesini tevsik eden, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren öyle bir senettir ki, taşıyan eşyayı ancak bu senedin iadesi karşılığında teslim etmekle yükümlüdür”.

Konişmento bir Taşıma Senedi / Taşıma Belgesidir. Milletlerarası Ticaret Odası, Uluslararası yapılan ticaretle ilgili malların satılması, taşınması, sevkiyatı ve diğer şartları (konişmento ile ilgili şartlar), Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde; bir maddenin amaçlarına yönelik olarak, tarafların talep ve talimatı üzerine veya bizzat kendi adına işlem yapan “Amir Banka”nın akreditif şartlarına bağlanan vesaik karşılığında yapılmaktadır.

Konişmento;

- Taşıyanın adı ve ünvanı,
- Yükleyicinin adı, ticari ünvanı ve adresi,
- Kimin emrine yüklendiği,
- Alıcının adı, ticari ünvanı ve adresi,
- Kaptanın adı ve soyadı,
- Geminin adı,
- Yükleme limanı,
- Tahliye limanı,

- Gemiye yüklenen yükün cinsi, ölçüsü,, sayı veya tartısı, markası veya dışında belli olan durum ve mahiyeti,
- Yükleme ve tahliye şartları (Liner terms, FIO vs.)
- Navlun ödeme yeri ve şartı,
- Tanzim olunduğu yer ve tarihi,
- Kaç nüsha olarak tanzim edildiği,
- Kimin tarafından ve ne sıfatla imza edildiği, bilgilerini içerir.

Bu bölümde düzenli hat konişmentosu (Liner bill of lading) ele alınmıştır. Rotterdam kurallarında düzenli hat taşımacılığı şöyle tanımlanmıştır.

“3. "Liner taşımacılığı", halka yayım veya benzeri yollarla sunulan taşımacılık hizmeti anlamına gelir ve belirtilen limanlar arasında, kamuya açık sefer tarifelerine uygun olarak, düzenli programlara göre işleyen gemilerle sağlanan taşımacılığı kapsar.

Taşıma belgesi (Transport documents) ise aşağıdaki gibi tanımlanmıştır;

“14. "Taşıma belgesi", bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın hazırladığı ve
(a) Taşıyanın veya bir ifa eden tarafın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, yükleri teslim aldığını kanıtlayan ve
(b) bir taşıma sözleşmesini kanıtlayan veya içeren belge anlamına gelir.

15. "Ciro edilebilir taşıma belgesi ", “emrine” veya “ciro edilebilir” ibaresi ya da belgenin tabi olduğu geçerli yasa gereği, aynı etkiye sahip başka uygun bir ibare ile, yüklerin taşıtanın emrine, alıcının emrine veya hamiline gönderilmiş olduğunu gösteren ve “ciro edilemez” olduğu açıkça beyan edilmeyen taşıma belgesi anlamına gelir.

16. "Ciro edilemez taşıma belgesi", ciro edilebilir bir taşıma belgesi olmayan taşıma belgesi anlamına gelir.”

Günümüz düzenli hat-konteyner taşımacılığı konşimentoları hem deniz parkuru hem de çok şekilli taşımayı yapan ve belirlenen sınırlarda taşımacının risk ve sorumluluğu üstlendiği şekilde tanzim edilirler. Bu nedenle de konişmentolarda matbu olarak “port to port or combined transport” vb şekilde ifadeler taşırlar.

Düzenli hat konişmentosunda taşıyıcının adının “taşıyıcı olarak” konişmento üzerinde bulunması aynı zamanda ICC kuralıdır. Bankalar vesaik incelemelerinde bunu mutlak olarak ararlar. Konişmentoyu taşımacı, kaptan veya taşımacının acentası imzalayabilir. İmza ıslak imza olabildiği gibi, kaşe ile bilgisayar tekniği ile de olabilir. Akreditifte özellikle konişmentonun ıslak imza ile imzalanması şartı bulunuyor ise mutlaka bu şekilde tatbik edilmelidir. Konişmentolar üzerinde kaç orijinal düzenlendiği mutlak olarak yazılı olmalıdır. Ticari sirkülasyonda bulunan konişmentoların devredilerek malın mülkiyetinin devredilmesi esnasında ve diğer işlemlerde kaç orijinal nüsha olduğu ve teslim alınacağı bu şekilde anlaşılabilir. Geleneksel olarak en az bir orijinal konişmento nüshasının teslimi halinde mal teslimi sağlanır ve diğer orijinal konişmentolar otomatik olarak hükümsüz kalırlar. Konişmentolar malı ve malın mülkiyetini temsil eden, malın taşınması ve teslimi borcu senedidirler.

Konişmentolar kanunlarımıza göre de cirosu kabil senetlerdendir, bu yüzden de değerli evrak statüsündedir. Nihai olarak şunu söyleyebiliriz; konişmentolar dünyada birden çok orijinal düzenlenen yegâne taşıma ve teslim taahhüdü içeren borç senetleridir.

Konişmento düzenlenebilmesi için gereken bilgilerin gönderici tarafından yazılı olarak taşıyana iletilmesi gerekir. Buna yükleme talimatı (shipping instruction) diyoruz. Konişmento bu bilgiler dikkate alınarak ve genel anlamda yukarıda da açıklandığı gibi yükleme ordinosu (Mate’s receipt) dikkate alınarak düzenlenir. ICC den edinilen verilere göre bankacılık akreditif işlemlerinde ve saiklere uygulanan rezervlerin en büyük payı konişmentolara aittir. Bu nedenlerledir ki ICC – UCP ve bağlı olarak ISBP yayınları mevcuttur, bunlar sürekli üzerinde tartışılır ve güncellenirler. Güncel versiyonları UCP600 ve ISBP745 tir, TOBB ICC Türkiye Milli Komitesi’nden edinilebilir.

Konişmentolar düzenlenme şekline göre ikiye ayrılırlar; Tesellüm ve yükleme konişmentoları

- Tesellüm konişmentoları (Received for shipment); Malın taşıyan tarafından bizzat teslim, kontrol ve sorumluluğu altına alınması ve planlanan olası gemiye yüklenmek üzere malın karşılığında gönderene düzenlenerek teslim edilen konişmento türüdür. Bu tür konişmentolarda yazılı olan gemi ve sefere yükün yüklenmesi planlanan gemi ve seferdir. Bu nedenle gemiye yüklendiği kesinlik kazanmadığından pek güvenli bir kıymetli evrak olarak görülmezler. Bu nedenledir ki

düzenlenen akreditiflerde mutlaka “on board- gemiye yüklenmiş olma” şartı bulunur. Günümüzde özellikle ülkemizde bu tür konşimentoları çoğunlukla armatörler düzenlemezler, malın gemiye yüklenmesini bekleyip, yüklendi (ON BOARD) kaydı ile konişmento düzenlemeyi daha güvenli bulmaktadırlar.

- Yükleme konişmentosu (ON BOARD B/L); Bu tür konişmentolarda malın belirtilen sefer sayılı gemiye yüklenmiş olduğu ON BOARD kaydı ile tarihli ve net olarak yazılıdır. Bu nedenledir ki ticari hayatta bu konişmentolar özellikle tercih edilir ve itibar görürler. Çoğunluklu yükleme kaydı akreditiflerde CLEAN ON BOARD olarak yer alır. Bu özellikle yüklenen malın açıkça taşıyan tarafından görülüp kontrol şansının olduğu açık yükler için geçerlidir ve bu şekilde kullanılır. Konteyner taşımacılığında ise SHIPPED ON BOARD kullanılır, ama bu akreditif tekniği açısından bir rezerv konusu asla olmaz.(Bkz. ISBP 745 madde D24 ve D25.UCP600 ise aynen şöyle der;

ICC-UCP600 - MADDE 27 TEMİZ TAŞIMA BELGESİ

Date:

BILL OF LADING

Page 1 of _____

SHIP FROM

Name:
Address:
City/State/Zip:
SID#: FOB: ☐

Bill of Lading Number: _____

BAR CODE SPACE

SHIP TO

Name: Location #: _____
Address:
City/State/Zip:
CID#: FOB: ☐

CARRIER NAME: _____
Trailer number:
Seal number(s):

SCAC:
Pro number:

BAR CODE SPACE

THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO:

Name:
Address:
City/State/Zip:

Freight Charge Terms: *(freight charges are prepaid unless marked otherwise)*
Prepaid _____ Collect _____ 3rd Party _____

SPECIAL INSTRUCTIONS:

☐ (check box) Master Bill of Lading: with attached underlying Bills of Lading

CUSTOMER ORDER INFORMATION

CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CIRCLE ONE)	ADDITIONAL SHIPPER INFO
			Y N	
			Y N	
			Y N	
			Y N	
			Y N	
			Y N	
			Y N	
			Y N	
GRAND TOTAL				

CARRIER INFORMATION

HANDLING UNIT QTY	HANDLING UNIT TYPE	PACKAGE QTY	PACKAGE TYPE	WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION (Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. *See Section 2(e) of NMFC Item 360*)	LTL ONLY NMFC #	LTL ONLY CLASS
						GRAND TOTAL		

RECEIVING STAMP SPACE

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows:
"The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."

COD Amount: $ _____
Fee Terms: Collect: ☐ Prepaid: ☐
Customer check acceptable: ☐

NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. ▪ 14706(c)(1)(A) and (B).

RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.

The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges.

_____ Shipper Signature

SHIPPER SIGNATURE / DATE
This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.

Trailer Loaded:
☐ By Shipper
☐ By Driver

Freight Counted:
☐ By Shipper
☐ By Driver/pallets said to contain
☐ By Driver/Pieces

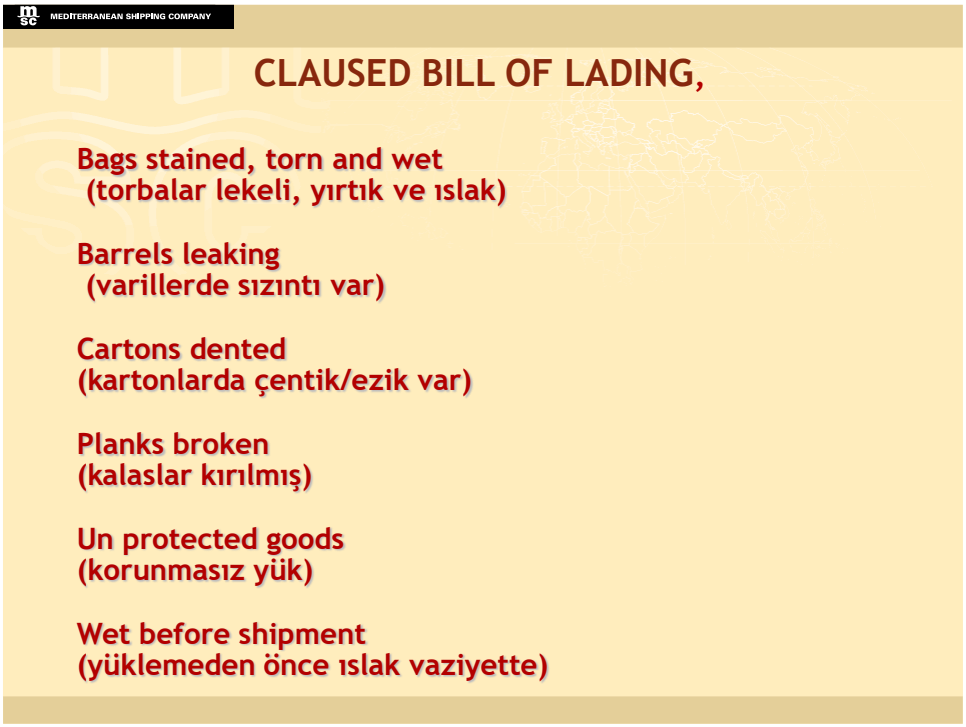
CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE
Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. *Property described above is received in good order, except as noted.*

Reset Print

Form-2
Konişmento (Bill of Lading)

Bir banka sadece temiz bir tasıma belgesini kabul edecektir. Temiz bir tasıma belgesi malların veya malların ambalajının kusurlu bir durumunu açıkça ifade eden bir ibare veya kayıt taşımayan bir belgedir. Bir akreditif bir taşıma belgesinin "clean on board" olması şartını içerse bile "clean" sözcüğünün bir taşıma belgesinde gözükmesi gerekmez.
ISBP745 te ayrıca net olarak şu kayıt bulunmaktadır;

D11 ve madde E7
"Shipped in apparent good order", "Laden on board", "Clean on board" gibi terimler veya "shipped" veya "on board" sözcüklerini içeren diğer ibareler "Shipped on board" sözcükleri ile aynı anlamdadırlar.



Konteyner taşımacılığında uygulamada örneklerine pek rastlanmasa da eğer malın kendisi ya da ambalajına dair yukarıdaki şerhlerden biri veya birkaçı konişmento üzerine yazılması durumunda o konişmento "kirli-dirty-claused "konişmento olur. Bu durumda ise ticari olarak tercih edilmeyen bir belge haline gelir. Bu nedenledir ki akreditiflerde mutlak olarak temiz konişmento düzenlenmesi şartına rastlarız.

Konişmentolarda Düzenlenme ve Yükleme Tarihi:

Konişmentoda gemiye yükleme tarihi (Shipped on board date) ve konişmento düzenlenme tarihi bulunur. Konişmentonun düzenlenme şekli itibarı ile yük henüz adı geçen gemiye yüklenmeden müşterinin talebi ve armatörün izni ile adı anılan gemiye yüklenmek üzere malın teslim alınması karşılığında alındı belgesi olarak (received for shipment) konişmento yükleme tarihi olmaksızın düzenlenebilir. Bu ülkemizde pek sık rastlanan bir durum değil ama dünyada örnekleri vardır. Müşteri dilerse yük gemiye yüklendikten sonra gerçek yükleme tarihini gösteren konişmento ile bunları değiştirebilir. Genel olarak yükleme tarihi üzerinde bulunduğu şekli ile konişmentolar düzenlenir. Bu tarih son derece önemlidir, doğruyu yansıtmalı, ileri veya geç tarih isteklerine uyularak yükleme tarihi ile oynamamalıdır. Eğer bir acenta bu tarihle oynar ve üçüncü bir tarafa zarara neden olursa bilinmelidir ki bunun bir güvencesi olamaz, armatör de bu durumu kabul etmez, oluşan zarara ortak olmaz.

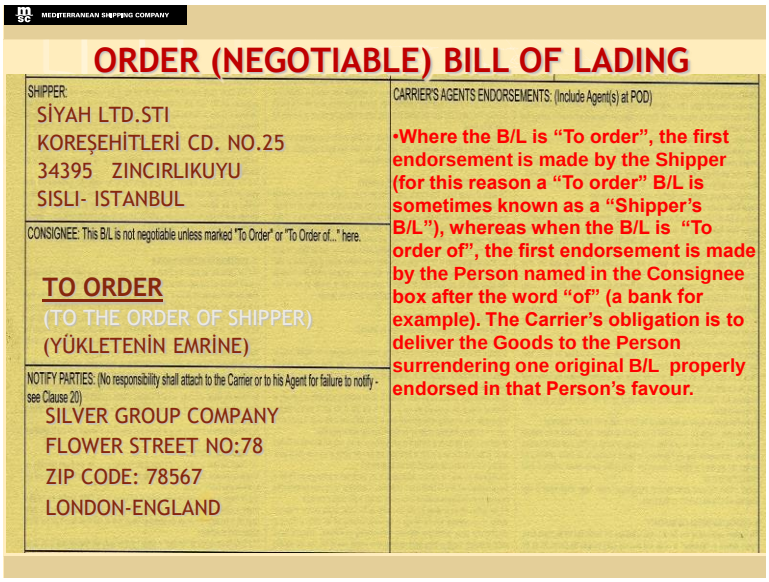
Düşünelim ki bir tacir gemi acentasına gelip yükleme tarihini iki gün öncesine almak istiyordur. Bunun kendi açısından birçok nedeni olabilir, fakat bu isteğe uyan acente –taşıyan bilinsin ki kanunsuz -hileli bir işlem yapıyordur. Belki de bu hatalı tarih nedeni ile diğer ticaret tarafları ciddi maddi zararlara uğruyordur. Bu nedenle konişmentolara gerçek yükleme tarihi uygulanmalı ve bu tarihle asla oynanmamalıdır. Konteyner taşımacılığında yükleme tarihinin koşulları şudur; konteynerlerin hepsi gemiye yüklenmiş ve gemi kalkmış olmalıdır. İşte bu tarihi yükleme tarihi olarak o gemi için kullanabiliriz.

Devredilebilir ve Devredilemez Olarak Konişmento Çeşitleri:

Konişmentolar ticari sirkülasyonda oldukları sürece düzenlenme şekline göre devredilemez ve devredilebilir olmak üzere ikiye ayrılırlar. Günümüzde çoğunlukla konişmentoların alıcı (consignee) bölümlerinde matbuu olarak "This B/L is not negotiable unless "TO ORDER" or "TO ORDER OF….here"

şeklinde kayıtlar görmekteyiz. İşte konişmentonun ticari sirkülasyonda devredilebilir olup olmadığı bu alana bakıldığında kolayca anlaşılabilmektedir.
Yani bu kayıt bize şunu demektedir "bu konişmentonun alıcı (consignee) alanında sadece TO ORDER veya yazılan firma- banka veya kişinin başına TO ORDER OF la başlanmazsa - yazılmazsa bu konişmento devredilemez konşimento olur. Bu irade elbetteki yükletende-gönderendedir. Düzenlenecek olan konişmentonun devredilebilir olmasını isteyen yükleten-gönderen bunu yükleme talimatında açıkça belirtmelidir.

- Devredilebilir konişmento (negotiable bill of lading); Yukarıda matbu cümle de açıklandığı gibi bir konişmentonun ciro yolu ile devredilebilir olabilmesi için alıcı sahasına ya sadece TO ORDER yazılması ya da o şirketin-bankanın –kişinin başına TO ORDER OF eklenmiş olması gerekir. Sadece alıcı bölümünde TO ORDER yazılmış olan konişmentolar yükleyici adına düzenlenmiş olarak kabul edilirler (to the order of shipper- yükleten emrine). Bu durumda kural konişmentonun ticari dolaşıma girmesi ve malın sorunsuz çekilebilmesi için ilk şart yükleyicinin konişmentoları gereği gibi cirolamasından geçmektedir. Boşaltma liman acentaları TO ORDER düzenlenen konişmentolarda ilk olarak yükleyicinin cirosunu ararlar. Eğer yükleyici cirosu yok ise yükleme liman acentasına durum bildirilir ve ne yazık ki geçen bu süreler içinde demuraj ve ardiye masrafları oluşur. Hata ise ciroyu normal koşullarda yapması gerekirken unutan tarafa yani yükletene ait olur, masrafları karşılamak durumunda kalabilir. Devredilebilir konişmentoda eğer TO ORDER OF şirket-banka-şahıs vb yazılı ise bu durumda bunlar (hangisi ise) konişmentoyu ilk cirolayan olmak durumundadır. Yine eğer ciro edilmeden dolaşıma çıkıyorsa aynı problemlerle karşılaşılacaktır kesin olarak.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

ORDER (NEGOTIABLE) BILL OF LADING

SHIPPER:
SİYAH LTD.STI
KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25
34395 ZINCIRLIKUYU
SISLI- ISTANBUL

CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.

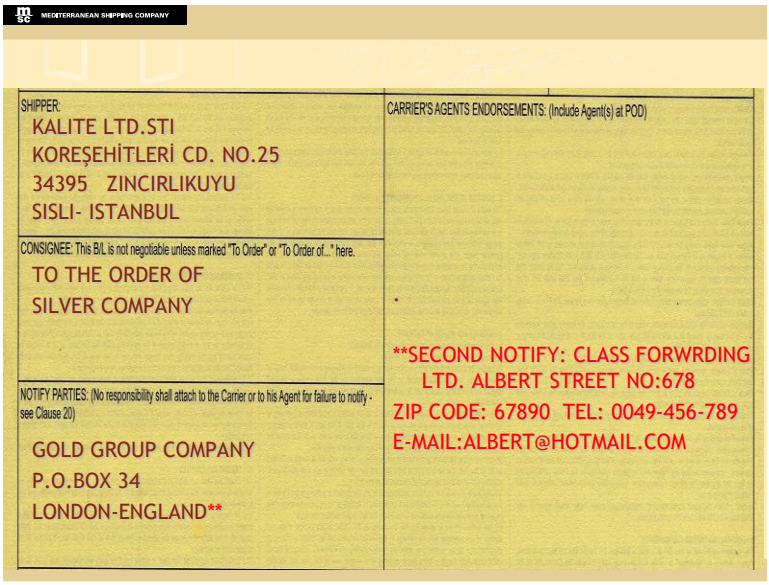
TO ORDER
(TO THE ORDER OF SHIPPER)
(YÜKLETENİN EMRİNE)

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)
SILVER GROUP COMPANY
FLOWER STREET NO:78
ZIP CODE: 78567
LONDON-ENGLAND

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)

•Where the B/L is "To order", the first endorsement is made by the Shipper (for this reason a "To order" B/L is sometimes known as a "Shipper's B/L"), whereas when the B/L is "To order of", the first endorsement is made by the Person named in the Consignee box after the word "of" (a bank for example). The Carrier's obligation is to deliver the Goods to the Person surrendering one original B/L properly endorsed in that Person's favour.

Form-3
Ciro Edilebilir Konişmento (NBL)



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

SHIPPER:
KALITE LTD.STI
KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25
34395 ZINCIRLIKUYU
SISLI- ISTANBUL

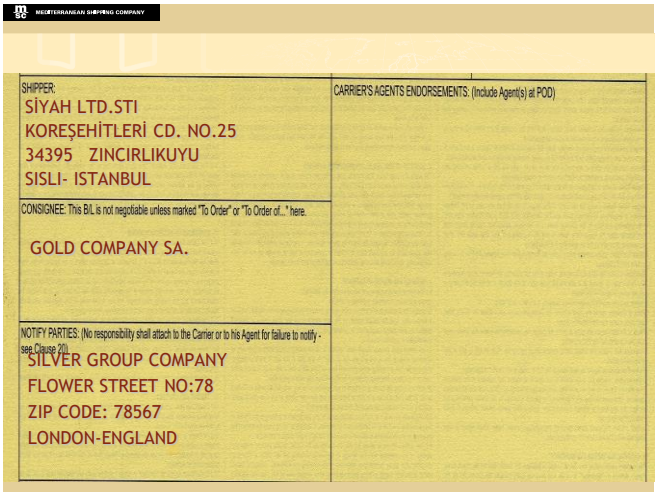
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.
TO THE ORDER OF
SILVER COMPANY

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)
GOLD GROUP COMPANY
P.O.BOX 34
LONDON-ENGLAND**

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)

**SECOND NOTIFY: CLASS FORWRDING
LTD. ALBERT STREET NO:678
ZIP CODE: 67890 TEL: 0049-456-789
E-MAIL:ALBERT@HOTMAIL.COM

- Devredilemez konişmento (non-negotiable–straight bill of lading) ; Bu konişmentolarda bulunan şirket, şahıs mallar yüklenmeden önce malın nihai alıcısı olarak belirlenmiştir diye kabul edilir. Straight bill of lading ve named to consignee olarakta bilinirler. Alıcı olarak belirlenen şirket veya şahsın başına TO ORDER OF eklenmemiştir. Bu konişmentolar devredilemediği için aslında kolay bir işlem gibi görülse de içinde ciddi risk barındırmaktadır. Örneğin Amerika kanunlarına göre devredilemez konişmentolara ait mallar alıcı olduğunu kanıtlayan şirket ya da kişiye konişmento orijinali talep edilmeksizin teslim edilmek zorundadır. Yani malın göndericisi mal bedelini garantiye almak için konişmentoları elinde bulundururken bir de bakar ki mal çekilmiştir alıcı tarafından. Bu duruma dikkat çekmek için taşımacılar da konişmentolarında bu duruma dikkat çeken matbuu kayıtlara yer verirler.(USA Pomerene 1916 yasası).


MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

SHIPPER:
SİYAH LTD.STI
KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25
34395 ZINCIRLIKUYU
SISLI- ISTANBUL

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)

CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.
GOLD COMPANY SA.

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)
SILVER GROUP COMPANY
FLOWER STREET NO:78
ZIP CODE: 78567
LONDON-ENGLAND

Bir orijinal konişmentonun boşaltma limanında ibrazı ile konu mallar teslim edilirler. Geride kalan diğer orijinaller bu işlemden sonra artık değersiz ve hükümsüz hale gelir. Devredilemez konişmentoyu düzenleyen acentanın alıcı olarak yazılan firmanın malın gideceği ülkede olmasına özellikle dikkat etmesi gerekmektedir.

ICC verilerine göre akreditif kaynaklı rezervlerin büyük çoğunluğu konişmento kaynaklıdır. Dünyada düzenlenen konişmentoların yaklaşık yüzde yirmisi ise ya hatalı düzenlenmekte ya da sahte olarak tespit edilmektedirler. Bu anlamda konişmentonun düzenlenmesi son derece büyük önem kazanmaktadır. Konişmentolarda taşımacı ünvanı ile taşımacı (carrier) olarak tanımlanmalıdır, ayrıca konişmentolar üzerine kaç orijinal düzenlendiği mutlaka yazılmak zorundadır. Bu sayede ticari sirkülasyonda el değiştirirken taraflar kaç orijinal teslim almaları gerektiğini bilme şansını yakalarlar. Bir orijinal konişmento ile malın tesliminin mümkün olduğu düşünülürse orijinal sayısının önemi açıkça ortaya çıkar.

Konişmentolar üzerine malın birim fiyatı veya toplam ticari değerinin yazılması belli sigorta formaliteleri ve artı ödemelere tabidir. Bunlar gerçekleşmeden konişmento üzerine taşıyıcı veya acentasının mal bedelini yazması düşünülemez. Çünkü taşımacı konteyneri kapalı kutu olarak göndericiden teslim alır ve yükleme talimatında kendisine yazılı ifade edilen malın yüklendiğini bizzat görmez. Bunu vurgulamak ve sınırlı – parça başı sorumluluğunu perçinlemek için konişmentoya “Said to Contain” ve “shipper’s stowed, load, count and sealed” kayıtlarını özellikle ekler. Bu nedenledir ki malın ticari değerine dair bir kaydı konişmento üzerine yazmaktan sakınır. Malın ticari bedeli akreditiflerde doğal olarak bulunacaktır ama bunun konişmentolara yazılması gerekmemektedir. Yine bu konuda da ICC UCP600 madde 14e) Ticari fatura dışındaki belgelerde malın, hizmetlerin veya yapılan isin tanımı belirtildiği takdirde bu tanım akreditifteki tanımlarına ters düşmeyen genel ifadelerle yapılabilir der. Bununla da anlıyoruz ki akreditifteki mal tanımı konişmentoda birebir bulunmak zorunda değildir. Fakat mal tanımı genel ifadelerle de olsa anlaşılır ve malı net tanımlıyor olmalıdır. Örneğin yedek parça veya oto yedek parça veya yiyecek maddeleri kabul edilemez. Malın rotil, bisküvi, havyar, jeneratör vb şekilde net tanımlanması gerekir.

Akreditiflerde yaşanan en önemli sorunlardan birisi ilave masrafların yasaklanmış olmasıdır (free in, free out, fios vb). Bu yasak farkında ve bilincinde olmayan ihracatçılara ekstra masraf olarak yansımaktadır. Akreditiflerde bu yasaklama şu şekillerde karşımıza çıkabilmektedir; *Additional charges to the freight on transport doc are not acceptable* veya *UCP600 Art 26c is not applicable* veya cost *additional to the freight as shown in article 26C of UCP600 not acceptable*. Bunların ne anlama geldiğini mutlak bilmek gerekir, bilinmiyorsa araştırmak ve anlamını bulmak gerekir. Bu şartlar önemsenmezse sonradan sürpriz bedeller ödenmek zorunda kalınır. Örneğin konişmento üzerinde FREE IN, FREE OUT, FIOS, FIOS-T vb ilave masraf kayıtları bu yüzden istenmemektedir. Bankacı bu kayıtlar konişmentoda var ise haklı

olarak rezerv koyar, taşımacıya gidilir bu kayıtları kaldırın diye ama taşımacı da “bu bizim taşıma sözleşmemizin kaçınılmaz parçasıdır, kaldıramayız” veya “armatör ve boşaltma liman acentasına soralım bunların bedelini sizin karşılamanız şartı ile bu şartları kaldırma koşullarını araştıralım” der haklı olarak. Konişmentolar üzerine basılan demuraj kayıtları ilave masraf olarak yorumlanamaz ve bankalar bu kayıtlar için ihracatçılara rezerv uygulaması yoluna gidemez.

Konişmento kaynaklı sorunlardan bir diğeri ise konişmentonun tanımı ile alakalıdır. Akreditiflerde “OCEAN, MARINE veya COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING” şartı bulunur. Bazı bankalar ise konişmentolara tanım olarak bunların mutlaka yazılmasını talep ederler. Halbu ki bu tür talepler yersizdir ve rezerv nedeni olamazlar. Bu kayıtların amacı şudur; OCEAN veya MARINE BILL OF LADING şartındaki amaç tamamen deniz yolu taşımacılığı ile sınırlı bir konişmento düzenlenmesi amaçlıdır. Bu da konişmento incelendiğinde eğer yükleme limanı ve boşaltma limanı alanları dolu ve ön-son taşıma gibi deniz taşımacılığı dışı alanlar boş ise amaca ulaşılmış demektir. Buna rağmen konişmentoya birde OCEAN veya MARINE yazılması ICC kuralları da açıkça ortaya koyar ki gerekmemektedir. Ya da akreditifte COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING şartı vardır. Eğer düzenlenen konişmentoda yükleme ve boşaltma limanı dışında ki ön ve/veya son taşıma alanlarından birisi dolu ise yani iki modlu taşıma var ise amaca ulaşılmış demektir, ayrıca o konişmento üzerine COMBINED yazılması gerekmez. Bu konuda ICC UCP600 net olarak aşağıdaki gibi adı ne olursa olsun (however named) kuralını tanımlamış ve bu maddelerin altındaki diğer şartları karşılamak koşulu ile konişmentolara bu tanımların yazılmasının zorunlu olmadığını perçinler.

"Deniz konşimentosu ile ilgili olarak "adı ne olursa olsun -however named-" kuralı uygulanır bankalarca. Buna göre ibraz edilen belgenin başlığı önemli değildir, önemli olan belgenin UCP600 19 ve 20.madde gereklerini yerin getirmesi ve akreditif te belirtilen şartları (yükleme ve boşaltma limanları-port to port taşıma şartı) içermesidir. Akreditifte talep edilen belge bir limandan yükleme ve bir diğer limanda boşaltmayı kapsayan bir belge ise UCP 600 'ın 20.maddesinin uygulanması gerekir. Belgenin başlığında "ocean" veya "marine" olması diye bir şart yoktur.
ICC nin Türkçe olarak ta yayınlanan "AKREDİTİFLERE İLİŞKİN SORUNLU OLAYLAR CE ICC GÖRÜŞLERİ" kitabının 33.sayfasında bulunan 44.maddesinde soru ve ICC buna yanıtı da aynen şöyledir;

SORU : Bir ocean B/L ibrazını şart koşan ve sevkiyatın iki liman arasında yapılmasını öngören bir akreditife ibraz edilen konişmentonun matbu başlığı "Bill of lading for combined transport or port to port shipment" dır. İbraz edilen belgenin ismi yönünden akreditif şartını yerine getirmediği gerekçesiyle rezerv koyan görevli bankayı ikna edemeyen lehtar ICC nin görüşüne başvurmuştur.

ICC GÖRÜŞÜ ; İbraz edilen belge hem kombine taşımada, hem de limandan limana taşımada kullanılabilen modern tip konşimentodur. Bu akteditifte ibraz edildiği biçimiyle limandan limana taşımayı kapsamakta olup UCP/23 çerçevesinde diğer yönlerden uygun ise isim farklılığına bakılmaksızın kabul edilir. UCP/23 içeriğinde "adı ne olursa olsun-however named" ifadesi vardır.

Yukarıda da belirtildiği gibi aynı ifade UCP-600 20.maddede aynen mevcuttur. Bu nedenlerledir ki biz konşimentolara OCEAN, MARINE, COMBINED, MULTIMODAL, INTERMODAL vb başlık yazmayız ve bankalarda buna rezerv koyma hakkına sahip değildirler.

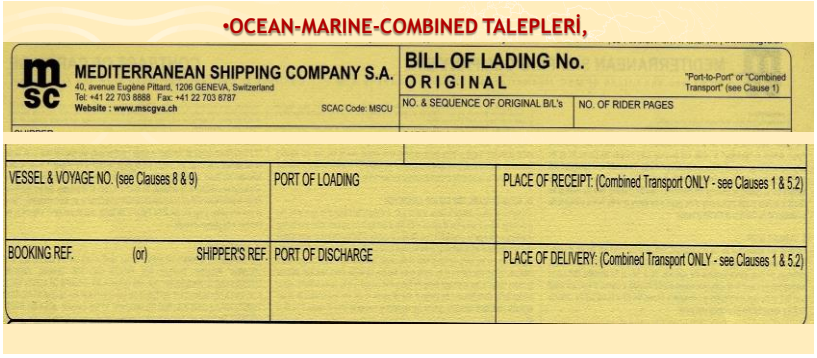
MADDE 19
EN AZ İKİ FARKLI TAŞIMA ŞEKLİNİ KAPSAYAN (COMBINED TRANSPORT B/L) TAŞIMA BELGESİ

a) En az iki farklı taşıma şeklini kapsayan bir taşıma belgesi (multimodal veya combined taşıma belgesi), nasıl adlandırılmış olursa olsun, (however named)şeklinde devam ediyor. (Bkz ICC UCP600 ilgili madde)

MADDE 20
KONŞİMENTO

a) Bir konşimento, nasıl adlandırılmış olursa olsun, (however named))şeklinde devam ediyor.(Bkz ICC UCP600 ilgili madde)

•OCEAN-MARINE-COMBINED TALEPLERİ,



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
40, avenue Eugène Pittard, 1206 GENEVA, Switzerland
Tel: +41 22 703 8888 Fax: +41 22 703 8787
Website : www.mscgva.ch
SCAC Code: MSCU

BILL OF LADING No.
ORIGINAL
"Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)
NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's | NO. OF RIDER PAGES

VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

- OCEAN – MARINE BILL OF LADING
- 44 A: Place of receipt -------
  44 E:Port of loading / Antalya
  44 F: Port of discharge /Valencia
  44 B: Place of delivery ------
  46 A: Required documents
- + Clean on board ocean B/L

VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING ANTALYA	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2) xxxxxxxxxxxxxx
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE VALENCIA	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2) xxxxxxxxxxxxxx

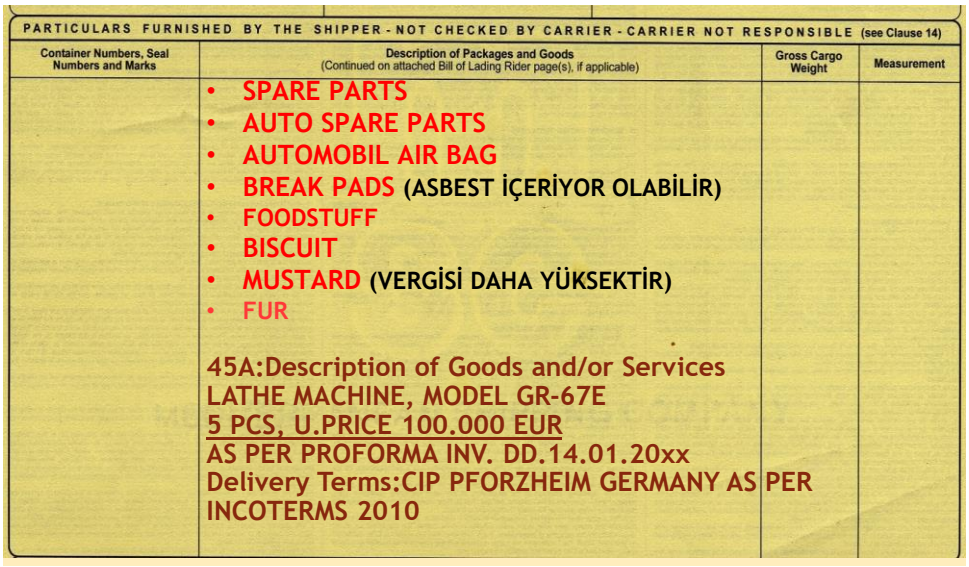
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

- COMBINED TRANSPORT
  - DO NOT ISSUE «MULTIMODAL BILLS OF LADING» AS THIS SORT OF B/L ARE NOT COVERED BY P&I CLUB.
- 44 A: Place of receipt Burdur
- 44 E:Port of loading / Antalya
  44 F: Port of discharge Lebanon
  44 B: Place of delivery ------
  46 A: Required documents
- + Full set multimodal transport document

VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING ANTALYA	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2) BURDUR
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE LEBANON	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2) xxxxxxxxxxxxxx

Konişmentoda Mal Cinsi, Mal Bedeli, Fatura, Akreditif Referanslarının Yazılması Durumu:

Konişmentolar yukarıda da değindiğimiz gibi düzenlenebilmesi için tacirin taşımacıya yazılı olarak mutlaka yükleme talimatı (shipping instruction) vermiş olması gerekir. Taşımacı bu talimatta bulunan bilgilere sadık kalarak konişmentoyu hazırlamak durumundadır. Ama bu demek değildir ki talimatta bulunan tüm veriler konşimentoda kayıtsız şartsız yer alacaktır. Elbette ki armatörün prosedurleri, teamüller, kanuni gereklilikler vb nedenlerle taşımacının çekinceleri olabilir. Bu çekinceleri tacir ile paylaşmak ve doğru konişmento düzenlemek esas olan hedef olmalıdır.
Konişmentolarda mal ve diğer ticari detayların yazıldığı alan son derece önemlidir. Buraya yazılan bilgilerin öncelikle taşımacının ve tacirin aleyhine sonuç getirmemesi gözönünde bulundurulmalıdır.



PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
	• SPARE PARTS • AUTO SPARE PARTS • AUTOMOBIL AIR BAG • BREAK PADS (ASBEST İÇERİYOR OLABİLİR) • FOODSTUFF • BISCUIT • MUSTARD (VERGİSİ DAHA YÜKSEKTİR) • FUR 45A:Description of Goods and/or Services LATHE MACHINE, MODEL GR-67E 5 PCS, U.PRICE 100.000 EUR AS PER PROFORMA INV. DD.14.01.20xx Delivery Terms:CIP PFORZHEIM GERMANY AS PER INCOTERMS 2010		

Bilindiği üzere konteyner taşımacılığında taşımacı konteyneri tacire (taşıtan-gönderen) tahsis eder ve yüklemeye hiçbir koşulda eşlik etmez. Konteyner yüklenip liman sahasına mühürlü olarak gelir ve gemiye yüklenir. Bu nedenledir ki konişmentoya yazılan mal cinsi ve diğer detaylara dair kontrol imkânı olmadığından taşıyıcı sorumluluk üstlenmez. Bunun sonucu olarak taşımacılar bu çekincelerini konişmento üzerine matbu olarak peşinen koyarlar “PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER-NOT CHECKED BY CARRIER-CARRIER NOT RESPONSIBLE” vb. Bununla beraber “said to contain, shipper stow, load, count and seal” ifadelerini de sonradan eklerler.

Öncelikle mal tanımı üzerinde durmak gerekiyor. Mal tanımı genel ifadelerle konişmento üzerine yazılabilir. Bu ICC kuralıdır, akreditifte yazılı olan tüm detayların yazılması gerekmemektedir. Ama genel ifade olarak yazılan mal tanımı gerçekten bir bakışta malı net olarak ifade ediyor olması gerekir. Örneğin sadece yedek parça yazılırsa bir şey anlaşılmaz, ya da otomobil yedek parçası yazarsa yine net olmaz. Örneğin rotil denmesi yeterlidir. Burada gözönünde bulundurulan kural malın gideceği ülkede risk analizi yapılırken anlaşılabilir, akla malın ne olduğuna dair soru getirmemesidir. Çünkü malın gittiği ülke malı bilmek ve bu malın ülkeye girip girmeyeceğine bilinçli karar vermek ister. Örneğin asbest içeren bir malı çevre, insan, hayvan sağlığı açısından kanserojen olduğundan kabul etmek istemeyebilir. Örneğin “yiyecek maddesi“ tanımı o ülkenin vergi kanunları açısından yeterli bir tanım olmayabilir. Yiyecek maddesi bisküvi de havyar da olabilir. Bunları açıkça bilmek ister en azından alacağı vergi dilimleri farklı olabilir.

Mal tanımının yanı sıra taşımacılar proforma fatura veya fatura numarası, akreditif numaralarını konişmento üzerlerine yazmaktan imtina ederler. Yazan taşımacılar ise bu bilgilerin tacirin ticari gerekleri nedeniyle yazıldığını ve içeriğinden kaçınmasının bilgi sahibi olmadığını özellikle vurgulayan paragrafları konişmento üzerine yazarlar. Aksi halde taşımacının sınırlı –parça başı sorumluluğu tartışmalı hale gelir.

Konişmentolarda Konteyner Doldurma ve Boşaltma Kısaltmaları:
Aşağıdaki tabloda görüleceği gibi konteyner taşımacılığında konteynerin doldurma ve boşaltma durumlarına ilişkin kısaltmalar kullanılmaktadır. Örneğin FCL/FCL soldaki FCL (full container load) bize konteynerin tacir tarafından doldurulduğu ve bu şekilde mühürlü olarak taşımacıya teslim edildiğini anlatır. Sağdaki FCL ise konteynerin tahliye limanında bir tacir tarafından tüm malının bir defada teslim alınacağını anlatır. Konteyner taşımacısı armatörler sorumlulukları çerçevesinde genel olarak bu formülasyonu tercih eder, kullanırlar. LCL (less than container load) terimi ise gerek yükleme esnasında gerekse de boşaltma esnasında kullanıldığında o konteynerde birden çok tacirin malının olduğu

sonucunu verir. Yani konteyner bir organizator tarafından mal yüklemeleri için kontrol altında tutulmuş, onun nezaretinde birden çok parti mal yüklenmiştir. Bu durumda işte navlun komisyoncuları (freight forwarder- nvocc- multimodal transport operator) devreye girer bu hizmeti tacirlere verirler. Bu nedenledir ki LCL hizmetini vermeyen-bu sorumluluğu-riski almak istemeyen düzenli hat konteyner taşımacıları LCL' i kullanmayı istemezler.



5.1.3.2 Yük Teslim Talimat Formu (Ordino)

Adından da anlaşılacağı gibi, taşıyanın varış limanında orijinal konişmentoyu alarak karşılığında alıcıya yükün teslim edilmesi için vermiş olduğu belgedir. (Ek.1)

Alıcı bu belge ile yükünü ambardan çeker. Yük Teslim Talimat Formu üzerinde, gemi ve yük ile alıcıya ait belirleyici bilgiler bulunur. Ayrıca bu talimat formunu düzenleyen/veren acentenin mühürü ve yetkili imzası bulunur.

Yük Teslim Talimat Formu bir asıl bir suret olarak tanzim edilir. Asıl nüsha alıcıya verilir. Sureti, alıcıdan alınan cirolu, kaşe ve imzalı bir nüsha orijinal konişmento ve varsa navlun makbuzu sureti ile birleştirilerek, yükleme limanı ve konişmento numarası sırasına göre dosyasında muhafaza edilir.

Yük Teslim Talimat Formu üzerinde ciro yapılamaz. Kaybı halinde ilgili gümrükten yazılı müsaade ve onay getirilmeden bir yenisi verilmez.

YÜK TESLİM TALİMAT FORMU

Teslim Talimatı Numarası	
Taşıyıcı Firmanın Unvanı	
Ana Konşimento Numarası	
Ara Konşimento Numarası	
Gemi Adı	
Sefer Numarası	
Gemi Geliş Tarihi	
Özet Beyan Numarası	
Alt Özet Beyan Numarası	
Toplam Kap Adedi	
Toplam Ağırlık	
Alıcının Unvanı	

Yukarıda bilgileri bulunan eşyanın tesliminde bir sakınca bulunmamaktadır.

(Taşıma işlemini gerçekleştiren gemi sahibi, gemi acentesi veya taşıma işleri komisyoncusunun imza ve kaşesi)

5.1.3.3 Yük (Kargo) Manifestosu

Gemide mevcut yükün konişmento sırasına göre sıralanmış yük listesidir. Manifestoda, konişmento üzerindeki bütün bilgiler tam ve eksiksiz olarak gösterilir. Her sayfanın parça adedi ile ton-kilo toplamı yapılır. Bu toplam müteakip sayfanın başına geçirilmek suretiyle son sayfanın altında genel yekun gösterilir.

Her boşaltma limanı için ayrı manifesto yapılır. Bir manifesto sayfasına birden çok limana boşaltılacak yükler yazılmaz.

Bu doküman, yükleme limanı acentesi tarafından yapıldığı gibi, gemi kaptanı tarafından da tanzim edilmektedir.

Tanzim edilen manifestolar; gemi kaptanına, boşaltma limanı acentesine, gemi sahibine, liman işletmesine ve gümrüğe verilir.

Bu doküman, gittiği limanda gümrük idaresine beyan edilen ve verilen evraktır.

Bu evrak üzerinde:

- Geminin adı,
- Kaptanın adı,
- Yükleme limanı,
- Tahliye limanı,
- Konişmento No.,
- Yükleyici,
- Alıcı, banka ve ihbar adresi,
- Marka ve numarası,
- Malın cinsi ve mahiyeti,
- Malın kilosu,
- Taşıma şartı, bilgilerini içerir.

Günümüz teknolojik şartlarında artık eskiden olduğu gibi manifestolar manuel işlemlerle ulaştırılmaz. Çoğunlukla standart elektronik dosya yapıları ile armatör –acenteler ve gümrük otoriteleri nezdinde birbirlerine ulaştırılırlar. EDI (elektronic data interchange) dediğimiz bu yöntemler sayesinde hem hızlı-güvenli iş yapılır hem de bu sayede risk analizleri süratle bitirilerek olası riskler konusunda hızlı sonuçlar alınır.

5.1.3.4 Özet Beyan

Gümrük işlemlerinin bilgisayar ortamında yürütülmesi amacıyla geliştirilen yazılıma kısaca BİLGE(Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri) adı verilmiştir.

Bilgisayar Sistemi Bulunan Gümrük İdarelerinde Yürütülecek İşlemlere İlişkin Yönetmeliğin 3.cü maddesinde yapılan tanıma göre özet beyan **"taşıyıcı veya acentesi tarafından düzenlenen, taşımaya veya taşıma konusu eşyaya ilişkin bilgilerin yer aldığı form"** u ifade etmektedir.

Gümrük İşlemlerinin başlangıcı özet beyanla, bir başka ifade ile " yük manifestosu " ile olmaktadır. Yine bir başka deyişle özet beyan, yük manifestosu üzerindeki bilgilerin elektronik ortamda aktarıldığı bir beyandır.

Gümrük mevzuatı uyarınca, yabancı bir ülkeden gelen trenler, diğer kara taşıtları, gemiler ve hava taşıtlarının Türkiye'ye getirecekleri ve Türkiye'den götürecekleri eşya için, ilgilileri tarafından gümrüğe özet beyan verme mecburiyetleri bulunmaktadır.

Özet Beyan formu Gümrük Yönetmeliğinin 10 numaralı ekinde belirtilen forma uygun olarak ve elektronik olarak verilir. Formun nasıl doldurulacağı yine 10 numaralı ekte açıklamalı olarak bulunmaktadır.

T.C. GÜMRÜK ÖZET BEYAN FORMU									
A. GENEL BİLGİLER									
1.Taşıyıcı firma			4.Taşıtın					10.Beyan Türü	
			a. Adı	b. Numarası		c. Referans numarası	d. Ülkesi	Tescil No:	
2.Beyan sahibi/temsilcisi			5.Yükleme Yeri			6.Boşaltma yeri		Tescil tarihi	
3.Çıkış Gümrük İdaresi			7.İlk Varış /İlk çıkış yeri			8.Varış tarihi ve saati		9.Kalem Sayısı	
B. EŞYAYA İLİŞKİN BİLGİLER									
11.Gönderici			13.Bildirim tarafı						
12. Alıcı			14.Acente						
15.Kalem No	16.Taşıma Senedi Numarası		19.Kapların markası/nosu		20.Eşya Kodu	21.Eşyanın Tanımı			
17.Kap Cinsi	18.Kap Adedi								
22.Brüt Ağırlık	23.Net Ağırlık	24.Kalem Fiyatı	25.Mühür numarası		26. BM Tehlikeli Eşya Kodu	27.Nakliye Ücretinin Ödeme şekli			
28.Eşyanın Uğradığı/ Uğrayacağı Ülkeler									
29.Eşyanın Bulunduğu Yer		30. Diğer				31.İmza			

Özet Beyan Formu Kutularına İlişkin Açıklama Notları

(1) **Taşıyıcı :** Özet beyanı veren kişi ile taşıyıcı farklı ise taşıyıcının adı ve varsa vergi numarası girilir.

(2) **Beyan sahibi/ temsilcisi :** Özet beyanı veren kişi veya temsilcisinin adı ve vergi numarası girilir.

(3) **Çıkış Gümrük İdaresi :** Çıkış özet beyanda taşıtın Türkiye Gümrük Bölgesini terk ettiği gümrük idaresinin kodu girilir.

(4) **Taşıtın kimliği ve ülkesi :** Türkiye Gümrük Bölgesine girecek aktif taşıtın kimlik ve uyruk bilgisine ilişkin olarak;

a. alt bölümüne taşıtın adı girilir.

b. alt bölümüne karayolunda plaka numarası, demiryolunda vagon numarası, deniz ve hava yolunda sefer numarası girilir.

c. alt bölümüne referans numarası (deniz taşımacılığında IMO numarası gibi) girilir.

d. alt bölümüne taşıtın ülkesine ilişkin kod girilir.

(5) **Yükleme yeri :** Eşyanın taşıta yüklendiği liman, havaalanı, navlun terminali, tren istasyonu ya da diğer yerlerin adı ile bu yerlerin bulunduğu ülke kodu girilir.

(6) **Boşaltma yeri :** Eşyanın taşıttan indirildiği liman, havaalanı, navlun terminali, tren istasyonu ya da diğer yerlerin adı ile bu yerlerin bulunduğu ülke kodu girilir.

(7) **İlk varış yeri/ilk çıkış yeri kodu :** Türkiye Gümrük Bölgesine ilk varış gümrük idaresinin kodu ile Türkiye Gümrük Bölgesinden ilk çıkış gümrük idaresinin kodu girilir. (Bu bir liman, havaalanı ya da bir kara sınır kapısı olabilir.)

(8) **Varış tarih ve saati :** Taşıtın Türkiye Gümrük bölgesinde ilk sınır kapısına varışına ilişkin planlanmış tarih ve saate ilişkin bilgi girilir.

(9) **Kalem Sayısı :** Eşyanın toplam kaç kalemden oluştuğuna ilişkin bilginin yer aldığı kutudur.

(10) **Beyan Türü :** Taşıma şekline göre beyan türlerinden biri girilir.

(11) **Gönderici :** taşıma sözleşmesinde belirtilen ve eşyayı göndermeyi taahhüt eden göndericinin adı ve çıkış özet beyanda vergi numarası girilir.

(12) **Alıcı :** Eşyanın gerçekte gönderildiği kişinin adı ve giriş özet beyanda vergi numarası girilir.

(13) **Bildirim Tarafı :** Taşıma senetlerinde “notify” olarak belirtilen tarafın adı ve vergi numarası girilir.

(14) **Acente :** Yetkili konteyner acentesinin adı ve vergi numarası girilir.

(15) **Kalem No :** Kaçıncı kalem eşya olduğuna ilişkin bilginin yer aldığı kutudur.

(16) **Taşıma Senedi numarası :** Taşıma senedi numarası girilir. Bulunmaması halinde tek sevkiyat numarası bu alana girilir. Özet beyan verenle taşıyıcının farklı olması halinde taşıyıcının taşıma senedi numarası da eklenir.

(17) **Kap Cinsi :** Kapların cinsine ilişkin kod girilir.

(18) **Kap Adedi :** Kap adedi girilir.

(19) **Kapların markası/no.su :** Kapların marka ve numarası veya eşya konteyner ile taşınıyorsa konteyner marka ve numarası girilir**.**

(20) **Eşya Kodu :** Eşyanın tarife pozisyonu girilir.

(21) **Eşyanın Tanımı :** Gümrük idaresinin eşyayı teşhis etmesine yetecek açıklıkta ve sadelikte eşyanın tanımı girilir. Genel terimler (Örneğin; “birleştirilmiş”, “muhtelif ”, “çeşitli”, “aksam parça”, “elektronik eşya”, “yaş sebze meyve”, “genel kargo”, “ bitki ” vb.) kullanılmaz. (Daha geniş açıklama için aşağıdaki listeye bakınız). Eşya kodunun girilmesi halinde bu bilginin girilmesine gerek yoktur.

(22) **Brüt ağırlık :** Eşyanın brüt ağırlığı kg. cinsinden girilir.

(23) **Net ağırlık :** Bilinmesi halinde eşyanın ambalajları hariç net ağırlığı kg. cinsinden girilir.

(24) **Kalem fiyatı :** Özet beyanın basitleştirilmiş usul kapsamında verilmesi halinde kalem fiyatı girilir. Döviz kodu ile birlikte kullanılır.

(25) **Mühür numarası :** Varsa kapların üzerindeki mühür numarası girilir.

(26) **BM Tehlikeli eşya kodu :** Eşyanın Birleşmiş Milletler tarafından belirlenen tehlikeli eşya listesinde bulunması halinde bu listedeki kod girilir.

(27) **(Değişik:RG-31/3/2012-28250)** Nakliye Ücretinin ödeme şekli: Bilinmesi halinde nakliye ücretinin ödeme şekli, aşağıdaki kodlar kullanılarak girilir.

A- Nakit ödeme

B- Kredi kartıyla ödeme

C- Çekle ödeme

D- Diğerleri (Nakit hesabına doğrudan ödeme gibi)

H- Elektronik kredi transferi

Y- Taşıyıcı ile olan cari hesap

Z- Ön ödemeli değil

(28) **Eşyanın Uğradığı/Uğrayacağı Ülkeler :** Birinci satıra eşyanın uğradığı limanın kodu, ikinci satıra ise limanın bulunduğu ülke kodu girilir. Eşyanın ilk hareket yeri ile son varış yeri arasındaki

tüm liman ve ülkelerin kodları girilir.

(29) **Eşyanın bulunduğu yer :** Çıkış özet beyanda eşyanın muayene edildiği yer adı girilir.

(30) **Diğer :** Beyan sahibi tarafından belirtilmesine ihtiyaç duyulan bilgiler girilir.

(31) **İmza :** 2 no.lu kutuda yer alan beyan sahibi/temsilcisi tarafından imzalanır.

5.1.3.5 Varış Bildirimi:

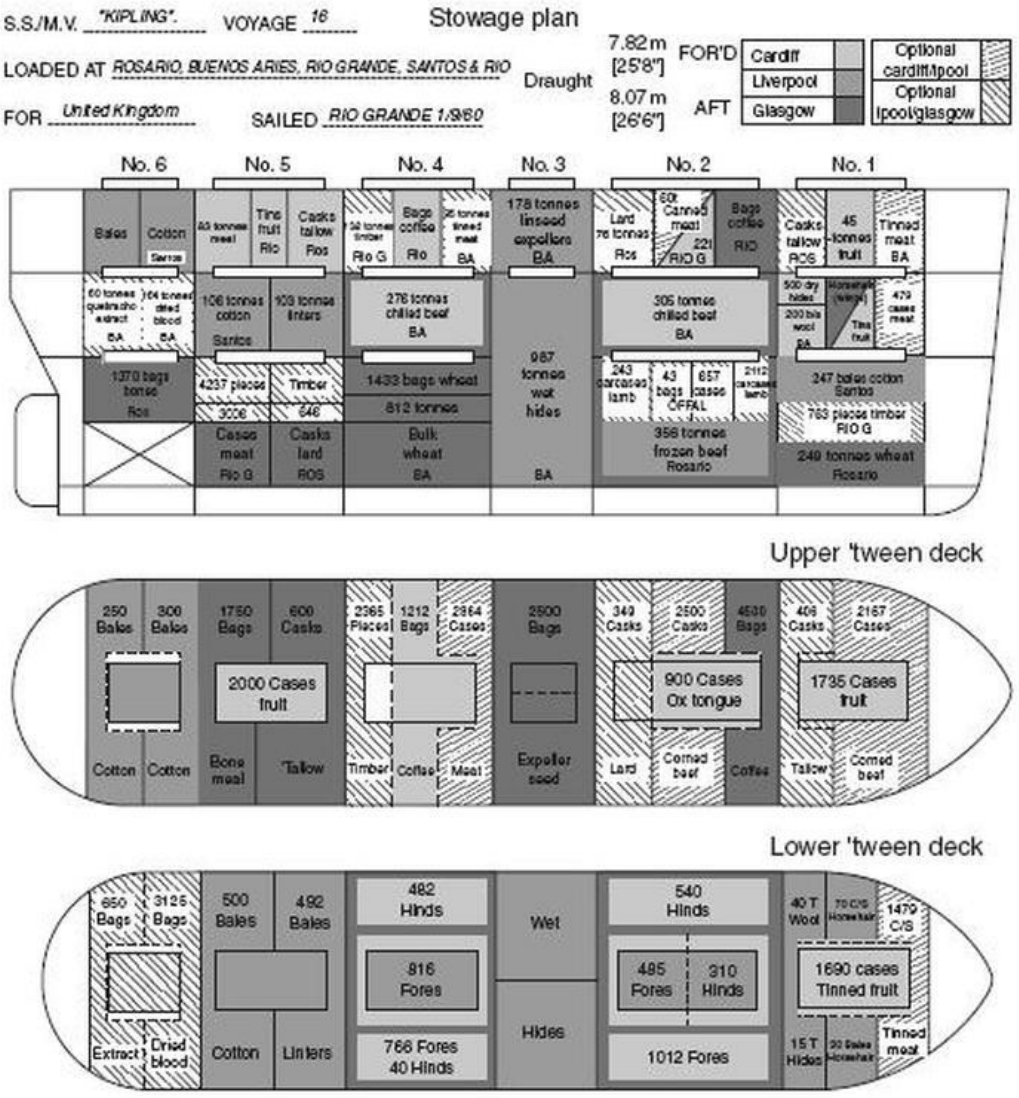
Türkiye Gümrük Bölgesine girilirken kullanılan taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi tarafından eşyanın boşaltılacağı gümrük idaresine ulaşıldığında yapılan ve gemide bulunarak boşaltılacak eşya için düzenlenen özet beyanların tespiti için gereken bilgileri içeren bildirimdir.

Taşıma aracının gümrük idaresine varışıyla birlikte zaman kaybedilmeden gemi acentesi tarafından elektronik yolla gümrük idaresine "varış bildirimi"nin gönderilmesi gerekmektedir.

Varış bildirimi, eşyayı ve onu getiren taşıma aracını giriş gümrük idaresine tanıtmak amacıyla verilir ve bu nedenle varış bildiriminden önce sunulan giriş özet beyanının tanımlanması için gerekli olan bilgileri içermek zorundadır. Bu bilgiler, eşyaya ve taşımaya ilişkin genel bilgilerdir. Varış bildirimi, özet beyanın aksine sadece gemi acentesi tarafından verilir.

5.1.3.6 İstifleme Planları – Stowage Plan (Kargo Plan)

Gemiye yüklenen yükün, gemi ambarındaki yerini gösteren bir şemadır. Bu plana göre geminin gittiği limanda hangi malın öncelikle boşalması gerektiğini veya başka bir limana ait yük olup olmadığını gösteren önemli bir belgedir.



5.2 GEMİ ACENTESİ VE TÜRK BOĞAZLARI

5.2.1 Giriş

Türk Boğazları veya Türk Boğazlar Bölgesi; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda bütünleşen, uluslararası deniz trafiğine açık bir suyoludur. Bu yol, Karadeniz'i Ege Denizi ve Akdeniz'e; Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı yoluyla da okyanuslara bağlar. Türk Boğazlarının konumu, Marmara Denizi'nin yapısı itibarıyla hiçbir uluslararası boğaza benzemez. Kıyılarının tamamı Türk topraklarıyla çevrili olup iç sular rejimine tâbidir. Marmara Denizi'nden geçen ve tamamen milli boğaz özelliğine sahip olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından, Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre milletlerarası ulaşım yapılmaktadır.

Bu ulaşım, dünya ticaret filosunda bulunan gemilerin seferlerini etkileyen belli başlı unsurlardan biridir. Dünyanın en önemli dar suyollarından biri de Türk Boğazları'dır. Bu kanal ve doğal dar suyolundan geçen gemilere ülkenin güvenliği açısından Türkiye, Boğazlardan geçecek gemilerin geçişleri sırasında uygulanması gereken kurallar getirmiştir.

Getirilen başlıca kurallar:

Ülkemizin hükümranlığı altında bulunan kanal ve doğal dar suyolundan (Türk Boğazlarından) geçecek gemilerin tonaj ve tipine göre, seyir emniyeti açısından can, mal ve çevre güvenliği amacına yönelik "Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi"nin (COLREG 72) 10'ncu maddesine dayanarak bir tüzük hazırlamıştır. Hazırlanan bu tüzük, Türk Boğazlarından geçecek gemilerin geçiş ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik ayırımı düzenlemesine gidilmiş ve Boğaz geçiş seyir planlaması getirilmiştir. Türk Boğazları'ndan geçiş kurallarını içeren bu tüzük, IMO'ya kabul ettirilmiş ve "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" (Cumhurbaşkanı Kararının Tarihi : 14/08/2019 Sayısı : 1426 Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi : 15/08/2019 Sayısı : 30859) adıyla Resmi Gazete de yayınlanarak yürürlüğe konmuştur.

Türk Boğazlarından geçecek tüm gemiler, taşıdıkları bayrak ülkesinin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre, aşağıda belirtilen (TüzükMd.6) şartlara haiz olacaklardır. Bu gemiler, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün belirlemiş olduğu kurallara uymak suretiyle Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi (TBGTHM) istasyonlarından hizmet alarak boğaz geçişlerini gerçekleştirecekler.

- Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.
- Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.
- Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.
- Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.
- Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.
- Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.
- VHF cihazı veya cihazları iyi ve çalışır durumda olacaktır.
- Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.
- Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.
- Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve el inceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.
- Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimli olmayacaktır.
- Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.
- Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği

biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

- Bu Yönetmelik ve Yönetmelik ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış olacak ve Türk Boğazlarına ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

- Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

- Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

İleri teknolojinin gelişmesiyle dünya deniz taşımacılığında meydana gelen büyümeden dolayı, Türk Boğazları'nda seyredecek gemilerin seyir güvenliği açısından bu Tüzük hükümlerinin uygulanmasında açıklayıcı kurallar getirilerek "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Uygulama Talimatı hazırlanmış, 6.7.2018 tarihli 'Bakan Oluru' ile 1.9.2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

5.2.2 Türk Boğazları

Ticaret gemileri, Türk Boğazlarından geçerken "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" hükümlerine uymak zorundadırlar. Türk Hükümeti tarafından çıkarılan bu tüzükte:

- Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları,
- Türk Boğazları Raporlama Sistemi (TÜBRAP),
- Uğraksız geçiş ve şartlar,
- Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları,
- Akıntı koşullarında Boğazların trafik düzeni,
- Olağanüstü durumlarda risk altındaki gemiler,
- Arıza, karaya oturma ve diğer kaza durumları,
- Kurtarma ve yardım hizmetleri,

kuralları getirilmiştir.

5.2.2.1 Genel Kurallar

5.2.2.1.1 Uğraksız Geçişlerin Bozulmadığı Durumlar:

Uğraksız geçiş yapan gemilerin, TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik planlaması ve/veya Boğazlardakiolumsuzhavavedenizşartlarınedeniyledemiryerlerinde168saattenfazlabekletilmemeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.

5.2.2.1.2 Yetişen Gemi:

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, önde giden yavaş gemiyi geçme zorunluluğunda olan bir gemi, böyle bir geçişi ilgili TBGTH Merkezinin onayı ve bilgisi doğrultusunda gerçekleştirir. İlgili TBGTH Merkezi, seyir, can, mal, çevre ve deniz trafik emniyeti bakımından emniyetli geçişi sağlamak için gerekli gördüğü yer ve durumlarda gemilerin belirli bir süre için hızlarını arttırmalarına izin verebilir.

5.2.2.1.3 Teknik Yeterliliklerini/Denize Elverişliliklerini Kaybeden Gemiler:

MarmaraDenizindengirişlerdedâhilolmaküzereTürkBoğazlarınagiriştenönce,Tüzük Md.6 belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri; liman başkanlıkları uzmanları tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin Boğaz geçişine engel bir durum olmadığının belirlenmesi üzerine ilgili liman başkanlığının izniyle sağlanır

Marmara Denizinde arıza yapan ve arızasını giderdikten sonra Marmara denizi içindeki herhangi bir Türk limanına giden gemiye, varış liman başkanlığı uzmanları veya klas kuruluşu, uğraksız geçiş yapan gemiye ise, diğer boğaz liman başkanlığı uzmanları veya klas kuruluşu tarafından durum tespiti yaptırılır. Boğaz içinde arıza yapıp, sörvey amacıyla Marmara Denizi demir sahalarına gönderilen gemiler de aynı uygulamaya tabidir.

5.2.2.1.4 Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları:

5.2.2.1.4.1 Emniyetli Boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli (iterek, çekerek, bordasında) geçişleri;

Türk Boğazlarından geçiş yapacak;

- Tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler,
- Toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler,
- Boylarına bakılmaksızın Boğaz geçişi yaptırılmak istenen platform, yüzer havuz vb. su araçları, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında;

Çanakkale Boğaz geçişleri için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki Boğazdan geçişleri için ise İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlara ilişkin bilgileri içeren yazılı müracaatlarını örneği Ek-1'de verilen dilekçeyle yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemi/yedekli/su araçlarının Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye, KEGM'ne, diğer ilgili liman başkanlıklarına ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.

Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri, komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının sağlanması kaydıyla, planlanan ilk geçişlerinden (aynı şartları sağlamak kaydıyla) itibaren 1 takvim yılı boyunca komisyon kurulmadan aynı koşullarda sağlanır.

Konteyner ve yolcu gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler ile tam boyu 400 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemileri Boğaz geçişlerinden en az 10 gün önce ilgili liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa İstanbul Liman Başkanlığına başvurur. Bu gemilerin boğaz geçişleri İdarenin iznine tabidir.

- Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler; acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, seyir ve teknik hususlara ilişkin tüm bilgileri içeren yazılı müracaatlarını ilgili TBGTH Merkezine yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu yedeklilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları TBGTH Merkezi tarafından tespit edilerek, ilgili liman başkanlıkları ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.
- İstanbul Boğazı için hava çekimi 54–58 metre olan gemiler için yapılması gerekenler; acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, İstanbul Liman Başkanlığına seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin İstanbul Boğazı'ndan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

Çanakkale Boğazı için hava çekimi 66-70 metre olan gemiler; acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında ve geçişten en az 30 gün önce ilgili liman başkanlığına seyir ve teknik hususlar ile ilgili bilgileri içeren yazılı müracaatlarını yaparlar. Geminin azami hava çekimi tanınmış bir klas kuruluşu veya geminin klas kuruluşu tarafından yetkilendirilecek bir firma tarafından tespit edilip belgelendirilecek ve geçiş öncesi liman başkanlığı ile TBGTH Merkezine yazılı olarak bilgi verilecektir. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye, KEGM'ne, diğer ilgili liman başkanlıklarına ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.

5.2.2.1.4.2 Üzerinde yük olarak askeri gemi taşıyan ticaret gemilerine ilişkin bilgiler, Seyir Planı-1 in alınmasını veya konu hakkında bilgi edinilmesini müteakip ivedilikle İdareye bildirilecektir.

5.2.2.1.4.3 Türk Boğazlarından yapılacak yedekli geçişler;

- Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları Bölgesi Trafik Ayırım Düzeni içerisinden geçirilmez.
- Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazından gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılacaktır.
- Yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metreden az olan yedeklemelerde en az 25 metre yedek halatı, yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metre ve üzeri olan yedeklemelerde en az 50 metre yedek halatı kullanılır.

5.2.2.1.4.4 İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis durumu aşağıdaki gibi olacaktır:

Toplam yedek boyu;

- 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,

- 100-150 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 30 ton olan römorkör(ler),
- 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan römorkör(ler),
- 200-250 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 65 ton olan römorkör(ler),
- 250 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 85 ton olan römorkör(ler)

Çeşitli faktörlere bağlı olarak zaman içerisinde römorkörlerin çeki güçlerinde meydana gelen küçük değişiklikler gözönünde bulundurularak TBGTH Merkezleri tarafından römorkör/römorkörlerin tahsis edilirken toplam çeki güçlerinde (+/-) % 10 tolerans uygulanabilir.

Geçiş yapacak yedek tam boyu 300 metrenin altındaki yedekli gemiler ile Boğaz içinde akıntıya karşı karaya göre 4 mil/saat sürat yapamayacak fakat geçiş yapmak isteyen gemilerin, Türk Boğazlarından geçiş şartlarının belirlenmesi için TBGTH Dairesi Başkanlığı'na veya ilgili GTHM Müdürlüklerine yapılacak olan başvurular için, talep edilen başvuru dilekçesi Ek-2 sunulan formatta olmalıdır.

- Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler ile boylarına bakılmaksızın boğaz geçişi yaptırılmak istenen platform ve yüzer havuz cinsi cisimler için yapılması gerekenler:

* Acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, Çanakkale Boğaz geçişleri için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki boğazdan geçişler için İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar.

* Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemi/yedeklilerin boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon* tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

Komisyon* : Liman Başkanlığından bir uzman, Kılavuzluk teşkilatından bir Baş Kılavuz Kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir Baş Operatör'den oluşan ve geçiş şartlarını belirleyen Komisyonu,

* Arızalı olarak boğazlardan geçirilmek istenen gemiler *(4'üncü Bölüm 17'inci madde hükümleri uygulanır*) için yapılması gerekenler

TBDTDT.UT- 4. Bölüm / Madde 17- (1) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma, kaza ve arıza durumlarında Tüzüğün 15'inci maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

(2) Boğaz içinde kaza (çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.) yapan gemiler; geçişlerinin tamamlatılması veya yeniden geçiş planı yapılabilmesi amacıyla acenteleri vasıtasıyla Çanakkale Boğazı için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki boğaz için İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar. Gemi Sörvey Kurulu (GSK) Uzmanı tarafından yapılacak inceleme/sörvey sonrasında düzenlenecek raporda; ilave geçiş şartları olmadan geminin geçişine müsaade edilmediği durumlarda, seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir. Komisyon tarafından belirlenen geçiş şartları çerçevesinde boğaz geçişi sağlanır.

* Boğaz içinde kaza (çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.) yapan gemiler (*4'üncü Bölüm 17'inci madde hükümleri uygulanır*.) için yapılması gerekenler

TBDTDT.UT 4. Bölüm / Madde 17- (1) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma, kaza ve arıza durumlarında Tüzüğün 15'inci maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

(2) Boğaz içinde kaza (çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.) yapan gemiler; geçişlerinin tamamlatılması veya yeniden geçiş planı yapılabilmesi amacıyla acenteleri vasıtasıyla Çanakkale Boğazı için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki boğaz için İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar. Gemi Sörvey Kurulu (GSK) Uzmanı tarafından yapılacak inceleme/sörvey sonrasında düzenlenecek raporda; ilave geçiş şartları olmadan geminin geçişine müsaade edilmediği durumlarda, seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir. Komisyon tarafından belirlenen geçiş şartları çerçevesinde boğaz geçişi sağlanır.

5.2.2.1.5 Risk Altındaki Gemiler:

İdare adına TBGTH Merkezlerinin, Türk Boğazlarında kurulmuş olan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan veriler

doğrultusunda akıntı, görüş şartları ile tek yönlü trafik organizasyonu veya diğer nedenlerden dolayı İstanbul veya Çanakkale Boğazı trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya aldığı durumlarda;

- İlgili TBGTH Merkezi kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından risk altındaki gemileri, ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde köprüüstü teçhizatlarından Otomatik Tanımlama Sistemi, Sefer Veri Kaydedici ve Parakete tecihazlarının arızalarının tespiti ve gemi tarafından bildirimi hallerinde Komisyon kurulmadan yalnız kılavuz kaptan alarak, teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda ise Komisyon kurulmadan kılavuz kaptan ve/veya uygun tonajda Römorkör/Römorkörler alarak, TBGTH Merkezince ve ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde geminin geçişi sağlanır. Römorkör/römorkörler eşliğinde İstanbul/Çanakkale Boğazına alabilir.

- Kılavuz kaptan ve/veya römorkör hizmetinin Yönetmelikte belirtilen mevkilerde verilemediği durumlarda, bu gemiler, hizmetlerin emniyetli verilebileceği mevkiye kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı ve tavsiyeleri dikkate almaları ve verilecek talimatlara uymaları koşuluyla İstanbul/Çanakkale Boğazına alınabilirler.

5.2.2.1.6 Anlaşmalı ve Tarifeli LNG Gemileri ile LPG Gemileri:

5.2.2.1.6.1 Anlaşmalı ve tarifeli LNG gemileri;

- Boğaz geçişlerini gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.

Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü/güçlerini beheri 60 tondan az olmamak kaydıyla, toplam 150 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacak ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır.

- Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör/römorkörlerin toplam çeki gücü arttırılabilir.

- LNG gemilerinin İstanbul Boğazından geçişlerinde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde İdarece belirlenen geçiş koşulları uygulanır.

- İstanbul Boğazında, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri, IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri, kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

- Hem fueloil/diesel oil hem de LNG'yi yakıt olarak kullanabilen çift yakıtlı (dualpowered) gemiler, üzerlerinde yakıt olarak taşıdıkları LNG miktarını SP-1 raporlarında bildirecekler ve Boğaz geçişlerini kılavuz kaptanlı ve madde 5.2.2.2.2 gereği alacakları römorkör refakatine 30 ton eklenerek yapacaklardır. Madde 5.2.2.2.2 tanımlanmayan gemiler ise Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve en az 30 ton çekme gücü olan römorkör refakati alarak yapacaklardır.

5.2.2.1.6.2 LPG gemileri;

- Tam boyları 150 metre ve üzerindekiler İstanbul Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde; tam boyları 150 metre ve üzerinde olup LPG taşıyan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde; tam boyları 150-200 metre arasında olup LPG taşımayan LPG gemileri Çanakkale Boğaz geçişlerini gündüz/gece kılavuz kaptanlı gerçekleştirirler.

- Römorkör refakatine tabi gemilere ilişkin olarak; tam boyları 150-200 metre arasında olan LPG gemileri Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü en az 60ton, 200 metre üzeri olanlar toplam çeki gücü en az 90 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacaklardır.

- Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör/römorkörlerin toplam çeki gücü arttırılabilir.

5.2.2.1.7 Nükleer Güçle Yürütülen, Nükleer Yük veya Atık Taşıyan, Tehlikeli ve/veya Zararlı Yük veya Atık (IMDG Kod-7) **Taşıyan Gemiler:**

Yönetmeliğin 27nci maddesinde belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, İdare tarafından geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından geçişleri, TBGTH Merkezleri tarafından gündüz periyodunda, tek yönlü trafik, kılavuz kaptanlı olarak yaparlar.

Boyları 100 metreye kadar olan gemiler Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü en az 45 ton, 100-200 metre arasındakiler toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar toplam çeki gücü en az 90 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacaklardır.

Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör/römorkörlerin toplam çeki gücü

arttırılabilir.

5.2.2.1.8 Yerel Deniz Trafiği:

Yerel deniz trafiğine ait gemiler, bulundukları bölge için yayınlanmış "Yerel Deniz Trafiği Rehberi"ne uygun olarak hareket ederler. Buna göre; feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli sefer yapan yolcu tekneleri, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler ve benzerleri yerel trafik kapsamındadır. Yerel deniz trafiğini oluşturan tüm deniz araçları, SOLAS Sözleşmesi kapsamında olsun ya da olmasın içinde bulundukları sektörün VHF kanalını dinlemek ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdürler. Yerel trafiğe ait deniz araçları Türk Boğazları içinde DÇÖT'e göre hareket ederek TAD'ı en kısa yoldan ve dik bir açı ile geçecekler, boğaz geçişi yapan gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Aksine hareket edenler GTH Merkezlerine rapor edilmelidir.

5.2.2.1.9 Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP):

5.2.2.1.9.1 Türk Boğazlarından geçmek isteyen gemiler

- Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce (Yönetmeliğin 7 nci maddesinin 1 inci fıkrası),

- Boyları 200 den 300 metreye kadar ya da su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce (Yönetmeliğin 26 ncı maddesinin 1 inci fıkrası),

- Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 72 saat önce (Yönetmeliğin 26 ncı maddesinin 2 nci fıkrası),

- Marmara Denizi limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler ise kalkışlarından en az 6 saat önce (Yönetmeliğin 7 nci maddesinin 1 inci fıkrası),

Kaptanları, donatanları ya da İdare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri, Ek-3'deki SP-I Raporunu ve gemi kaptanı tarafından doldurulan Ek-4'deki Kontrol Listesini ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Geçiş yapan gemilerin P&I sigortası olduğundan ve söz konusu sigorta poliçesinin geçerli olduğunun doğruluğundan gemi acenteleri sorumludur.

5.2.2.1.9.2 **Seyir Planı - 1 (SP-1) Raporu** Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptanı, donatanı ya da acenteleri, gemi Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200-300 metre arasında ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler ise Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce ilgili TBGTH merkezine yazılı olarak SP-1 Raporunu (Ek-3) ve gemi kaptanı tarafından doldurulan (Ek-4)'deki Kontrol Listesini verirler. Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerle, nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli yük ve zararlı yük veya atık taşıyan gemilerin donatan ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında Bakanlık / İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilir. TBGTH Merkezi ve gerektiğinde Bakanlık/İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazlarının morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal, deniz ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazlarından emniyetli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu ve gemi kaptanı tarafından doldurulan (Ek-4)'deki Kontrol Listesini vereceklerdir. Marmara limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler SP-1 raporunu kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir. Gemilerin SP-1 raporlarında beyan edilen Türk Boğazlarına giriş saatlerinde 2 saati aşan bir gecikme olması durumunda bu husus ilgili acente tarafından TBGTH Merkezine bildirilecektir. SP-1 raporu etkin bir trafik düzenlemesi yapılabilmesi için çok önemli olup, zamanında SP- 1 raporu göndermeyen veya olası gecikme halinde bildirimde bulunmayan gemiler trafiğin aksamasına, gecikmelere ve beklemelere yol açabileceklerinden, güncel trafik planlamasının dışında kalabilirler. Gemilerin SP-1raporlarındabeyan edilen İstanbul/Çanakkale Boğazlarına varış saatlerinde 2 saati aşacak bir gecikme olması durumunda, bu husus TBGTH Merkezlerine bildirilecektir.

5.2.2.1.9.3 **Seyir Planı - 2 (SP-2) Raporu** SP-1 Raporunu vermiş ve teknik bakımdan gemisinin Yönetmelik Madde 6'ya uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları ile savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin kaptanları, Türk Boğazlarına girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) belirlenmiş VHF kanalından TBGTH'ye SP-2 raporu (Ek-6)verirler. Gemiler SP-2 raporu verdikten sonra, TBGTH tarafından verilecek bilgileri göz önünde tutarak hareket eder ve SP-2 raporu verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgileri jurnallerine kaydederler. SP-2 raporu, TBGTH alanına girişin gerçekleşeceği sektöre verilir.

5.2.2.1.10 P&I Sigortası:

5.2.2.1.10.1 Türk Boğazlarından geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GT ve üzeri gemiler ile yedek çeken gemiler;

- Herhangi bir kaza neticesinde varsa batığın çıkartılması, gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,
- Verilen hizmet bedellerini,
- Çevreye verilen zararların tazminini,
- Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya kıyıdaki yapılar dâhil herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini,

Gemiadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmalarıyla ilgili tazminatları, kapsayan P&I poliçesine sahip olacaklardır.

5.2.2.1.10.2 Yedek çeken gemiler yedeklerinde çekileni de kapsayan P&I poliçesini ibraz etmekle mükelleftir.

5.2.2.1.10.3 Yedek çeken gemilerin yedeklerinde çekilene P&I sigortası yapılamadığı durumlarda, çekenin P&I sigortası çekileni de kapsayacak şekilde düzenlenecektir.

5.2.2.1.10.4 Gemilerin P&I sigortasının geçerli olduğu acenteleri tarafından tespit edilerek SP-1'de beyan edilir. P&I poliçesi ile ilgili yanlış beyanda bulunulduğu tespit edilenler hakkında liman başkanlığı tarafından gerekli idari işlemler yapılır.

- 01.12.2022 tarihi itibarı Türk Boğazlarından yüklü olarak geçecek ham petrol tankerlerinden, 06.02.2023 tarihi itibariyle;Türk Boğazlarından yüklü olarak geçecek petrol ürünleri taşıyan (MARPOL EK-1 Lahika 1) gemilerinde P&I sigorta kuruluşlarından, P&I sigortasının bu gemi, sefer ve yük için geçerli ve kapsayıcı olacağını belirtir bir mektubun alınmasının, bu mektubun yine bu sigorta kuruluşları veya temsilcileri tarafından geminin vereceği Seyir Planı-1 (SP-1) raporuna eklenmesi ve ayrıca istcan.gth@kiyiemniyeti.gov.tre-posta adresine gönderilmesi, konuyla ilgili iş ve işlemlerin olası zaman kayıplarını önlemek ve geminin geçişini geciktirmemek amacıyla mümkün olduğunca erken şekilde gemi acenteleri tarafından koordine edilmesi gerekmektedir.
Matbu P&I yazısı aşağıdaki gibidir.

P&I INSURANCE - Transit of the Turkish Straits

Vessel / IMO nr.: (insert vessels name / IMO nr.)

Port of Loading: (place / departure date)

Port of Discharge: (place / range)

Laden with: (cargo grade name and quantity)

Based upon the information provided to us at (insert date) , including the voyage information above, we confirm that the above vessel is entered in (insert Association/Club name) with cover in respect of third-party liabilities including, but not limited to, FFO/collision liabilities, pollution liabilities, wreck removal liabilities and liabilities in respect of crew, subject always to the Rules of the Association/Club and the Members' terms of entry including all provisions as to payment of calls.

This confirmation is not a warranty of the accuracy of any information provided to us, or an indemnity or evidence of any undertaking on the part of the Association/Club, whether financial or otherwise, to any party and shall not be construed as such.

In the event that this confirmation is used by the Member as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this confirmation of entry by the Member is not to be taken as any indication that the Association/Club thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association/Club does not so consent.

24.10.2023 tarihi itibarı ülkemiz limanlarından yüklenerek yine ülkemiz limanlarına boşaltılan ham petrol ve petrol türevi taşıyan tankerler; kanıtlayıcı dokümanın SP-1 raporuna eklenmesi kaydıyla, yukarıda belirtilen uygulamalardan muaf tutulmuştur.

5.2.2.2 Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

5.2.2.2.1 Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni:

5.2.2.2.1.1 Türk Boğazlarında akıntı koşullarında deniz trafiğinin düzenlenmesi;

5.2.2.2.1.1.1İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 mil/saat veya altında olduğunda;

- Geminin SP-2 temasında beyan etmiş olduğu hız akıntıya göre 4 mil/saatin altında ise, uygun akıntı şartları beklenir, geminin geçiş yapma talebinin devam etmesi halinde bu geçiş; gündüz, kılavuz kaptanlı ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) ile yapılır.

Boğazlarda seyir halindeyken akıntıya göre gemi hızı 4mil/saatin altına düştüğünde, gemiye kılavuz kaptan ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre uygun römorkör(ler) sevk edilir.

5.2.2.2.1.1.2 İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4-6mil/saat arasında olduğunda ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda;

- Manevra hızı en az 10mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yapabilirler.

- Manevra hızı 10 mil/saatin altında olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimligemilerBoğazaalınmayacaktır.Manevrahızı10mil/saatinaltındaolandiğergemilerinBoğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

5.2.2.2.1.1.3 İstanbul/Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 -7 mil/saat arası olduğunda yada lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda;

Akıntı şiddeti 6mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yönden askıya alınacaktır.

- Manevra hızı en az 12mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini açık olan yönde yapabilirler.

- Manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza girmeyeceklerdir.

- Manevra hızı 12mil/saatin altında olan; tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

- İstanbul/Çanakkale Boğazı'nda akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda; akıntı şiddeti 7 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.

- Türk Boğazlarında kurulmuş olan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan akıntı ile ilgili veriler TBGTH Merkezleri tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur.

- Yönetmeliğin 14 üncü maddesinde belirtilen hız konusunda; Türk Boğazlarının oşinografik yapısı ve akıntı rejimi ile Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72)6 ncı Kuralındaki "emniyetli hız" düzenlemesinin beraber değerlendirilmesi ile aynı zamanda görüş durumu, trafik yoğunluğu, geminin manevra yeteneği, rüzgâr, akıntı, geminin su çekimi gibi emniyetli seyri etkileyecek değişken durumlar da göz önünde bulundurularak, gemilere verilecek hız tavsiyesinin oluşturulması ve geçiş yapan gemilerde kılavuz kaptan bulunması durumunda gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel diyaloğa zarar vermemeye özen gösterilmek suretiyle geçiş yapan gemiler ile TBGTH Merkezinin karşılıklı mutabakatı sonrasında mevcut koşullara göre "emniyetli hız" belirlenip uygulanabilir. Özellikle Türk Boğazlarında hâkim olan akıntı yönünün Kuzey - Güney yönünde olduğu da dikkate alınarak, bu yönde seyir yapan gemilere dümen dinleme hızına ulaşmaları yönünde TBGTH Merkezi tarafından tavsiyede bulunulur.

5.2.2.2.2 Türk Boğazlarında Gemilerin Geçiş Kuralları:

5.2.2.2.2.1 İstanbul Boğazı İçin;

- Tam boyu 200 metre ve üzerindeki tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,
- Tüm yedekli gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,
- İlave geçiş şartlarına tabi gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,
- Tam boyları 250 metre üzeri (tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemiler hariç) ve/veya derin su çekimli gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda olmak kaydıyla yapılır.

Bu gemilere; boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir.

5.2.2.2.2.2 Çanakkale Boğazı İçin;

- Tam boyları 200 metre ve üzeri dolu/boş tankerler, tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ve derin su çekimli gemilerin Boğazdan geçişleri gündüz periyodunda olacaktır. Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri IMDG Kod1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler ve tam boyu 200 metre ve üzeri (kılavuz kaptan alan yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner ile IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri hariç) hiçbir gemi Boğazdan içeri alınmaz.
- Tam boyları 150 - 200 metre arası IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Boğazdan içeri alınmaz.
- Tam boyları 250 metre ve üstü tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) Boğazdan geçişlerini kılavuz kaptan ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirmeleri önemle tavsiye edilir. Bu gemiler Boğaz geçişlerini gündüz periyodunda yapacaklardır.
- Tam boyları 200 - 300 metre arası tehlikeli yük taşımayan gemiler; tam boyu 200 metre ve üzeri başka bir gemi, tam boyları 150 - 200 metre arası IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler veya boyu ne olursa olsun LPG veya LNG tankerler, Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde karşılaştırılmaz.
- Toplam yedek boyu 200-300 arası yedeklilerin Nara Burnunu dönmesine kadar, karşı yönden tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Boğaz içerisine alınmazlar. 150 metre ve üzeri IMDG Kod1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler ve tam boyları 200-300 metre arasındaki gemiler, Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde karşılaştırılmazlar.

5.2.2.2.3 Yolcu, Yüklü Hayvan Taşıyan Gemi, Ro-Ro Yolcu Gemisi ve Konteyner Gemileri:

5.2.2.2.3.1 İstanbul Boğazı;

- Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; kılavuz kaptanlı olmak üzere yolcu, Ro- Ro Yolcu Gemisi ve canlı hayvan taşıyan gemiler karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede manevra güçlüğü çeken veya riskli görülen gemilerle karşılaştırılmazlar.
- Akıntı ve görüş şartları nedeniyle Boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, yolcu, Ro-Ro Yolcu Gemisi ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler kılavuz kaptanlı ve yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.
- Gemilerin Boğaz geçişlerinin planlanması aşamasında; yolcu gemileri, Ro-Ro Yolcu gemilere ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemilere kılavuz kaptan almak kaydıyla Boğaz geçiş önceliği verilebilir.

5.2.2.2.3.2 Çanakkale Boğazı;

- Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler ve IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro Yolcu gemileri ile IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri kılavuz kaptanlı ve kontrollü olarak karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

- Akıntı ve görüş nedeniyle Boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, (1) numaralı bentte tanımlanmış olan gemiler kılavuz kaptanlı ve gerektiğinde yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.

- Yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler, IMDG Kod1 taşımayan Ro-Ro Yolcu Gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri, her durumda genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak kılavuz kaptan aldıkları takdirde geçiş önceliği verilebilir.

5.2.2.2.4 Olağanüstü Durumlar ve Risk Yönetimi:

Türk Boğazları bölgesindeki kötü hava şartları, yerel trafik gibi çeşitli nedenlerle deniz trafiğinin geçici olarak yoğunlaşması, demir yerlerinde gemilerin aşırı birikmesi (özellikle yüklü Tehlikeli Yük Taşıyan gemiler) nedeniyle olası kaza veya sabotaj gibi beklenmedik olayların oluşmaması/tehlike yaratabilecek risklerin bertaraf edilmesi için TBGTH Merkezleri, seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla liman başkanlığının bilgisi dâhilinde tek yönlü trafik uygulaması, acente ile buluşma mevkilerinde değişiklik dâhil gerekli gördüğü her türlü tedbiri alabilir.

- TBGTH Merkezlerince; akıntı, görüş şartları, tek yönlü trafik, yerel trafik veya diğer nedenlere bağlı olarak oluşan risklerin değerlendirmesine göre gemi geçiş planlaması yapılır

5.2.2.3 Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar

5.2.2.3.1 Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve Diğer Kaza Durumları:

5.2.2.3.1.1 TBGTH alanı içerisinde (İstanbul ve Çanakkale Boğaz sınırları içi hariç) kaza yapan (çatma, çatışma, karaya oturma/kıyı şeridine temas, sürtünme vb.) gemilerin Boğaz geçişleri, İdare tarafından veya klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucuna istinaden Komisyonca belirlenecek ilave geçiş şartları ile sağlanır.

5.2.2.3.1.2 Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma/kıyı şeridine temas, kaza ve arıza durumlarında Yönetmeliğin 16 ncı maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

5.2.2.3.1.2.1 TBGTH Merkezleri Tarafından Yapılacaklar;

- Meydana gelen olayın ve geminin niteliği, yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak ivedilikle olay yerine can kurtarma amaçlı tahlisiye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör gönderir. Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi (AAKKM)'ne, liman başkanlığına ve ilgili tüm birimlere ivedilikle bilgi verir.

- Boğaz geçişi başladıktan sonra, arıza, kaza, yangın, karaya oturma/kıyı şeridine temas vb. durumlarındaki gemilere ivedilikle römorkör ve kılavuz kaptan sevk edilir.

- Boğaz geçişi başladıktan sonra, arızasını ilgili TBGTH Merkezinin uygun gördüğü zaman içerisinde gideren gemilerin Boğazlardan geçişlerini kılavuz kaptanlı ve gerek gördüğü takdirde römorkör refakatinde tamamlatır.

- Seyrüseferle ilgili gerekli önlemler alınarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir, deniz trafiğini geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alabilir.

- Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik ayırım düzeni dışında ve diğer gemilerin Boğazdan geçişlerine büyük engel teşkil etmeyecek mevkide demirlemek zorunda kalan gemiler için meteorolojik ve hidrolojik koşullar ile geminin niteliği gereği emniyetli demir yerine çekilmesi, geminin o andaki demir pozisyonuna göre daha fazla risk oluşturacak ise gemiyi demirlediği mevkide bekletebilir. Bu süre zarfında geminin ve çevrenin emniyetini sağlamak için, geminin yerine, tipine ve büyüklüğüne göre refakatte yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) bulundurabilir.

- Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında yapılan tahkikat neticesinde liman başkanlığı tarafından seyrine izin verilen gemi/gemiler Boğazdan geçiş yapacaksa, geçişi kılavuz kaptanlı olarak yaptırılır.

- Geminin Marmara Denizinde trafik ayırım düzeni içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için bulunduğu mevki göz önünde bulundurularak en fazla 4 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını gidereememiş olması veya trafik ayırım düzeni içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumu değerlendirilerek gerekirse yukarıda 5.2.2.1.4.4 maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) gönderir ve geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. İlgili liman başkanlığına bilgi verir. Gemi Boğazdan geçiş yapacaksa geçişi kılavuz

kaptanla yaptırılır. TBGTH Merkezi tarafından emniyetli bir demir yerine sevk edilen gemiler için Marmara Denizinden girişlerde dâhil olmak üzere Türk Boğazlarına girişten önce, yukarıda 5.2.1 maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri; liman başkanlıkları uzmanları tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin Boğaz geçişine engel bir durum olmadığının belirlenmesi üzerine ilgili liman başkanlığının izniyle sağlanır

5.2.2.3.1.2.2 Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:

- Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar.

- Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, Uzman/Uzmanlar ve olayın niteliğine göre su altı sörveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyetin olay yerine ivedilikle intikalini sağlatır. Teknik heyet tarafından yapılan incelemelerin bir Sörvey Raporu (EK-5) haline getirilmesini sağlar. Sörvey Raporunun hazırlanması aşamasında, kazanın şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

- Boğaz içerisinde arıza yaparak demirlemek zorunda kalan gemiler eğer trafik ayırım düzeni içinde ise liman başkanlığı tarafından resen uygun bir demir yerine aldırılır. Trafik ayırım düzeni dışında ve diğer gemilerin geçişine mani olmayacak bir mevkide ise geminin tipine, büyüklüğüne, draftına, yüküne ve hava ve deniz şartları ile trafik akış durumuna göre uygun görülmesi halinde arızanın giderilmesi için en fazla 24 saate kadar süre verilebilir. Arızanın verilen süre içinde giderilmesi ve bunun İdare tarafından veya klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel birdurumolmadığınıntespitidurumunda,Yönetmeliğin16ncımaddesinedayanarak,kılavuzkaptanlı olarak ve gerek görüldüğü takdirde, römorkör refakatinde Boğazdan geçişine devam etmesi için izin verilir. Bu süre içerisinde arızasını gideremeyen gemiler ise liman başkanlığı tarafından resen Boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırılır.

- İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen, kaza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasına yönelik operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sörveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demiryeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır. Olay yerine ulaşma imkânları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan ve/veya römorkör(ler) ile yapılmasını sağlar.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Yönetmelikte belirtilen demir alanlarında; çatma, karaya oturma, yangın ile kıyıya temas halinde gemiye/gemilere, ilgili liman başkanlığı tarafından resen kurtarma hizmeti verdirilir. Bu durumlarda, KEGM tarafından su altı sörveyleri dâhil kurtarmaya yönelik tüm tespit ve incelemeler yapılır.

- Adli ve idari tedbirler kaldırılmadan, idari tahkikat tamamlanmadan, kurtarma bedeli ile çevreye verilen zararlar ödenmeden veya bu konularda teminat vermeden geminin seferine müsaade edilmez.

5.2.2.3.1.2.3 Gemi Tarafından Yapılacaklar;

- Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temasın meydana gelmesi veya 5.2.1 maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi verecektir.

- Kimyasal madde kullanılmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ve can emniyetinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç, gemiler; kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, yük tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler yapamazlar.

- Kaza veya arıza yapan gemi, liman başkanlığı tarafından veya liman başkanlığına bilgi vermek suretiyle TBGTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

5.2.2.3.2 Kurtarma Yardım Hizmetleri;

Kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla, gemi ve gemi personeline kurtarma yardım hizmeti sağlamak için hızlı ve etkin bir şekilde müdahale edilir.

- Kurtarma hizmeti sürecinde, tehlikenin açıkça devam ettiği durumlara münhasır olmak üzere, kurtarılan gemileri tekrar tehlikeye düşürmemek amacıyla, kurtarma faaliyetinin devamı niteliğinde ve faaliyetin bir parçası olması ve gerekli diğer işlemlerin daha sonra ikmal edilmesi kaydıyla,

kazazede gemi liman başkanlığının bilgisi dâhilinde ilgili TBGTH Merkezinin koordinesinde daha korunaklı bölgeye veya tamir bölgesine götürülebilir.

5.2.2.3.3 Kılavuz Kaptan Alma-Bırakma yerleri

Bakanlık/İdare tarafından deniz trafiği ve seyir emniyetinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve bırakma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurur, bu yetkisini ilgili liman başkanlıklarının gözetiminde TBGTH Merkezleri ve Baş kılavuz Kaptanlıklar vasıtasıyla yürütür. Kötü hava koşullarında bu yerler Boğaz içine çekildiği zaman, durum vardiyadaki Baş kılavuz kaptan tarafından ilgili Liman Başkanlığına bildirilir. Bu düzenlemenin yapılamadığı acil durum ve/veya ani ortaya çıkan kötü hava ve/veya ağır deniz koşulları veya benzeri mücbir nedenlerle, bu amaçla belirlenmiş mevkilerde kılavuz kaptanın gemiye alınması veya bırakılması mümkün veya emniyetli olmadığında, gemi kaptanı ve kılavuz kaptanın mutabakatıyla emniyetli ve uygun görülen mevkilerde kılavuz kaptan alınıp bırakılabilir.

5.2.2.3.4 Köprü Ayakları;

Yerel trafik de dâhil olmak üzere köprü ayaklarında;

- Gemiler birbirini geçmeyecektir.
- Köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşılmayacaktır.

5.2.2.4 Gemilerin acente ile buluşma yerleri

İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler, demir yerleri dışında acente ile temas edemezler. Ancak zorunlu hallerde, TBHTH Merkezlerinden izin alınarak, kendi trafik ayırım düzenlerinin sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan:

İstanbul Boğazı

- Güneyde bir saati aşmayacak şekilde, Ataköy Marina'dan geçen boylamın batısında,
- Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde Hamsi Limanı ile Filburnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde,

Çanakkale Boğazı

- Çanakkale Boğaz Geçişinde; 1 saati aşmayacak şekilde; Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acente teması yapabilirler

5.2.2.5 Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

Türk Boğazlarından geçecek gemilerle ilgili, yukarıda belirtilen bilgilerin kısa özet bilgisi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan, aynı zamanda internet sitesinde de bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi'nde Türkçe ve İngilizce olarak yer almaktadır. Gemi acenteliği yapan işletmeler, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün bu rehberini edinmeli ve bu rehberde belirtilen bilgiler ışığında hareket etmelidirler.

EK-1

YEDEKLİ GEÇİŞ BAŞVURU DİLEKÇESİ

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜNE

(Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığı)

Acenteliğini yaptığımız……bayraklı……isimli ……grostonluk …… tam boyundaki römorkörün yedeğinde…….. bayraklı…. …… isimli ……. grostonluk …… tam boyundaki …… yüklü/boş , gemi/barç/duba'nın …….. limanından …… limanına gitmesi planlanmaktadır. Açık deniz seyir sürati …… mil/saat olan yedekli geminin ……..…Boğazı girişine olan ETA' sı …./…./20.… saat .....:..... dır. Geçiş ile ilgili olan ve yazımız ekinde bulunan evraklar aşağıdaki gibi olup, sertifikaların geçerli ve ibraz edilen kopyaların asıllarıyla aynı olduğunu beyan ve taahhüt ederiz.

Bu itibarla geçiş şartlarının bildirilmesi hususunda,

Gereğini arz ederiz.

EKLER :

RÖMORKÖR İÇİN

1. Römorkör Çeki Gücü Sertifikası,
2. Uluslararası Tonaj Sertifikası,
3. Klas veya Register (Sicil) Sertifikası,
4. T.B.D.T.D.T. bağlısı Uygulama Talimatı 12.maddesine uygun P&I Poliçesi,

YEDEK İÇİN

1. Uluslararası Tonaj Sertifikası veya Genel Plan,
2. Onaylı Yedekleme Şeması (Ayrıntılı şekilde, üstten ve yandan görünüş),
3. T.B.D.T.D.T. bağlısı Uygulama Talimatı 12.maddesine uygun P&I Poliçesi,

İlgilinin Adı Soyadı :

İrtibat Telefonu :

(İlgili kişinin Acente kimlik belgesinin fotokopisi eklenecektir)

EK-2

DÜŞÜK SÜRAT BAŞVURU DİLEKÇESİ

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜNE

(Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığı)

Acenteliğini yaptığımız …..…… bayraklı ……. grostonluk …… tam boyundaki ……..isimli …..……yüklü/boş.....geminin.....……..... limanından …… limanına gitmesi planlanmaktadır. Açık deniz seyir sürati …… mil/saat olan geminin ……..…Boğazı girişine olan ETA' sı …./…./20.… saat ..…:..... dır. Geçiş ile ilgili olan ve yazımız ekinde bulunan evraklar aşağıdaki gibi olup, gerekli sertifikaların geçerli ve ibraz edilen kopyaların asıllarıyla aynı olduğunu beyan ve taahhüt ederiz. Boğaz içinde akıntıya karşı karaya göre 4 mil/saat sürat yapamayan fakat Boğaz geçişi yapmasını istediğimiz geminin, Türk Boğazları'ndan geçiş şartlarının belirlenmesini hususunda,

Gereğini arz ederiz.

EKLER :

1. Uluslararası Tonaj Sertifikası,
2. Klas veya Register (Sicil) Sertifikası,
3. T.B.D.T.D.T. bağlısı Uygulama Talimatı 12.maddesine uygun P&I Poliçesi,

EK-3

SP1 RAPORU FORMU

A	GEMİADI Ship's Name	
	ÇAĞRI İŞARETİ Call Sign	
	BAYRAĞI Flag	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC) Date And Time (UTC)	
C	RAPORLAMA MEVKİSİ Reporting Position	
F	MAX. MANEVRA SÜRATİ Max. Manoeuvering Speed	
G	KALKIŞ LİMANI/ÜLKESİ Port Of Departure/ Country	
H	TÜRK BOĞAZLARINA ETA (LT) ETA To Turkish Straits (LT)	
I	VARIŞ LİMANI/ÜLKESİ Port Of Destination/ Country	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ-İSTANBUL BOĞAZI Request Pilot-Istanbul Strait	
	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ-MARMARA DENİZİ Request Pilot-Marmara Sea	
	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ-ÇANAKKALE BOĞAZI Request Pilot-Canakkale Strait	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ/KIÇTA SU ÇEKİMİ(m) Fore Draft/Aft Draft (m)	
	AZAMİ HAVA ÇEKİMİ (m) Air Draft (m)	
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI)* Cargo (Type And Quantity)*	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLETİCİ YÜK Dangerous, Noxious And Pollutant Goods	
	SİLAH SEVKİYATI “SON KULLANICI SERTİFİKASI” TARİH/NO Weapon Shipment “End User Certificate” Date/Number	
Q	ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER Defects/Damage/Deficiencies/Other Limitating Reasons	

T	GEMİNİN BOĞAZ ACENTESİ/TEMSİLCİSİNİN ADI Ship's Agent/ Represantative	
	VERGİ NO'SU Tax No	
	GEMİ KAPTANININ ADI-SOYADI Name-Surname Of Master	
U	GEMİ TİPİ Ship Type	
	TAM BOY/TAM EN (m) LOA/Breadth (m)	
	GRT/NT (t)	
	TEK/ÇİFT CİDARLI Double Or Single Hull	
	GEMİNİN İNŞA YILI Construction Year Of Vessel	
W	GEMİDEKİ PERSONEL SAYISI/YOLCU SAYISI Number Of Crew/Number Of Passenger On Board	
X	P&I KLÜP ADI/POLİÇE NO'SU/GEÇERLİLİK TARİHİ P&I Club Name/Policy Number/ P&I Validity	
	CLC BUNKER-2001 SERTİFİKA NO/GEÇERLİLİK TARİHİ** CLC BUNKER 2001 Certificate Number/Validity**	
	CLC-92 SERTİFİKA NO/GEÇERLİLİK TARİHİ*** CLC-92 Certificate Number/Validity***	
	SON PSC TARİHİ Last PSC Date	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARIF/O/LNG/D/O/L/O Bunker On Board	

* İhtiyaç duyulması halinde yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir

**1000 GT üzeri tüm gemiler

***2000 tondan fazla petrol veya türevi yükü taşıyan tüm gemiler

* Incase it's needed, more detailed information about cargo on board may be requested.

**All Vessels over 1000 GT

***Ship carrying more than 2000 ton so foil (means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil), in bulk as cargo

EK-4

TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ

Gem Adı:		**Tipi:**	
IMO/MMSI:		**Acentesi:**	

KONTROLLER	EVET	HAYIR	AÇIKLAMA
Ana makine ve yardımcı makineler heran manevraya hazır olacak şekilde çalışır durumda mı?			
Acil durum jeneratörleri heran devreye girebilecek durumda mı?			
Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radarçalışır durumda mı? (Acil dümen kullanımı için Boğaz geçişi süresince en az 1 personel dümen dairesinde hazır bulundurulacaktır.)			
Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış mı?			
Seyirfenerleri, gemid üdüğü ve köprüüstü teçhizatı çalışır durumda mı?			
VHF cihazları çalışır durumda mı?			
Irgat ve donanımı çalışır durumda mı? Her iki demir fundaya hazır mı? (Boğaz geçişi süresince en az 1 personel ırgat başında hazır bulundurulacaktır.)			
Baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları hazır mı? (Tehlikeli yük taşıyan gemilerde, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta özel yedekleme halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.)			
Gemi kıça trimly mi? (Gemi manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacaktır. Hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimly olmayacaktır.)			
Gemi pervanesi tamamen su seviyesinin altında mı? (Zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.)			
Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş mi?			
Türk Boğazlarına ait güncel ve düzeltilmiş seyir haritaları mevcut mu?			
Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78–95) uygun personelle donatılmış mı?			
Olası bir kaza veya yangın durumunda müdahale ve mücadele için gerekli önlemler alındı mı? Bununla ilgili teçhizatlar çalışır durumda mı?			

GEMİ KAPTANI

Gemiler Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

***** Gemi kaptanları SP2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan yukarıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır. Gemiye katılan kılavuz kaptan bu hususu teyit edecektir.***

*****Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler ile yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları; telefon, faks ya da VHF ile durumlarını TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemilere yasal işlem uygulanacaktır.***

EK-5

SÖRVEY RAPORU/SURVEY REPORT

1	GEMİNİN ADI/ÇAGRI İŞARETİ (Ship's name/Call Sign)			*2*	MİLLİYETİ (Nationality)
3	BAĞLAMA LİMANI (Port of Registry)			4	SAHİPLERİ (Owners)
5	GEMİNİN TİPİ (Type of Ship)	6	INŞAA TARİHİ (Date of Built)		
7	GROS TONAJI (Gross tonnage)	8	NET TONAJI (Net tonnage)	9	KAPTANIN ADI (Master's Name)
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):	12	KLAS KURULUŞU (Classification society)
13	MÜRETTEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passangers)	15	TEKNE SİGORTASI (Where&by whom insured)
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)			17	KALKIŞ LİMANINDAKİ DENİZ SUYU YOĞUNLUĞU (Sea density at departure port)
18	VARIŞ LİMANI (Destination Port)			19	GEMİDE MEVCUT YÜKÜN MİKTARI VE CİNSİ (Kindand quantity of Cargo onboard)
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAG MİKTARI (Bunkers on board)				
	F.W:	F.O:		21	BALAST MİKTARI (Total Ballast Onboard)
	D.O:	L.O:			
22	OLAY MEVKISI (Exact position of stranding)			23	GEMİNİN SUALIP ALMADIĞI, GEMİ POMPALARININ GİREN SUYU YENİP -YENEMEDİĞİ VE SUYU NEREDEN YAPTIĞI (Whether vessel is making any water and if so state locality and whether ships own pumps can control the leakage)
24	OLAY ANINDAKİ GEMİ SURATI (Prestranding Speed)				
25	OLAYIN TARİH VE SAATİ (Date and time of stranding)				
26	OTURMA HALİNDE GEMİ PRUVASI İLE DAHA SONRA PRUVASINDAKI DEĞİŞİKLİKLER (Ships heading at the time of stranding and whether it has altered subsequently)				
27	GEMİNİN OTURMADAN ÖNCE ÇEKTİĞİ SU (Drafts before stranding)	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	28	GEMİDE MEYİL OLUP OLMADIĞI/VARSA MİKTARI (Listing if any/amount)
	BAŞ				KAZADAN ONCE Before the casualty / KAZADAN SONRA After the casualty
	VASAT				
	KIÇ			29	OLAY ANINDAKİ VE ŞU ANA KADARKİ HAVANIN DURUMU (Weather at time of stranding and up to the present time)
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKTİĞİSU (Drafts after stranding)	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)		
	BAŞ				
	VASAT				
	KIÇ				
31	ŞU ANA KADAR BOŞALTIM OLUP OLMADIĞI/OLDU İSE MİKTARI (Whether any discharge operation carried out up to now/amount of discharging)			32	KAZA KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ Evet/Hayır (Oil Pollution observed from casualty. Yes/No)

GEMİ KAPTANI

(Master)

LİMAN BAŞKANI ADINA

(On Behalf of Harbour Master)

HİZMETEÖZEL

Kaptan Beyanı

KAPTANIN DİKKATİNE

Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumunda derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi vermeniz gerekmektedir.

Hiç bir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları (balast, kargo tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili TBGTH Merkezinin tavsiye/talimatı uygulanır.

Gerekli sörveylerin yapılması amacıyla Liman Başkanlığında görevli Uzman ve olayın niteliğine göre sualtı sörveyi için balık adamlar ve teknik ekip geminize sevk edilecektir. Ekipler geminiz hakkında gerekli bilgileri sizden soracak ve kendi kontrol listelerini oluşturacaklardır.

SörveyRaporuhazırlanarakdipyapısı,gemininkonumuveçevrekirliliğiriskiileilgilibilgilertarafınızaverilecektir. Karaya oturma/kıyı şeridine temas durumunda kurtulma planı verilmeden önce pervane ve makine çalıştırmak, balast /yük transferi yapmak ve geminin mevcut konumunu değiştirerek daha kötü bir konuma sokacak hareketlerden kaçınılacaktır.

Son su altı durumu, balıkadamlar tarafından kontrol edildikten sonra geminizin durumunun ve kondisyonunun, bulunduğu mahalde, herhangi bir tehlike arz etmemesi durumunda Kurtarma Uzmanı tarafından geminizi teslim almanız istenecektir.

Gerekli sörveylerin tamamlanması ve verilen hizmet bedelinin tahsil edilmesi/garanti altına alınmasından sonra geminin seyrine izin verilecektir.

Yukarıdaki bilgiyi okudum ve anladım. Bu nedenle aksi herhangi bir eylem tümüyle benim sorumluluğumda olacaktır.

FOR THE ATTENTION TO THE MASTER

In any stranding, engine failure or casualty you should report to the related VTS immediately

Except the measures, which will be taken without using any chemical substances in order to prevent marine pollution, you are not allowed to do salvage operations (Ballast or cargo transfers, run the engines etc). Just follow the VTS's instructions/advices.

Inorder tomake thenecessary surveys, port state surveyorsandaccording tothe casualty circumstances scuba divers and technical team will be sent to your ship. Port Authorities will prepare their own checklists by getting necessary information from you about the vessel.

Information related with the type of ground, position of ship and risks of environmental pollution will be declared to you by the survey report.

In case of stranding you are not allowed to run the engines and propeller, ballasting / deballasting operations, Cargo operations or any other movements which will spoil the ships position before submitting the salvage plan. After the bottom conditions and the hull of the vessel checked by the divers if your vessel is in good condition and free of risks on that location, you will be asked to take over your vessel by the salvage master.

You will be allowed for sailing after the required surveys are completed and the service coasts are collected or guaranteed.

I have read and understand the above information's therefore contrary actions will fully be on my responsibility.

EK-6

SP 2 RAPORU FORMU

Kodu	Anlamı
A	Gemi Adı, Çağrı İşareti, Bayrağı, IMO No, MMSI No
D	Mevkisi (Kerteriz/Mesafe)
H	Boğaza Giriş Tarihi ve Zamanı
J	Kılavuz Kaptan İsteği (Evet/Hayır) İstanbul Boğazı Marmara Denizi Çanakkale Boğazı
T	Gemi Acentesi / Temsilcisi
Q	Arıza/Hasar/Yetersizlik/Diğer Kısıtlayıcı Nedenler

“D” maddesindeki mevki için referans noktaları:

Türkeli Feneri: 41° 14.10’ N / 029° 06.70’ E

Ahırkapı Feneri: 41° 00.40’ N / 028° 59.20’ E

Gelibolu Feneri: 40° 24.60’ N / 027° 41.00’ E

Mehmetçik Feneri: 40° 02.70’ N / 026° 10.50’ E

5.3 TÜRK BOĞAZLARI; KIYI VE DENİZ GÜVENLİĞİ

5.3.1 Giriş



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın İlgili Kuruluşu olup 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname Hükümleri kapsamında faaliyet gösteren ve merkezi İstanbul'dadır. Kuruluşun amacı;

- Denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak,

- Kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek,

- Can, mal ve gemi kurtarmak,

- Yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili römorkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yürütmek,

- Güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, GPS ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işleterek seyir emniyetini artırmaktır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü faaliyetlerini 3 adedinde otorite olmak üzere 7 temel alanda sürdürmektedir.

- Belirlenen Saha İçerisinde Tekel Olmak Üzere Tüm Denizlerde Gemi Kurtarma,
- Tahlisiye (Can Kurtarma),
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi,
- Fenerler Otoritesi,
- Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi ve Navteks Yayın Koordinatörü,
- Kılavuzluk Hizmeti,
- Römorkaj Hizmeti.

5.3.2 Deniz Haberleşme

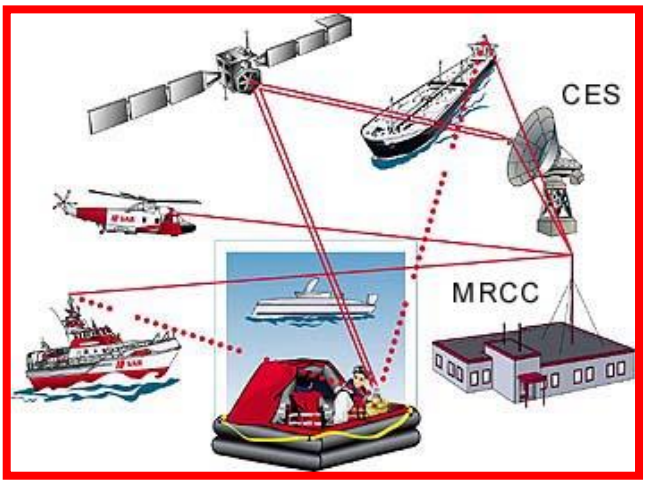
Denizcilik ve deniz ticareti, uluslararası anlaşmaların belirlediği kurallara göre yapılır. Deniz haberleşme sistemi 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi kuralları gereğince karadan denize ve denizden karaya bağlantı sağlanması belirli kurallara dayandırılmıştır. Gemilerin yapımından itibaren, hukuk kuralları çerçevesinde geminin donatılması, kaptan ve personeli, taşınan yükün salimen gideceği limana ulaştırılarak alıcılarına teslim edilmesi, belirlenen kurallara göre yapılır.[1]

Denizciliğin en önemli konularından biri de iletişimdir. Daha geminin donatımı sırasında iletişimle ilgili cihazlar gemiye monte edilerek bayrak devletinden o cihazların kullanımı için ruhsat alınması gerekir.

[1] 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ; 2813 Sayılı telsiz Kanunu m.3

Ruhsat alırken kullanacağı cihazların elektromanyetik dalgalar yoluyla ses ve resim vermeye ve almaya elverişli olması gerekir.[2] Gemiye konan bu cihazlar:

5.3.2.1 GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi



Denizde haberleşme ve güvenliği sağlamak amacına yönelik GMDSS 1999 yılında yürürlüğe girdi. Denizde ortaya çıkan tehlikelerde karasal iletişim sistemleri de kullanılarak kurtarma birimlerini otomatik olarak uyaran, arama ve kurtarmayı da otomatik olarak hızla temin eden bir haberleşme sistemidir. GMDSS, işlevini yerine getirmek için yeryüzü ve uydu telsiz iletişim teknolojileri ile gemilerdeki telsiz iletişim sistemlerini kullanır. Sistem, her ihtimali göz önünde bulundurarak uyulmasını istediği koşullar yerine getirildiğinde, gecikmeksizin anında arama, kurtarma ve yardım sağlar.

5.3.2.2 VHF (Very High Frequency)



Deniz Telsizi ve Radyo Telefon gibi isimlerle alınan bu iletişim cihazı, deniz araçlarının birbirleriyle veya kara ile görüşmesi amacıyla kullanılır.[3] Genellikle kısa mesafede deniz alanında ve birbirlerinin antenlerini gören gemiler arasında sesli iletişimde kullanılan cihazdır. 156-174 MHZ frekans bandını kullanır. Tüm deniz alanlarında zorunludur.

5.3.2.3 DSC (Digital Selective Call) Seçmeli Sayısal Çağrı



VHF-MF-HF bandları kullanarak, Gemi-Gemi, Gemi-Kıyı, Kıyı Gemi yönünde Tehlike, Acelelik, Emniyet veya Rutin çağrı gönderilmesi için oluşturulmuş sistemdir. Her tür haberleşmede ilk kullanılacak cihaz DSC'dir. DSC ile yapılacak tehlike yayınında, yayın yapan istasyonun tehlikede olduğunun belirtilmesinin yanı sıra tehlike trafiğinin ön aşaması olan bu ilk uyarı esnasında bazı önemli bilgilerin (gemi MMSI numarası, pozisyonu, tehlike türü) anında ve kulakla alındığında oluşabilecek bir yanlış anlaşılmaya sebebiyet vermeden bilgilerin yazılı olarak cihazda görülmesi sağlanmaktadır.

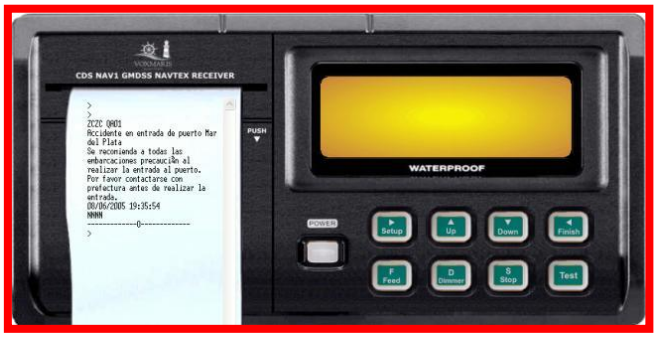
DSC sistemi Telsiz Telefon ya da Telsiz Telex ile yapılacak Tehlike, Acelelik, Emniyet ve Rutin mesajlardan önce her zaman ilk adım olarak kullanılmaktadır. Bu cihazlar her gün self test ve her hafta kıyı istasyonları yardımıyla çalışırlık testine tabi tutulmalıdır. Ayrıca bu cihazlar kullanılarak kıyı istasyonları üzerinden otomatik telefon görüşmeleri de yapılabilir.

[2] 2813 sayılı Telsiz Kanunu m. 1

5.3.2.4 SSAS (Ship Security Alert System) Gemi Güvenlik Alarm Sistemi

Uluslararası sularda gemilerin korsanlara karşı korunmasını sağlayan bir güvenlik sistemidir.

5.3.2.5 NAVTEX (Navigational Telex)



Karadaki Navtex yayın istasyonlarından gemilere aciliyet, emniyet, meteoroloji ve çeşitli uyarıların aktarılmasını sağlayan ve uyarıları yazılı olarak verebilen bir sistemdir. Gemilerde ve tekneler, yayınlanan uyarıcı bilgi yayınlarını almaları için Navtex cihazı bulundururlar. NAVTEX (Navigational Telex) Seyir Telex'i anlamına gelmektedir.

5.3.2.6 EPIRB (Emercency Position Indication Radio Beacon)



Acil Durum Konum Belirten Radyo Vericisi. Geminin bir kaza sonucu (yangın, batma vb.) acil bir durumla karşılaşıldığında devreye alınan veya suya girince otomatik olarak devreye giren, denizde yüzen, ışıklı görsel uyarı sağlayan, uydu ve kara istasyonları tarafından tespit edilmeyi sağlayan bir cihazdır. Epirb'ler ile sahil veya uydu istasyonlarına, formatlı tehlike sinyali gönderir. Gemilerde bulunan tehlike sinyali gönderebilen bir cihazdır. Cinsine göre telsiz istasyonlarına veya uydulara sinyal gönderir. Acil bir durumda el ile çalıştırılabilir veya alınamadan geminin batması halinde otomatik olarak gemiden ayrılıp, denizde yüzer halde kendi kendine çalışmaya başlar.



5.3.2.7 SART (Search and Rescue Transponder) Arama ve Kurtarma Alıcı-Vericisi.

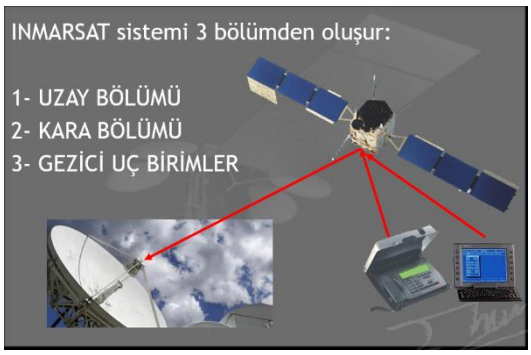
Acil durumda kalan geminin çevresinde bulunan gemilerin radarlarına iz bırakıcı bir sinyal yayınlayan aktif radar yansıtıcı (reflektör) bir cihazdır. Bu cihaz, geminin radar ekranında görünecek özel işaretler üretir.

5.3.2.8 GPS (Global Positioning System) Küresel Yer Belirleme Sistemi.

Bu cihaz, devamlı olarak kodlanmış bilgi yollayan bir uydu ağına bağlı ve uydularla arasındaki mesafeyi ölçerek dünya üzerindeki yerini tespit etmeyi sağlayan cihazdır.

5.3.2.9 INMARSAT (The International Maritime Satellite)

GMDSS sisteminde kullanılan uydu servislerinden INMARSAT; (International Maritime Satellite) sözcüklerinin kısaltılmasından oluşur. Bu kelime, "Uluslararası Deniz Uydu Haberleşmesini" ve Bu sistemi yöneten kuruluşu simgelemektedir.



5.3.2.10 ESV (Earth Station on Vessel) Gemi Yer İstasyonu.

Bu istasyon, uydu üzerinden çalışan gemilerin internet erişimi sağlayan bir sistemdir. Bu sistem sayesinde gemiler açık denizde (Broadband) geniş band internet erişimine sahip oluyorlar.

Gemilere konan bu cihazlarla ilgili karada iletişim sağlayacak bu istasyonlar Türkiye'de, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından sağlanarak yerine getirilmektedir.

5.3.3 Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

Türk Boğazları'nda tekel şeklinde olmak üzere, deniz ve karasularımızda gemilerin seyir emniyetine yönelik Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin kurulması ve işletilmesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve bu tüzüğü uygulama esasları da bu kuruluşa aittir.


İSTANBUL GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ MERKEZİ

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin emniyetli geçişlerini sağlamak amacıyla kurulan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH), Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından sağlanmaktadır.

5.3.4 Kılavuz ve Römorkör Hizmetleri

Söz konusu hizmet, deniz taşımacılığında, gemilerin emniyetle dar sulardan geçmesinde, limanlara girişleri ve çıkışlarında gerek ulusal gerekse uluslararası kurallarla belirlenmiş seyir kurallarına uygun seyretmelerini sağlayarak can, mal ve çevrenin korunması hizmetlerine yöneliktir. Bu hizmet; gemilerin limana giriş/çıkışlarında, rıhtım/iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, platform ve şamandıralara bağlamalarında, demirlemelerinde ve buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen kılavuz ve römorkör hizmettir. Bu hizmetler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın belirlemiş olduğu kurallara uygun ihtisas kuruluşları tarafından yerine getirilmektedir.

Ulusal ve uluslararası mevzuata göre verilen kılavuz ve römorkör hizmetleri verildikten sonra gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasında hizmet fişi doldurularak imzalanır.

5.3.5 Seyir Yardımcıları


YELKENKAYA FENERİ

Denizde seyreden taşıtların güvenliğine yönelik seyir yardımcıları sınıfına giren kıyılara yakın yerlerde sığ sularda, kayalık bölgelerde ve yüksek tepelerde inşa edilmiş, aydınlatma aygıtlarıyla donatılmış ve çoğunlukla kule şeklinde yapılmışlardır. Deniz fenerlerinin kule şeklinde veya tepelerde yapılma nedeni, uzak mesafelerden rahatça görülmelerini sağlamaktır.

Deniz fenerleri, gündüzleri yapının belirgin renginden, geceleri de ışığının renginden, parlak ışığından ya da yanıp sönmesinden tanınırlar. Bu fenerler, çeşitli mercek sistemiyle ışığı yoğunlaştırır ve yönlendirirler. Işıklarının rengi, çakış süresi ve şimşek biçiminde yanışları, denizciler tarafından bilinir.[3]

Deniz Fenerlerinin kendilerine özgü konumları vardır. Biz bunları dört ana gurupta belirledik.

5.3.5.1 Fenerler

- Açık Deniz Feneri

Açık denizlerden karaya doğru seyreden gemilere yol gösteren, yaklaşık 30 deniz mili mesafeden görülebilen ve çok güçlü ışık saçan fenere "Açık Deniz Feneri" denilir.

- Kıyı Feneri

[3] M. Vefa Toroslu, Deniz Fenerleri. İzmir Deniz Ticaret Odası yayını İzmir, 2008 s. 16


MEHMETÇİK FENERİ

Sahil boyunca seyreden gemilere yol gösteren, yaklaşık 20 mil mesafeden görülebilen fenerlere "Kıyı Feneri" denilir.[4]

5.3.5.2 Mendirek fenerleri

Deniz dalgalarını önlemek amacıyla yapılan mendirekler üzerine konan deniz fenerleri, sabit veya çakarlı şekilde yanan fenerlerdir. Deniz araçlarının limana girerken bu deniz fenerlerinden yararlanırlar.[5]

5.3.5.3 Işıklı şamandıralar

Denizde seyreden gemilerin, deniz derinliklerinin değişikliğinden dolayı belirli bir rotayı izlemek amacıyla konmuş düzgün aralıklarla yanıp sönen ışıklı şamandıralardır.

5.3.5.4 Sis düdükleri

Seyir halindeki deniz taşıtlarını sisli koşullara karşı uyaran bir çeşit uyarı düdüğüdür. Bu düdük hem gemilerde hem de gemilerin sahil ve kayalıklara gitmesini önlemek amacıyla kullanılır. Bu terim, genellikle deniz taşımacılığı ile ilgili olarak kullanılır.

5.3.6 Deniz Gemi Kurtarma ve Yardım

1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 14, 15 ve 16'ncı maddeleri uyarınca, Türk karasuları ile Ege Denizi'nde, can ve mal kurtarma görevi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tekelinde bulunmaktadır. Ayrıca uluslararası sözleşmelerden gelen haklardan dolayı can kurtarma ve tahlisiyeye yönelik faaliyetler, yine bu kuruluş tarafından yapılmaktadır. Can, mal ve gemi kurtarılması; karaya oturan gemide can kurtarılması için "varagele", geminin çıkartılması için "dalgıç", çekilmesi için "römorkör ve kılavuz" hizmetleri yine bu kuruluş tarafından yerine getirilir.

5.3.7 Tarife

Türk karasularına girerek limanlarımıza gelen gemilerin kanun ve tüzüklerle belirlenmiş kurallar gereğince rıhtım, iskele, platform ve şamandıralara yanaşma-kalkmalarında kılavuz ve römorkör hizmetleri ile limanlarımıza gelerek demirleyen gemilerin demirde kalış zamanı 72 saati aştığında gros tonilato üzerinde demirleme ücretleri alınır.

Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin yine kanun ve tüzüklerle belirlenmiş kurallar gereğince kılavuz, refakat römorkörü/leri ile sağlık rüsumu, fener ve tahlisiye ücretleri alınır. Kılavuz-römorkör ücretler gros, sağlık rüsumu, fener ve tahlisiye ücretleri ise net tonilato üzerinden alınır.

Gemiler tarafından denizlerin kirletilmesi, kontrol altına alınması, çatışma sonucu hasar görmesi ve yardıma muhtaç olması nedeniyle verilen hizmetler, hukuk kuralları çerçevesinde ücretlendirilir.

5.3.8 Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi

Denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak amacıyla çarpışma, kaza, yangın nedeniyle meydana gelen olaylarda acil müdahalenin yapılmasıyla ilgili can, mal ve eşyanın kurtarılması hizmetleri, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir.[6]



Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, deniz kazalarında acil durum ve müdahalenin yapılması konusunda Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz'de riskin azaltılması için kurtarma olaylarına hızlı ve etkin bir müdahale ile ciddi kayıpların önüne geçilmesi amacıyla Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi oluşturmuştur.

Ulusal Merkez ve Bölgesel Merkez olarak oluşturulan Bu merkezler:

[4] Toroslu, a.g.e. s. 19
[5] Toroslu, a.g.e. s. 19
[6] 5312 Sayılı Kanun m. 3/p

1 Ulusal Merkez (Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi- Tekirdağ)

1 Bölgesel Merkez (Bölgesel Acil Müdahale Merkezi- Antalya)

Bu merkezlere bağlı olarak 19 Acil müdahale istasyonu ile kısa zamanda acil müdahale yapılmaktadır. Bunlar: Ardeşen, Beşikdüzü, Gülyalı, Samsun, Sinop, Bartın, Tuzla, İğneada, Marmara Ereğlisi, Mudanya, Bozcaada, Ayvalık, Kuşadası, Bodrum, Kaş, Antalya, Anamur, Mersin ve İskenderun'da acil müdahale istasyonlarıdır.

- **Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi'nin Görevleri**

✓ Acil durumlarda olaya ait ihbarın alımı

✓ Kirlilik tespiti amacıyla donatılmış yazılım unsurları ile tespit yapma

✓ Olayın gerçekleştiği bölgede monitörizasyon yapma

✓ Karar destek yazılımları vasıtası ile kriz yönetimine yardımcı olma

✓ Tüm yetkilileri ve paydaşları hızlıca bilgilendirme

✓ Spesifik tehlikeli yüklerin neden olduğu acil durumlarda müdahale birimlerine teknik bilgi sağlama

✓ Ulusal çaptaki acil durumlarda koordinasyon salonundan olayın yönetimi sırasında enformasyon ve iletişim araçları başta olmak üzere tüm teknik ve operasyonel ihtiyaçları sağlamak

✓ Deniz kirliliği ile mücadele eğitimlerini vermek

✓ Deniz çevresi ile ilgili ihtiyaç duyulan test ve analizleri yapmak

✓ Deniz kirliliğine müdahale malzeme ve ekipmanlarının ulusal boyutta depolama merkezi olmak

- **Deniz Kirliliklerine Müdahale**

Acil müdahaleyi gerektiren çarpışma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenme tehlikesi yaratan bir duruma müdahale etmektir.[7] Bu müdahale, olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkan kirliliğin neden olacağı zararı azaltmak, gidermek, sınırlandırmak amacıyla icra edilen faaliyetleri veya koruyucu önlemlerin uygulanmasıdır.[8]

- **Çevre Kirliliği ve Deniz Emniyeti**

Deniz çevresinin kirlenmesi: Olay sonucunda, petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar veren, insan sağlığı için tehlike oluşturan, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde denize karışmasıdır.[9]

Petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlulukları, uluslararası ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler gereğince Bakanlık tarafından görev ve sorumlulukları belirlenir.[10]

Kaza ve kirliliğin emniyete alınması ve korunması: Gemiler ve kıyı tesisleri kaza, yangın ve çatışma olayının meydana gelmesinin önlenmesi, olayın meydana geldiği durumlarda ise zararın azaltılması, giderilmesi, sınırlandırılması amacıyla hazırlıklı olma ve koruyucu önlemleri, uluslararası ve iç hukukun öngördüğü seyir, can, mal ve çevre emniyetine ilişkin tedbirleri almakla yükümlüdürler.[11]

Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkabilecek muhtemel kirlenmeyi önlemek veya sınırlı tutmak amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi tarafından acil tedbirlerin alınmasıdır.[12]

5.3.9 Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi

Hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde, bu vasıtalardaki görevli personel ve yolcuları kurtarmak için her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanarak aranması ve kurtarılması işlemidir.

[7] 5312 sayılı Kanun m. 3/j
[8] 5312 sayılı kanun m. 3/k
[9] 5312 sayılı kanun m. 3/h
[10] 5312 sayılı Kanun m. 2
[11] 4922 sayılı kanun m. 6; 5312 sayılı kanun m.5
[12] 5312 sayılı kanun m. 3/ı ve 15

Deniz alanlarında meydana gelen kazaların ve kayıpların minimum seviyeye indirilmesi, insan hayatını kurtarmaya yönelik çalışmaların önem kazanması konuyu uluslararası boyuta taşımıştır. Konu, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda görüşülerek, uluslararası deniz yatağının "İnsanlığın Ortak Mirası" olarak kabul edilmiştir.[13] Bunun dışında birçok uluslararası sözleşmelerde deniz ve çevresinin korunması ile ilgili kararlar alınmıştır.

Deniz çevresinin korunması ile ilgili alınan en önemli kararlardan biri de, devletlere yönelik üç temel yükümlülük getirilmesidir. Devletlere getirilen bu yükümlülük, üç maddeden oluşmaktadır. Bunlar:

- Devletler, deniz çevresinin korunması ve muhafazasından, deniz çevresini kirletmemek ve kendi egemenliği altındaki denizlerin kirliliğe yol açacak davranışlara izin vermemekle,[14]

- Devletler, küresel ve bölgesel düzeyde işbirliği yaparak, çeşitli kural, düzenleme ve standartların oluşturulmasına katkıda bulunarak, bilgi değişimi, teknik ve uygulama yardımı yapılmakla,[15]

- Devletler, deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası çevre standartlarını, kendi ulusal hukuk düzenlerine aktararak gerekli yasal düzenlemeleri yapmak ve uygulamakla,

yükümlüdürler.[16]

1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'ne göre;

"İnsanların denizde tehlikede olduğuna dair herhangi bir kaynaktan bir bilgi alan ve yardım edebilecek bir mevkide bulunan denizdeki bir geminin kaptanı, tehlikedeki insanlara yardımda bulunmak üzere, arama ve kurtarma birimini bilgilendirerek, mümkün olan en yüksek hızla olay yerine ilerleyecektir"[17]

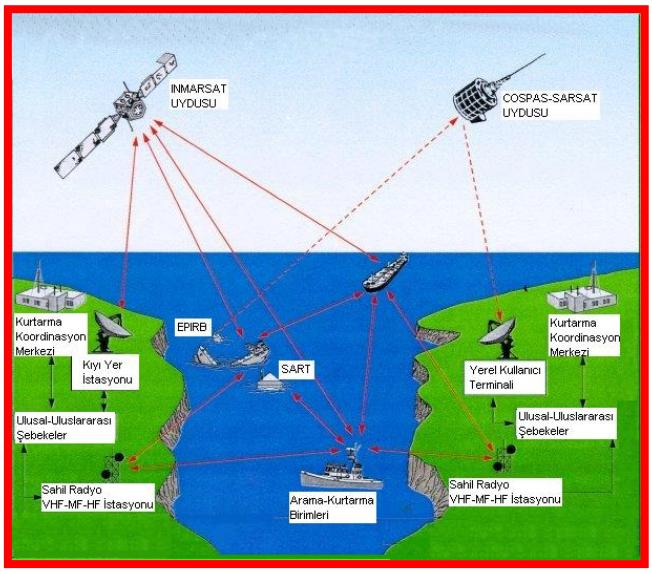
Uluslararası sözleşmede İmzası bulunan taraflara, ülkelerinin kıyıları civarında denizde tehlike içerisinde bulunan insanlara, arama kurtarma hizmeti sağlanmasıyla ilgili yasal düzenlemeler yaparak, "Yardım Organizasyonu Merkezleri" kurmaları istenmiştir.

Yardım Organizasyonu

Devletler, uluslararası anlaşmalar doğrultusunda ülkelerinde arama ve kurtarma ile ilgili organizasyonları yaparlar. Alınan yardım çağrılarında bu organizasyonlar devreye girer karşılıklı bilgi alışverişi ve yardımlaşma gerçekleştirilir. Bu organizasyon içindeki birimler, görev paylaşımına göre ülkelerde farklı isimler alır.

Ülkemizdeki düzenlemeye göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Deniz Genel Müdürlüğü bünyesinde **ANA ARAMA KURTARMA VE KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM)** kurularak aşağıdaki organizasyon oluşturulmuştur:

5.3.9.1 Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi (AAKKM)



Ana arama kurtarma koordinasyon merkezi, bakanlıklar bünyesinde kurulan en üst arama kurtarma birimidir. Üst düzey koordinasyonları ve ülke dışından alınacak veya verilecek yardımları koordine eder.

5.3.9.2 Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AKKM)

Bu merkezler tarafından, arama kurtarma organizasyonları yapılır. Tehlike içerisinde olan gemilerin telsiz cihazları ile verdikleri alarmlar kıyı istasyonları tarafından alınarak en yakın AKKM 'ye ulaştırılır. Bu merkezler, bilgi toplayan, mevcut arama ve kurtarma planları doğrultusunda, kurumlar arası veya komşu ülke AKKM'leri ile organizasyon yapan birimlerdir. Alınan ihbarları değerlendirerek, derhal o bölgeden sorumlu olan, AKM'ye, ana arama ve AAKKM'ye bildirirler.

[13] B.M. Geenel Kurulu 1970 yılında aldığı 2749 (XXV) ve 2750 (XXV) sayılı kararları.
[14] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 192-193
[15] BMDHS m. 193
[16] BMDHS m.197-198-199
[17] SOLAS V/33.1

5.3.9.3 Arama ve Kurtarma Merkezi (AKM)

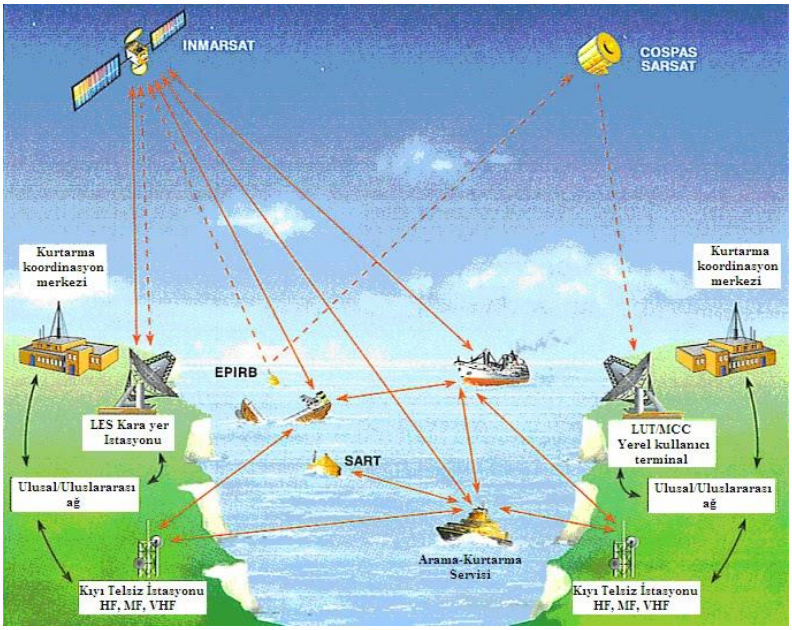
Arama ve kurtarma merkezi, (SAR, Search And Rescue) kurtarma çalışmalarını yürütür. AKM'ler, AKKM'den aldıkları bilgi ve talimatlar doğrultusunda, hemen faaliyete geçerek, emirleri altındaki arama ve kurtarma birliklerini (AKB) görevlendirerek, arama kurtarma faaliyetini başlatırlar. AKB Arama ve kurtarma birlikleri, AKM'lerin emri altında çalışan donanımlı bir birim olup, arama kurtarma faaliyetini gerçekleştirmek için gerekli, plan, eğitim, teçhizat, bot, helikopter, uçak gibi arama ve kurtarma araçlarına sahiptir.

5.3.9.4 Arama Kurtarma Uygulaması

Gemiler, tehlikede oldukları yerlerini ve acil yardım isteklerini: Telsiz cihazlarından radyo telefon olarak verdikleri "tehlike", Telsiz cihazlarından "DSC" tekniği ile verdikleri "tehlike", Uydu cihazlarıyla verdikleri "tehlike'' mesajlarıyla yardım çağrısında bulunurlar. Tehlike sonucu geminin batmasıyla "EPIRB" cihazı otomatik olarak su üstüne çıkarak aktive olan veya el olarak çalıştırılan "EPIRB"lerin verdikleri "tehlike" sinyalleri ile çalışan SART cihazlarının gönderdiği yer belirtici sinyaller ile battığı yer belirlenir.

5.3.9.5 Uydu yer istasyonları, (LES-LUT)

Karada ve çevredeki gemiler, GMDSS'te yer alan iletişim ağı ile verdikleri tehlike mesaj ve sinyalleri alacak uydu yer istasyonlardır. Bunlar; Uydu yer İstasyonu. (LES: Land Earth Station) Yerel kullanıcı terminal, (LUT: Local User Terminal) Kıyı Telsiz İstasyonu'dur. LES, LUT**,** Bölgedeki gemilerden arama ve kontrol merkezlerine acil durum tehlike mesajlarının geçilmesini sağlayan kıyı istasyonlarıdır. LES ve LUT aldığı uydu mesajlarını ve "EPIRB" sinyallerini çözümleyerek internet aracılığı ile AKKM'ye geçer.



5.3.9.6 Arama kurtarma koordinasyon merkezleri

Arama kurtarma koordinasyon merkezleri aldıkları bilgileri değerlendirerek, yardıma ihtiyacı olan gemiyi en yakın arama kurtarma (SAR, Search And Rescue) merkezine bildirilir. Burada derhal arama kurtarma birimleri harekete geçirilerek yardıma gidilir. Eğer, geminin bulunduğu yerde uygun bir arama kurtarma birimi gönderilemiyorsa, yardım isteyen gemiye yakın uygun bir gemi seçilerek o gemi arama ve kurtarma ile görevlendirilir. Bu görevi alan kaptanlar, görevi yerine getirmekten sorumludurlar.

Ülkemizde **ANA ARAMA KURTARMA VE KOORDİNASYON MERKEZLERİ** Türkiye'nin kıyı çevrelerinde teşkilatlanarak ulusal ve uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmektedir.

5.3.10 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği

Cumhurbaşkanı Kararının Tarihi : 14/08/2019 Sayısı : 1426

Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi : 15/08/2019 Sayısı : 30859

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç ve kapsam

Madde 1- (1) Bu Yönetmelik, Türk Boğazlarında seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazlarında seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Dayanak

Madde 2- (1) Bu Yönetmelik, 20/7/1936 tarihinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci maddesi, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun 6 ncı maddesi ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 474 üncü ve 479 uncu maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

Madde 3- (1) Bu Yönetmelikte geçen;

a) Bakanlık/İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,

b) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiyi,

c) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini Kumkale Fenerine birleştiren çizgiyi,

ç) Çanakkale Boğazı Kuzey Sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylamı,

d) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemileri,

e) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süreyi,

f) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü aracı,

g) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süreyi,

ğ) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,

h) İstanbul Boğazı Güney Sınırı: Ahırkapı Fenerini Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgiyi,

ı) İstanbul Boğazı Kuzey Sınırı: Anadolu Fenerini Türkeli Fenerine birleştiren çizgiyi,

i) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Kanunları ve Yönetmelikleri,

j) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluğu,

k) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Yönetmelikte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemileri,

l) TÜBRAP: Seyir Planı-1 ve 2 ile Mevkii Raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor Sistemini,

m) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini,

n) Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi: Türk Boğazlarında ilgili ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinin arttırılması amacı ile Bakanlık/İdare tarafından kurulmuş, İstanbul ve Çanakkale'de olmak üzere iki ayrı merkeze sahip Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini,

o) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazlarından bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemiyi,

ö) Uğraksız geçen gemi: Seyri, Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazlarına girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemiyi,

p) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemiyi,

r) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazlarında çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılması gereken gemiyi,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM
Genel Hükümler

Trafik ayırım düzeni ve sınırları

Madde 4- (1) Türk Boğazları ile yaklaşmalarında, WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanan ve bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-1'de belirtilen, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzeni tesis edilmiştir.

(2) Türk Boğazlarında uygulanacak trafik ayırım düzeni sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde;

a) 41° 16'.330 K, 028° 54'.974 D

b) 41° 20'.944 K, 028° 54'.974 D

c) 41° 20'.944 K, 029° 15'.974 D

ç) 41° 13'.830' K, 029° 15'.974 D

noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

a) 40° 05'.021 K, 26° 11'.394 D

b) 40° 01'.940 K, 25° 54'.970 D

c) 39° 49'.940 K, 25° 52'.970 D

ç) 39° 43'.940 K, 25° 54'.970 D

d) 39° 43'.940 K, 26° 09'.129 D

noktalarını birleştiren hattır.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi

Madde 5- (1) Bakanlık/İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi'ni kurar.

Türk Boğazlarından geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

Madde 6- (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına girecek bütün gemiler;

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen Seyir Planı-2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi ve çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Yönetmelik ve Yönetmelik ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış olacak ve Türk Boğazlarına ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

(2) Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, ilgili TBGTH Merkezine durumlarını bildireceklerdir. Bakanlık/İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 8 inci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Madde 7- (1) Seyir Planı-1 (SP-1) Raporu: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, TBGTH Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş SP-1 Raporunu vereceklerdir. Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler SP-1 Raporunu 26 ncı maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir. Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı-1 Raporunu kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

(2) Seyir Planı-2 (SP-2) Raporu: SP-1 Raporunu vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 6 ncı maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce, ya da 20 deniz mili kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile ilgili TBGTH Merkezine, şekli IMO standartlarına göre Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş SP-2 Raporunu vereceklerdir. Gemiler SP-2 Raporunu verdikten sonra, TBGTH Merkezi tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, SP-2 Raporu verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

(3) Mevki Raporu: Türk Boğazlarına girecek olan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 deniz mili kala VHF ile giriş tarafındaki TBGTH Merkezine kendilerini tanıtacak bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

(4) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili TBGTH Merkezine içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu Bakanlık/İdare tarafından belirlenmiş mevkilerde vereceklerdir.

(5) Marmara Raporu (MARRAP): TBGTH alanını kullanarak Marmara Denizi'ndeki limanlar arasında seyir yapan veya Marmara Denizi'nde bir limandan kalkıp Boğaz geçişi yapacak olan aktif katılımcı gemiler, TBGTH alanına giriş yaptıkları sektöre VHF ile MARRAP vereceklerdir.

Emniyetli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler

Madde 8- (1) Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle emniyetli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks ya da VHF ile durumlarını ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir.

(2) TBGTH Merkezleri; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 6 ncı maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen TBGTH Merkezi, bu bilgileri değerlendirerek; ya geminin olağan geçiş yapabileceğini ya da emniyetli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

Madde 9- (1) Türk Boğazlarından kılavuz kaptan alarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti

Madde 10- (1) Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler, seyirde ve demirde gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir. Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları

Madde 11- (1) Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, TBGTH Merkezinden izin almak şartıyla 24 üncü maddede gösterilen demirleme yerlerinde, ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 168 saat kalabilirler. Bakanlık/İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

(2) Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemiadamı değişimi, izin veya acente teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

(3) Demirleme yerlerinde birinci fıkrada belirtilen süreden fazla kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demirleme yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemiler hakkında sağlık, emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçiş

Geçiş için alınacak önlemler

Madde 12- (1) Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

(2) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

(3) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında seyreden gemilerde, dümen elde seyredilecek ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri

Madde 13- (1) Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprüüstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

Madde 14- (1) Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş hızı, karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, TBGTH Merkezine bilgi verilerek

çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabilir.

Yetişen gemi

Madde 15- (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

(2) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. TBGTH Merkezi gemi tipini göz önüne alarak bu mesafeyi arttırabilir.

(3) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

(4) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

(5) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında önden giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, TBGTH Merkezinden bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

(6) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında ve Çanakkale Boğazı'ndaki köprü ayak bölgelerinde önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş sırasında kaza ve arıza

Madde 16- (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, ilgili TBGTH Merkezine hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili TBGTH Merkezince kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda altında olmayan gemi

Madde 17- (1) Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişi Bakanlık/İdare tarafından verilecek özel izne bağlıdır.

(2) Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu ilgili TBGTH Merkezine bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme

Madde 18- (1) Emniyetli seyir sağlamak için bir gemi ya da cisim, Türk Boğazlarından yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör ya da römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

(2) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

(3) Bakanlık/İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

(4) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulunacaktır.

(5) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından kalkan gemiler

Madde 19- (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, TBGTH Merkezine kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır. Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma

Madde 20- (1) Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu TBGTH Merkezine ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması

Madde 21- (1) Türk Boğazlarının bütününde ya da bazı kısımlarında deniz trafiği;

a) Mücbir sebeplerle,

b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,

c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj ve benzeri sualtı ve suüstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,

ç) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

Bakanlık/İdare tarafınca geçici olarak durdurulabilir.

(2) Bakanlık/İdare, bu durdurmanın imkân nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

(3) Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve TBGTH Merkezlerince gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

(4) Türk Boğazlarında trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazlarına girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Raporlama Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme

Madde 22- (1) Türk Boğazlarında seyreden;

a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayrım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler, trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için Bakanlık/İdare, emniyetli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

(2) Birinci fıkranın (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

Derin su çekimli gemiler

Madde 23- (1) Türk Boğazlarından geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

(2) Türk Boğazlarında seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

(3) Türk Boğazlarında seyreden diğer gemiler, trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri

Madde 24- (1) Türk Boğazlarından geçiş yapacak gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir:

a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (1)'de gösterilmiştir.

b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (2)'de gösterilmiştir.

c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (3)'de gösterilmiştir.

ç) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (4)'de gösterilmiştir.

d) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (5)'de gösterilmiştir.

(2) Bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-2 (2)'nin (A) bendinde ve Ek-2 (4)'de belirtilen demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır. Bakanlık/İdare; seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine yönelik risk oluştuğunun değerlendirildiği durumlarda, diğer demirleme yerlerine de kılavuz kaptanla demirleme zorunluluğu getirebilir.

(3) Bakanlık/İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkileri tesis edebilir.

(4) Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

(5) Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler

Madde 25- (1) Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere her iki Boğaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler

Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler

Madde 26- (1) Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP-1 Raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce; ilgili TBGTH Merkezine vereceklerdir.

(2) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında Bakanlığa/İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. TBGTH Merkezi ve gerektiğinde Bakanlık/İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazlarının morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal, deniz ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazlarından emniyetli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir.

(3) TBGTH Merkezleri, birinci ve ikinci fıkralarda belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin emniyetli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım düzeni içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

(4) Konteyner ve Ro Ro gemileri hariç olmak üzere tehlikeli yük taşıyan, birinci ve ikinci fıkralarda belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na kuzeyden girdiğinde 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nü, güneyden girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar aynı nitelikte başka bir gemi İstanbul Boğazı'ndan içeri alınmaz. Çanakkale Boğazı'nda ise önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Çanakkale Boğazı'ndan içeri alınmaz. Ancak Çanakkale Boğazı geçişi için bekleyen gemi trafiğindeki yoğunluğu ve demir yerlerinde oluşabilecek riskleri azaltmak amacıyla, Çanakkale TBGTH Merkezi tarafından gerekli emniyet tedbirlerinin alınması, 6 deniz mili mesafeye kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğazdan içeri alınmaması ve bu gemiye yaklaştırılmaması şartıyla geçici süre ile trafik planlaması yapılabilir.[18]

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler

Madde 27- (1) Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen;

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler,

seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca Bakanlığa/İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir.

(2) Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, Bakanlığın/İdarenin, gemilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

(3) Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan alma

Madde 28- (1) TBGTH Merkezlerince, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

(2) Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Bakanlık adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bu yetkisini devredemez.

Usulsüz bağlama ve demirleme

Madde 29- (1) Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirimi dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırtılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

(2) Trafik ayırım düzeni içinde büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen TBGTH Merkezine bildirirler. Bakanlık/İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırtır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

---

[18] *16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanı Kararının 1 inci maddesiyle, bu fıkranın birinci cümlesinde yer alan "Tehlikeli yük taşıyan" ibaresi "Konteyner ve Ro Ro gemileri hariç olmak üzere tehlikeli yük taşıyan" şeklinde değiştirilmiştir.*

Çevre kirletme yasağı

Madde 30- (1) Türk Boğazlarından geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı

Madde 31- (1) Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde yelkenle ve kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları Bakanlık/İdare'nin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor

Madde 32- (1) Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları ilgili TBGTH Merkezine bildirmek zorundadır.

(2) Türk Boğazlarında yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal ilgili TBGTH Merkezine bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

(3) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir emniyeti bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal ilgili TBGTH Merkezine bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

Hava çekimi

Madde 33- (1) Boğazlardan trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir emniyeti ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

(2) Hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 70 metre ve daha yüksek olan gemiler Çanakkale Boğazı'ndan geçmeyecektir.

(3) İstanbul Boğazı için hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, Çanakkale Boğazı için 66 metre ile 70 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için Bakanlığın/İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

(4) Üçüncü fıkrada belirtilen gemilerin azami hava çekimi, tanınmış bir klas kuruluşu veya geminin klas kuruluşu tarafından yetkilendirilecek bir firma tarafından tespit edilip belgelendirilecek ve geçiş öncesi Liman Başkanlığı ile TBGTH Merkezine yazılı olarak bilgi verilecektir. Seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği gözetilerek, söz konusu gemilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları tespit edilerek ilgili Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM
İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 34- (1) İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

a) 41° 16'.330 K, 028° 54'.974 D

b) 41° 20'.944 K, 028° 54'.974 D

c) 41° 20'.944 K, 029° 15'.974 D

ç) 41° 13'.830 K, 029° 15'.974 D

noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren hattır.

Yerel deniz trafiği

Madde 35- (1) Kuzeyde Türkeli Feneri'nden Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda; Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları, trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 36- (1) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saatin üstüne çıktığında ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir. Ancak yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini TBGTH Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

(2) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saatin üstüne çıktığında ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saatin altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

(3) TBGTH Merkezi, akıntılarla ilgili durumları gemilere ve ilgililere duyurur.

(4) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine TBGTH Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 37- (1) TBGTH Merkezince, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

(2) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.(1)

(3) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmayacaktır.[19]

(4) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde TBGTH Merkezince geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

(5) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine TBGTH Merkezince bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 38- (1) İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır. (Koordinatlar, WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır.)

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında kılavuz kaptan alma yeri; 41° 15'.093 K - 29° 07'.914 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Karadeniz tarafında kılavuz kaptan bırakma yeri; 41° 14'.423 K - 29° 09'.494 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

3) Marmara tarafında kılavuz kaptan alma yeri; 40° 55'.223 K - 28° 58'.724 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

4) Marmara tarafında kılavuz kaptan bırakma yeri; 40° 56'.463 K - 28° 54'.674 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, Boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını, yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

(2) Bakanlık/İdare tarafından deniz trafiği ve seyir emniyetinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve bırakma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 39- (1) İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

---

[19] *16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanı Kararının 2 nci maddesiyle, ikinci fıkrada yer alan "Boğazlardan" ibaresi "Boğazdan" şeklinde ve üçüncü fıkrada yer alan "Boğazlara" ibaresi "Boğaza" şeklinde değiştirilmiştir.*

Sağlık denetimleri

Madde 40- (1) İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir emniyetini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler TBGTH Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acente ile buluşma yerleri

Madde 41- (1) İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler, demir yerleri dışında acente ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, TBGTH Merkezinden izin alarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde, Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde,

acente teması yapabilirler.

ALTINCI BÖLÜM
Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 42- (1) Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

a) 40° 37'.670 K, 27° 10'.740 D

b) 40° 27'.081 K, 27° 09'.263 D

noktalarını birleştiren hat,

Güneyde;

a) 40° 05'.021 K, 26° 11'.394 D

b) 40° 01'.940 K, 25° 54'.970 D

c) 39° 49'.940 K, 25° 52'.970 D

ç) 39° 43'.940 K, 25° 54'.970 D

d) 39° 43'.940 K, 26° 09'.129 D

noktalarını birleştiren hattır.

Yerel deniz trafiği

Madde 43- (1) Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 44- (1) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saatin üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir. Ancak yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini TBGTH Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

(2) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saatin üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saatin altına düşmesini bekleyeceklerdir.

(3) TBGTH Merkezi, akıntılarla ilgili durumları gemilere ve ilgililere duyurur.

(4) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine TBGTH Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 45- (1) TBGTH Merkezince, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

(2) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

(3) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

(4) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

(5) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine TBGTH Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 46- (1) Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır. (Koordinatlar WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır.)

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında kılavuz kaptan alma yeri; 40° 00'.390 K - 26° 08'.120 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Feneri'nden geçen boylam arasında, kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Ege tarafında kılavuz kaptan bırakma yeri; 40° 01'.490 K - 26° 08'.170 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Feneri'nden geçen boylam arasında, güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

3) Marmara tarafında kılavuz kaptan alma yeri; 40° 25'.642 K - 26° 44'.121 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

4) Marmara tarafında kılavuz kaptan bırakma yeri; 40° 24'.991 K - 26° 44'.071 D mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından limana gelen gemiler, Boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, Boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını, yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

(2) Bakanlık / İdare'ce, deniz trafiği ve seyir emniyetinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve bırakma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 47- (1) Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri

Madde 48- (1) Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir emniyetini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler TBGTH Merkezince belirlenir ve bildirilir.

Acente ile buluşma yerleri

Madde 49- (1) Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acente ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde TBGTH Merkezinden izin alarak kendi trafik şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acente teması yapabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM
Çeşitli ve Son Hükümler

Yönetmelik hükümlerinin bir kısmından ayrık tutulan gemiler

Madde 50- (1) Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine, bu Yönetmelik hükümlerinin 6, 10, 11, 12, 13, 16, 22, 26, 27, 28, 32, 39, 40, 47, 48 ve 51 inci maddeleri ve 7 nci maddenin birinci fıkrası uygulanmaz.

Yönetmelik hükümlerine aykırı davranış

Madde 51- (1) Bu Yönetmelik hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemiadamlarına ilişkin gerekli tedbirler alınır ve ilgili mevzuat kapsamında işlem yapılır.

Yürürlük

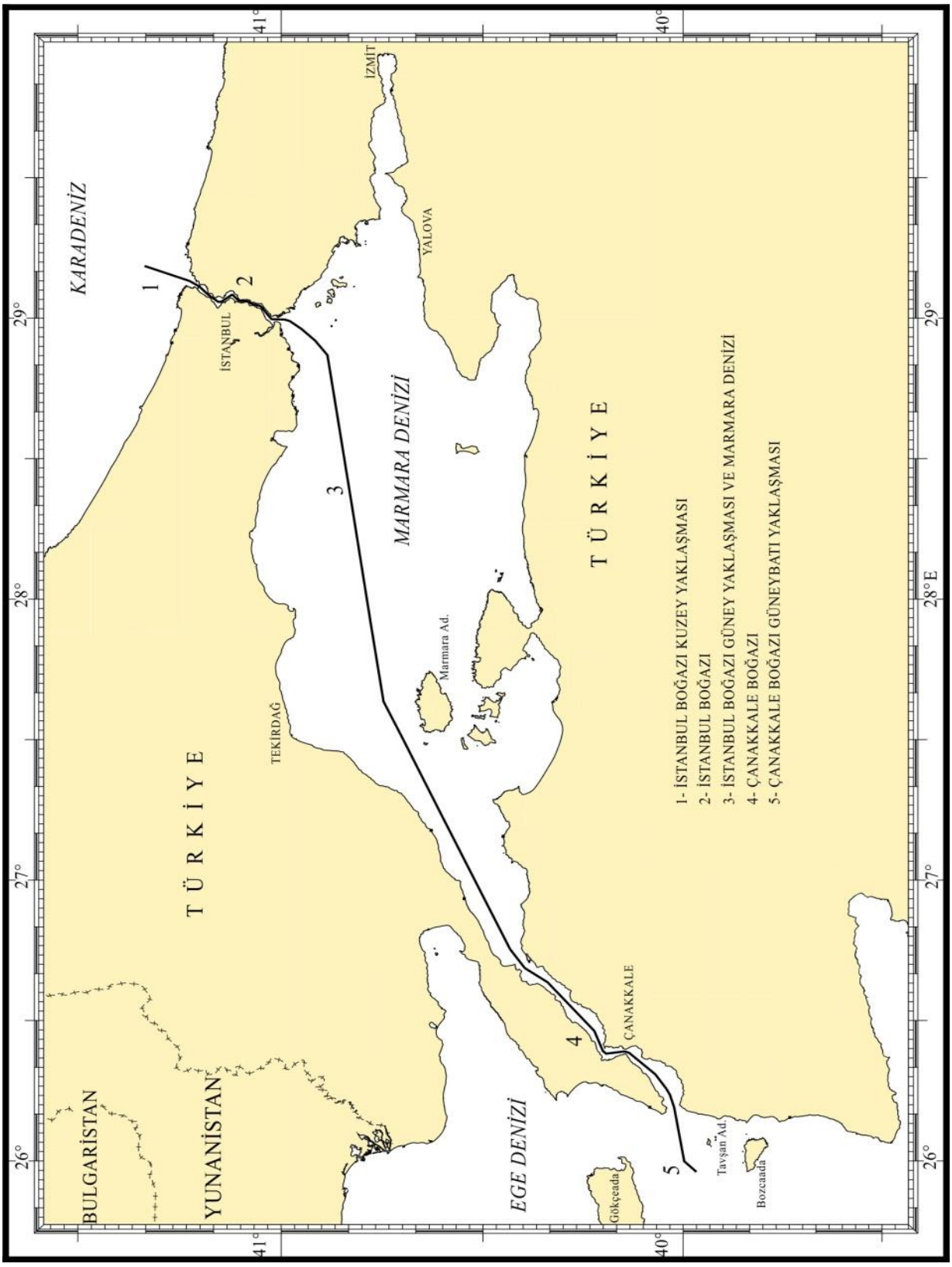
Madde 52- (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme
Madde 53- (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.

14/8/2019 TARİHLİ VE 1426 SAYILI CUMHURBAŞKANI KARARI İLE YÜRÜRLÜĞE KONULAN YÖNETMELİĞE EK VE DEĞİŞİKLİK GETİREN YÖNETMELİKLERİN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ TARİHLERİNİ GÖSTEREN TABLO			
Ek ve Değişiklik Getiren Yönetmeliği Yürürlüğe Koyan Yönetmeliğin		**14/8/2019 Tarihli ve 1426 Sayılı Cumhurbaşkanı Kararı İle Yürürlüğe Konulan Yönetmeliğin Değişen Maddeleri**	**Yürürlüğe Giriş Tarihi**
Tarihi	**Numarası**		
15/12/2020	3305	26, 37, Ek 1.4, Ek-2(2), Harita 9	16/12/2020

EK – 1
TÜRK BOĞAZLARI TRAFİK AYIRIM DÜZENİ

Not: Trafik Ayırım Düzeni koordinatları WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır.



Harita 1: Türk Boğazları ve Marmara Denizi (Genel)

5.3.20

EK–1.1

İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması;

(a) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı Kuzey - Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

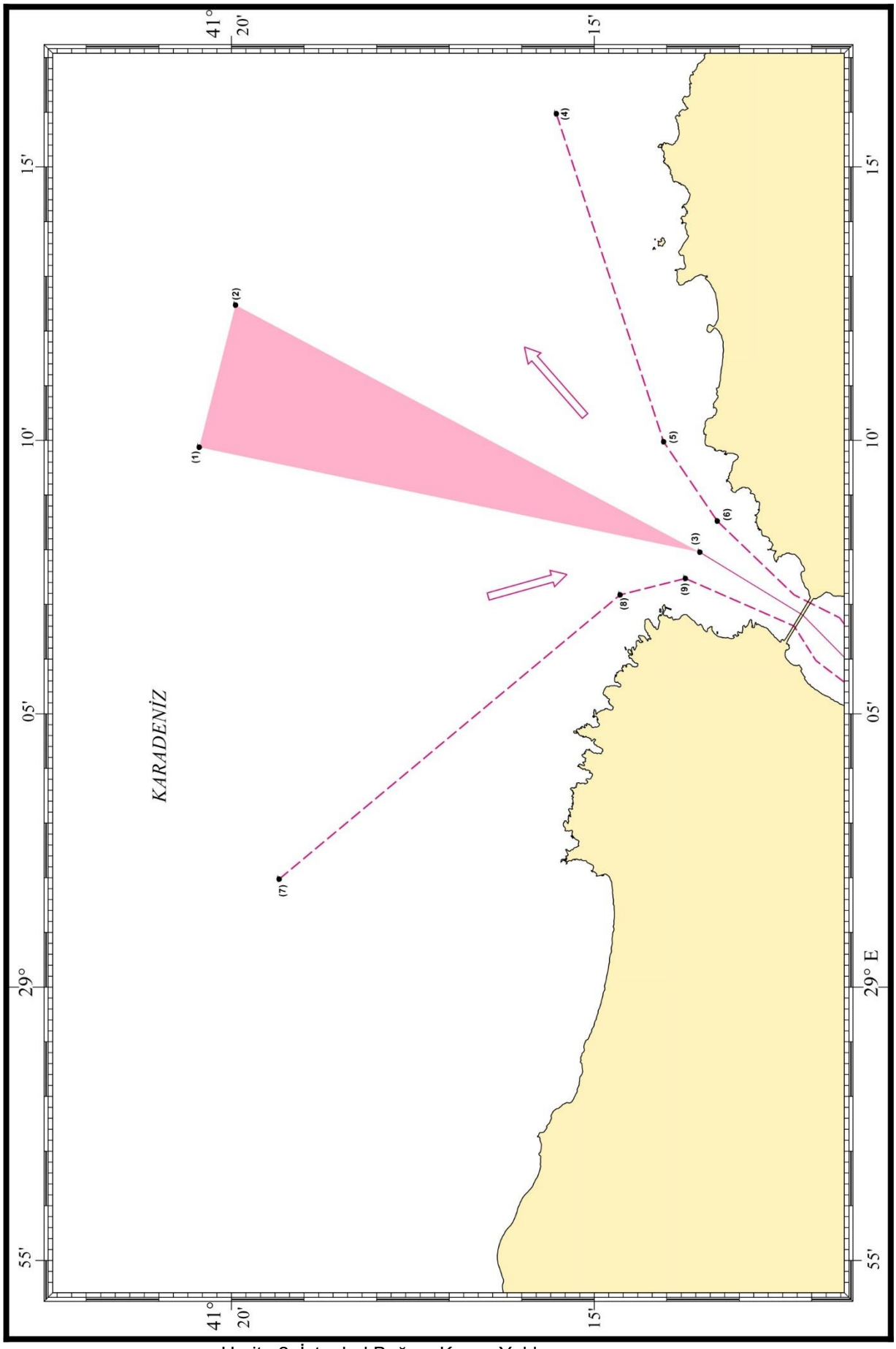
(1) 41° 20’.443 K, 29° 09’.874 D
(2) 41° 19’.943 K, 29° 12’.474 D
(3) 41° 13’.543 K, 29° 07’.954 D

(b) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Kuzeydoğu yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(4) 41° 15’.522 K, 29° 15’.974 D
(5) 41° 14’.043 K, 29° 09’.974 D
(6) 41° 13’.303 K, 29° 08’.524 D

(c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(7) 41° 19’.343 K, 29° 01’.974 D
(8) 41° 14’.643 K, 29° 07’.174 D
(9) 41° 13’.743 K, 29° 07’.474 D



Harita 2: İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması

5.3.22

EK–1.2
İSTANBUL BOĞAZI

1. İstanbul Boğazında ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak maksadıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. İstanbul Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:
Trafik şeritleri Kuzeyde Anadolu feneri–Rumeli fenerini birleştiren hat ile Güneyde Ahırkapı feneri–Kadıköy İnci burnu mendirek fenerini birleştiren hat ve aşağıda koordinatları verilen trafik şeritleri dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. İstanbul Boğazı trafik şeritleri:
(a) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hat trafik şeritleri orta hattıdır.

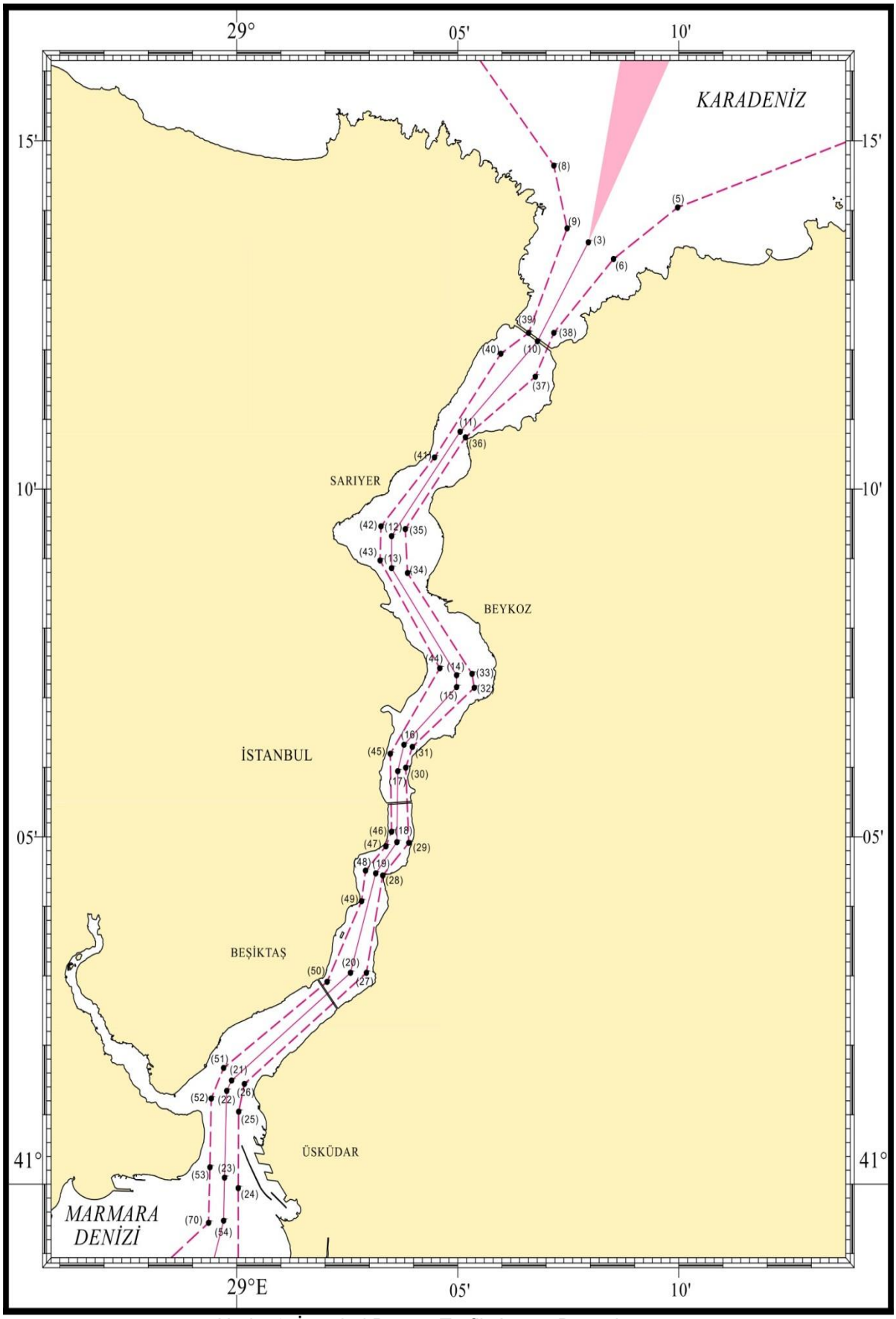
(3)	41° 13’.543 K, 29° 07’.954 D	(17)	41° 05’.943 K, 29° 03’.644 D
(10)	41° 12’.123 K, 29° 06’.804 D	(18)	41° 04’.923 K, 29° 03’.624 D
(11)	41° 10’.823 K, 29° 05’.054 D	(19)	41° 04’.473 K, 29° 03’.144 D
(12)	41° 09’.323 K, 29° 03’.503 D	(20)	41° 03’.043 K, 29° 02’.573 D
(13)	41° 08’.864 K, 29° 03’.503 D	(21)	41° 01’.493 K, 28° 59’.884 D
(14)	41° 07’.323 K, 29° 04’.974 D	(22)	41° 01’.343 K, 28° 59’.774 D
(15)	41° 07’.153 K, 29° 04’.974 D	(23)	41° 00’.093 K, 28° 59’.724 D
(16)	41° 06’.323 K, 29° 03’.784 D		

(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(24)	40° 59’.943 K, 29° 00’.034 D	(32)	41° 07’.143 K, 29° 05’.373 D
(25)	41° 01’.043 K, 29° 00’.044 D	(33)	41° 07’.343 K, 29° 05’.324 D
(26)	41° 01’.443 K, 29° 00’.175 D	(34)	41° 08’.793 K, 29° 03’.864 D
(27)	41° 03’.043 K, 29° 02’.934 D	(35)	41° 09’.423 K, 29° 03’.813 D
(28)	41° 04’.443 K, 29° 03’.304 D	(36)	41° 10’.743 K, 29° 05’.174 D
(29)	41° 04’.913 K, 29° 03’.893 D	(37)	41° 11’.613 K, 29° 06’.754 D
(30)	41° 05’.993 K, 29° 03’.823 D	(38)	41° 12’.243 K, 29° 07’.174 D
(31)	41° 06’.294 K, 29° 03’.973 D	(6)	41° 13’.303 K, 29° 08’.524 D

(c) İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(9)	41° 13’.743 K, 29° 07’.474 D	(46)	41° 05’.073 K, 29° 03’.503 D
(39)	41° 12’.243 K, 29° 06’.604 D	(47)	41° 04’.863 K, 29° 03’.374 D
(40)	41° 11’.943 K, 29° 05’.974 D	(48)	41° 04’.513 K, 29° 02’.914 D
(41)	41° 10’.453 K, 29° 04’.474 D	(49)	41° 04’.073 K, 29° 02’.824 D
(42)	41° 09’.463 K, 29° 03’.263 D	(50)	41° 02’.913 K, 29° 02’.045 D
(43)	41° 08’.973 K, 29° 03’.244 D	(51)	41° 01’.673 K, 28° 59’.704 D
(44)	41° 07’.424 K, 29° 04’.593 D	(52)	41° 01’.233 K, 28° 59’.424 D
(45)	41° 06’.193 K, 29° 03’.474 D	(53)	41° 00’.243 K, 28° 59’.394 D



Harita 3: İstanbul Boğazı Trafik Ayırım Düzeni

5.3.24

EK – 1.3

İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Boğazı trafik şeridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 41° 00'.093 K, 28° 59'.724 D
(54) 40° 59'.473 K, 28° 59'.704 D
(55) 40° 58'.743 K, 28° 59'.414 D

(b) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 40° 58'.743 K, 28° 59'.414 D
(56) 40° 57'.473 K, 28° 58'.604 D
(57) 40° 57'.723 K, 28° 58'.084 D

(c) (58) 40° 56'.044 K, 28° 56'.974 D merkez olmak üzere 1,5 gomina yarıçaplı daire şeklinde bir sakınılacak bölge ile aşağıdaki noktaları birleştiren hatların sınırladığı, dikkatli bulunacak bölge tesis edilmiştir.

(71) 40° 58'.153 K, 28° 57'.194 D
(57) 40° 57'.723 K, 28° 58'.084 D
(56) 40° 57'.473 K, 28° 58'.604 D
(81A)40° 56'.773 K, 29° 00'.034 D
(81) 40° 54'.943 K, 29° 00'.034 D
(67) 40° 54'.643 K, 28° 58'.524 D
(68) 40° 53'.723 K, 28° 57'.124 D
(78) 40° 52'.842 K, 28° 55'.894 D
(59) 40° 54'.243 K, 28° 55'.374 D
(65) 40° 55'.523 K, 28° 54'.794 D
(71A)40° 56'.773 K, 28° 54'.204 D

(d) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 40° 54'.243 K, 28° 55'.374 D
(60) 40° 52'.343 K, 28° 52'.074 D
(61) 40° 44'.142 K, 27° 38'.062 D
(62) 40° 25'.942 K, 26° 45'.221 D
(63) 40° 45'.363 K, 27° 38'.062 D
(64) 40° 53'.843 K, 28° 52'.074 D
(65) 40° 55'.523 K, 28° 54'.794 D

(e) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(66) 40° 51'.443 K, 29° 00'.284 D
(67) 40° 54'.643 K, 28° 58'.524 D
(68) 40° 53'.723 K, 28° 57'.124 D
(69) 40° 51'.893 K, 28° 57'.974 D

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Marmara Denizinde, Çanakkale Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(53) 41° 00'.243 K, 28° 59'.394 D
(70) 40° 59'.443 K, 28° 59'.364 D
(71) 40° 58'.153 K, 28° 57'.194 D
(72) 40° 55'.833 K, 28° 52'.064 D
(73) 40° 47'.342 K, 27° 38'.062 D
(74) 40° 26'.441 K, 26° 45'.221 D

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri/hat ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Marmara Denizinde, İstanbul Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

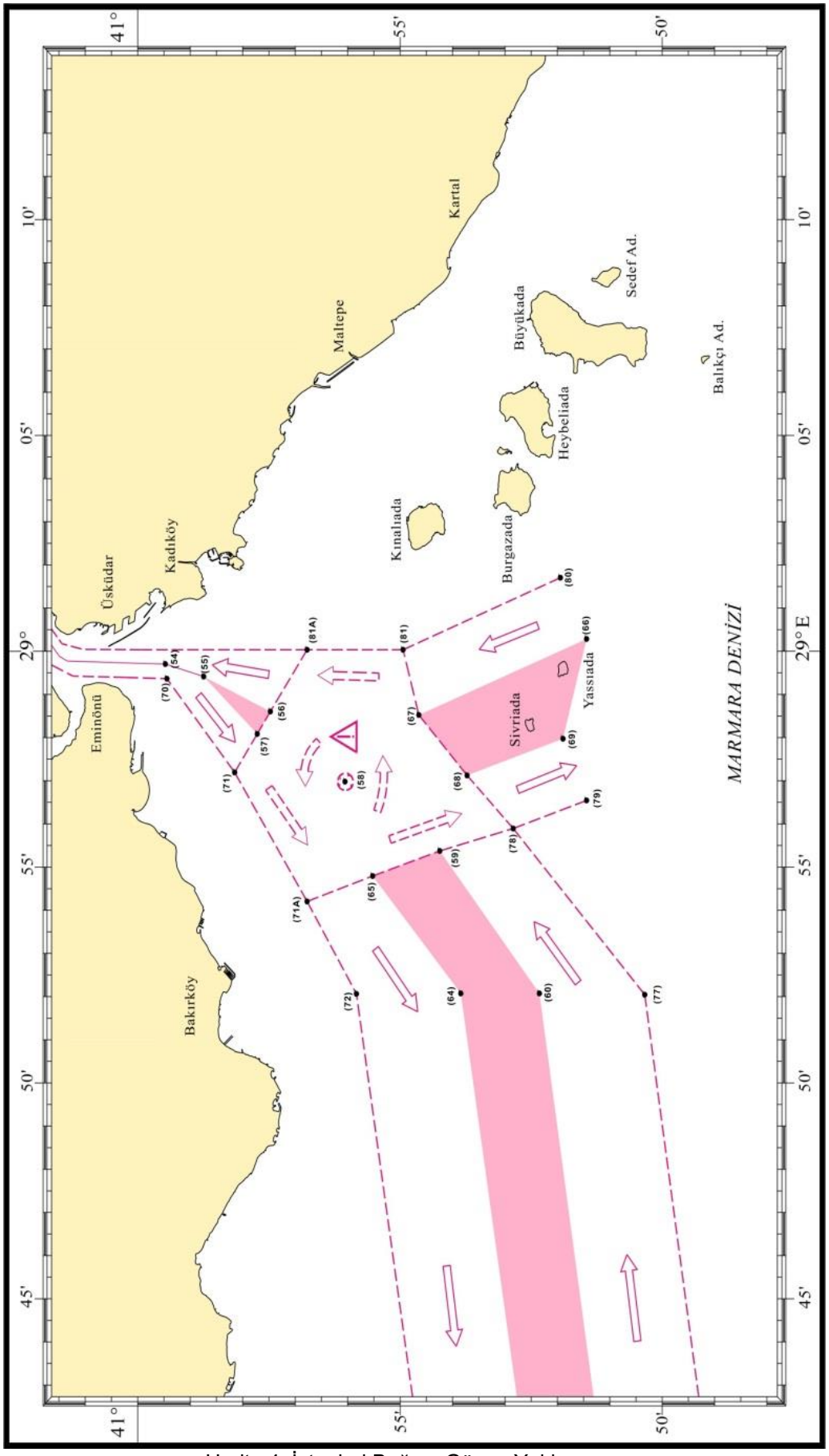
(75) 40° 25'.441 K, 26° 45'.221 D
(76) 40° 42'.142 K, 27° 38'.062 D
(77) 40° 50'.333 K, 28° 52'.044 D
(78) 40° 52'.842 K, 28° 55'.894 D

(h) İstanbul Boğazını geçip İzmit Körfezine seyredecek tekneler yukarıdaki (e) paragrafında tanımlanan trafik şeridi ve yukarıdaki (c), (e) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri ile yukarıdaki (d) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ve aşağıdaki mevkilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

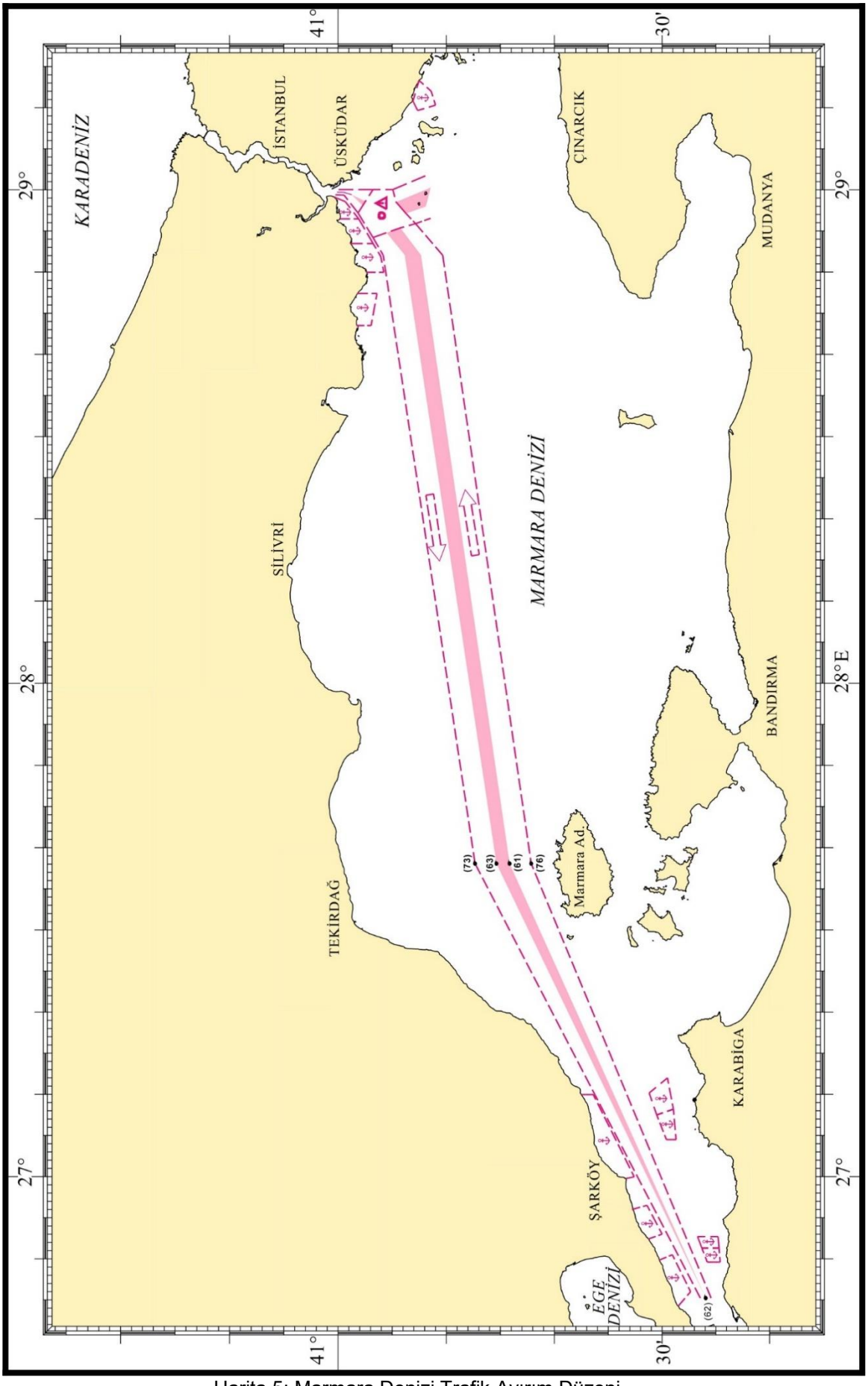
(78) 40° 52'.842 K, 28° 55'.894 D
(79) 40° 51'.443 K, 28° 56'.544 D

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezinden gelerek İstanbul Boğazına seyredecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(80) 40° 51'.942 K, 29° 01'.704 D
(81) 40° 54'.943 K, 29° 00'.034 D



Harita 4: İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması



Harita 5: Marmara Denizi Trafik Ayırım Düzeni

EK – 1.4
ÇANAKKALE BOĞAZI

1. Çanakkale Boğazında ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak maksadıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. Çanakkale Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması: Çanakkale Boğazı trafik şeritleri Güneybatıda Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Burnu Fenerine birleştiren hat ile Kuzeydoğuda Gelibolu Fenerini Çardak Fenerine birleştiren hat arasında ve aşağıda koordinatları verilen Çanakkale Boğazı trafik şeridi dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. Çanakkale Boğazı trafik şeritleri:
(I) Çanakkale Boğazı orta hattı ve Güney çıkıştaki hattın devamı olan trafik ayırım şeridi
(a) Çanakkale Boğazı Orta Hattı:

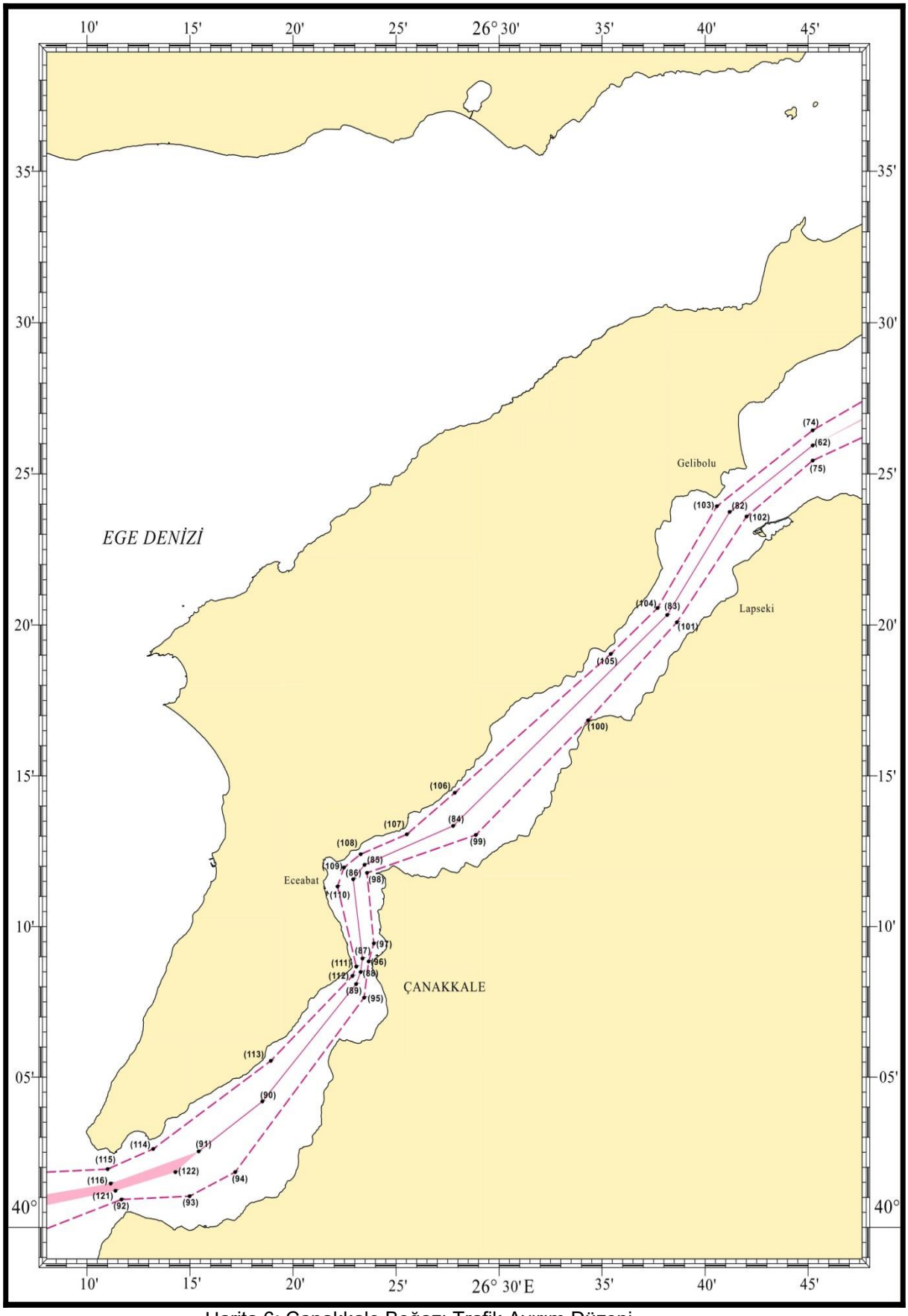
(62) 40° 25'.942 K, 26° 45'.221 D
(82) 40° 23'.741 K, 26° 41'.191 D
(83)[20] 40° 20'.38214 K - 26° 38'.19311 D
(84) 40° 13'.341 K, 26° 27'.770 D
(85) 40° 12'.051 K, 26° 23'.470 D
(86) 40° 11'.571 K, 26° 22'.920 D
(87) 40° 08'.941 K, 26° 23'.371 D
(88) 40° 08'.491 K, 26° 23'.281 D
(89) 40° 08'.091 K, 26° 23'.061 D
(90) 40° 04'.191 K, 26° 18'.511 D
(91) 40° 02'.531 K, 26° 15'.420 D

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:
(91) 40° 02'.531 K, 26° 15'.420 D
(116) 40° 01'.460 K, 26° 11'.150 D
(121) 40° 01'.220 K, 26° 11'.380 D
(122) 40° 01'.840 K, 26° 14'.290 D

(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:
(92) 40° 00'.930 K, 26° 11'.670 D
(93) 40° 01'.040 K, 26° 14'.980 D
(94) 40° 01'.840 K, 26° 17'.191 D
(95) 40° 07'.641 K, 26° 23'.451 D
(96) 40° 08'.841 K, 26° 23'.671 D
(97) 40° 09'.441 K, 26° 23'.921 D
(98) 40° 11'.781 K, 26° 23'.591 D
(99) 40° 13'.041 K, 26° 28'.870 D
(100) 40° 16'.841 K, 26° 34'.321 D
(101)(1) 40° 20'.14459 K - 26° 38'.66505 D
(102) 40° 23'.591 K, 26° 42'.011 D
(75) 40° 25'.441 K, 26° 45'.221 D

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:
(74) 40° 26'.441 K, 26° 45'.221 D
(103) 40° 23'.931 K, 26° 40'.571 D
(104)(1) 40° 20'.61967 K - 26° 37'.72112 D
(105) 40° 19'.041 K, 26° 35'.420 D
(106) 40° 14'.441 K, 26° 27'.850 D
(107) 40° 13'.061 K, 26° 25'.520 D
(108) 40° 12'.401 K, 26° 23'.281 D
(109) 40° 11'.961 K, 26° 22'.470 D
(110) 40° 11'.331 K, 26° 22'.160 D
(111) 40° 08'.671 K, 26° 23'.071 D
(112) 40° 08'.361 K, 26° 22'.881 D
(113) 40° 05'.541 K, 26° 18'.921 D
(114) 40° 02'.611 K, 26° 13'.210 D
(115) 40° 01'.940 K, 26° 11'.000 D

[20] *16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanı Kararının 3 üncü maddesiyle, (I) numaralı fıkranın (a) bendinde yer alan (83) numaralı koordinat bilgileri, (II) numaralı fıkrada yer alan (101) numaralı koordinat bilgileri ve (III) numaralı fıkrada yer alan (104) numaralı koordinat bilgileri metne işlendiği şekilde değiştirilmiştir.*



Harita 6: Çanakkale Boğazı Trafik Ayırım Düzeni

EK – 1.5

ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI

(a) Aşağıdaki mevkileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

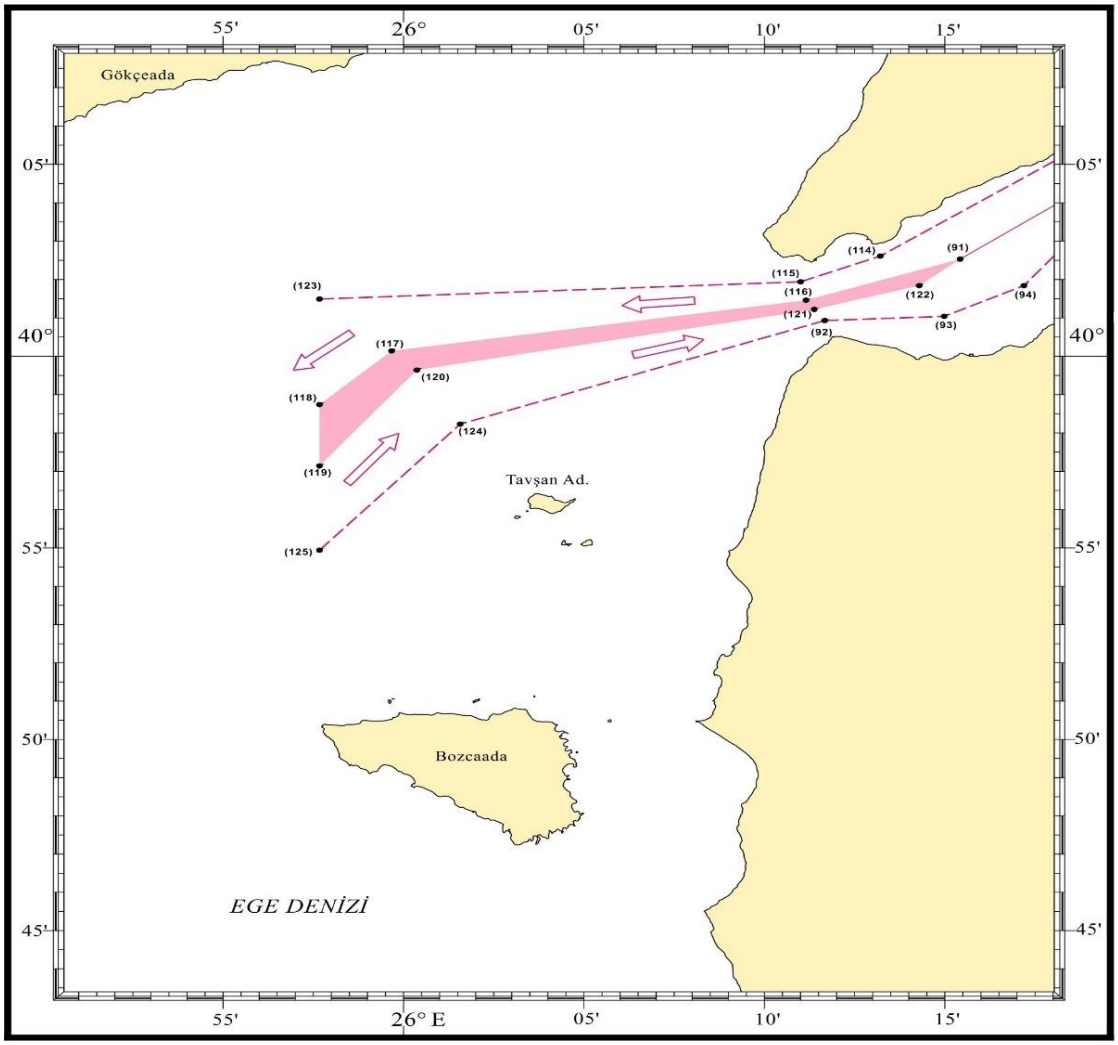
(116) 40° 01’.460 K, 26° 11’.150 D
(117) 40° 00’.140 K, 25° 59’.669 D
(118) 39° 58’.740 K, 25° 57’.670 D
(119) 39° 57’.140 K, 25° 57’.670 D
(120) 39° 59’.640 K, 26° 00’.369 D
(121) 40° 01’.220 K, 26° 11’.380 D

(b) (a)’da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(115) 40° 01’.940 K, 26° 11’.000 D
(123) 40° 01’.490 K, 25° 57’.670 D

(c) (a)’da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(92) 40° 00’.930 K, 26° 11’.670 D
(124) 39° 58’.230 K, 26° 01’.570 D
(125) 39° 54’.940 K, 25° 57’.671 D



Harita 7: Çanakkale Boğazı Güneybatı yaklaşması

EK-2
TÜRK BOĞAZLARI DEMİRLEME YERLERİ

Not: Demir yerleri koordinatları WGS 84 datumu esas alınarak hazırlanmıştır. Bu demirleme yerlerinin sahil teması bulunması halinde, gemilerin sahilden itibaren 2,5 gomina içinde demirlemeleri yasaktır.

EK- 2 (1)

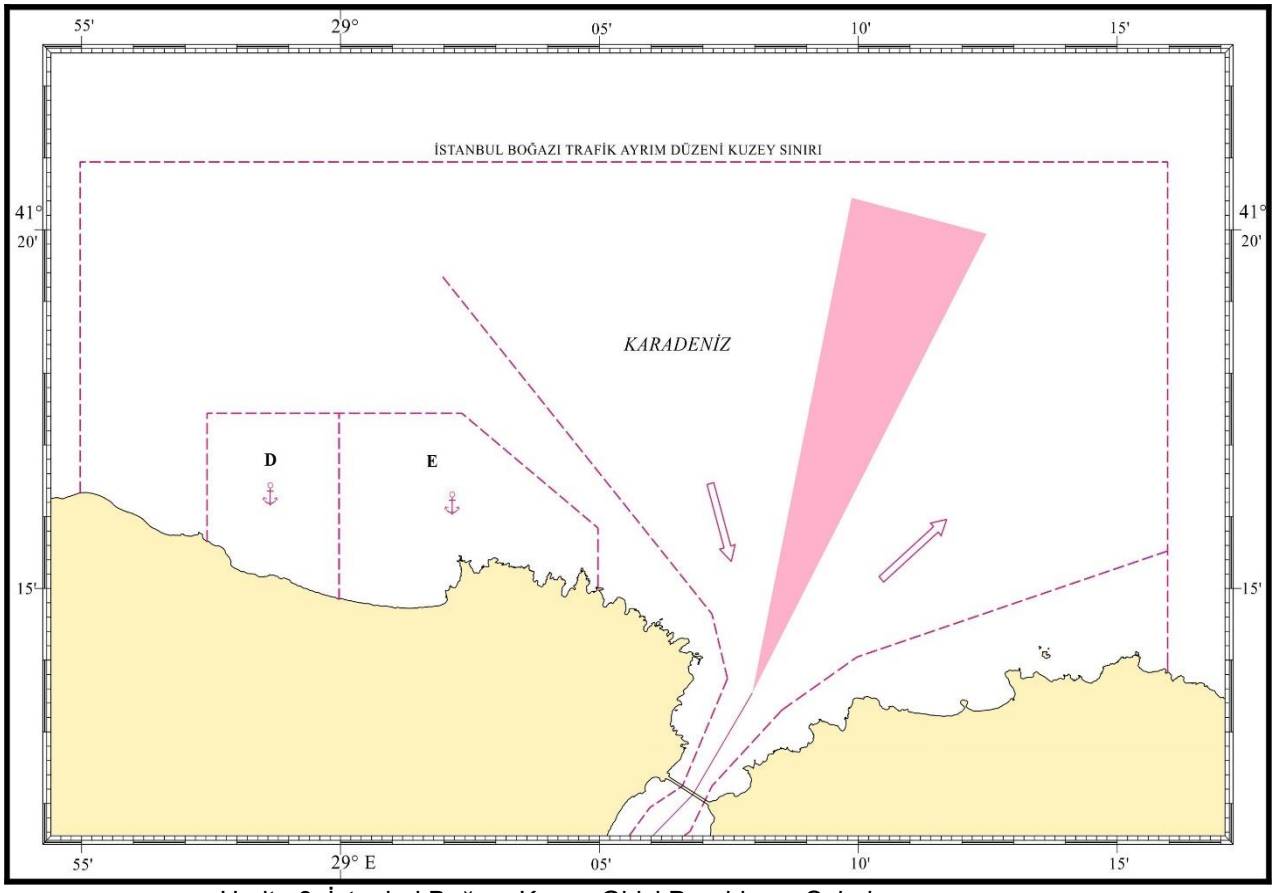
(1) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demirleme Yerleri;

D- İstanbul Boğazının kuzey girişinde tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askerî gemiler ile gazdan arındırma işlemi (gas free) demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

(1) 41° 15'.600 K, 28° 57'.423 D (Sahil)
(2) 41° 17'.443 K, 28° 57'.423 D
(3) 41° 17'.443 K, 28° 59'.974 D
(4) 41° 14'.853 K, 28° 59'.974 D (Sahil)

E- İstanbul Boğazının kuzey girişinde tehlikeli madde taşımayan gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Acil durumlarda Liman Başkanlığı, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve diğer kurum/kuruluşların izni dâhilinde bu bölgede yakıt ve kumanya ikmaline izin verebilir.

(1) 41° 14'.853 K, 28° 59'.974 D (Sahil)
(2) 41° 17'.443 K, 28° 59'.974 D
(3) 41° 17'.443 K, 29° 02'.343 D
(4) 41° 15'.843 K, 29° 04'.974 D
(5) 41° 15'.004 K, 29° 04'.974 D (Sahil)



Harita 8: İstanbul Boğazı Kuzey Girişi Demirleme Sahaları

EK-2 (2)

(2) İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme Yerleri;

A- Kıyı tesislerine yanaşacak gemilerin demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

(1) 41° 00'.360 K, 28° 59'.134 D (Sahil)
(2) 40° 59'.333 K, 28° 58'.574 D
(3) 40° 58'.093 K, 28° 56'.474 D
(4) 40° 59'.840 K, 28° 56'.474 D (Sahil)

B- Kıyı tesislerinden kalkan ve uzun süre demirde kalacak gemilerin demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

(1) 40° 59'.840 K, 28° 56'.474 D (Sahil)
(2) 40° 58'.093 K, 28° 56'.474 D
(3) 40° 56'.763 K, 28° 53'.474 D
(4) 40° 58'.801 K, 28° 53'.474 D (Sahil)

C- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askerî gemiler ile gazdan arındırma işlemi (gas free) demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

(1) 40° 58'.801 K, 28° 53'.474 D (Sahil)
(2) 40° 56'.763 K, 28° 53'.474 D
(3) 40° 56'.063 K, 28° 51'.924 D
(4) 40° 55'.773 K, 28° 49'.974 D
(5) 40° 57'.354 K, 28° 49'.974 D (Sahil)

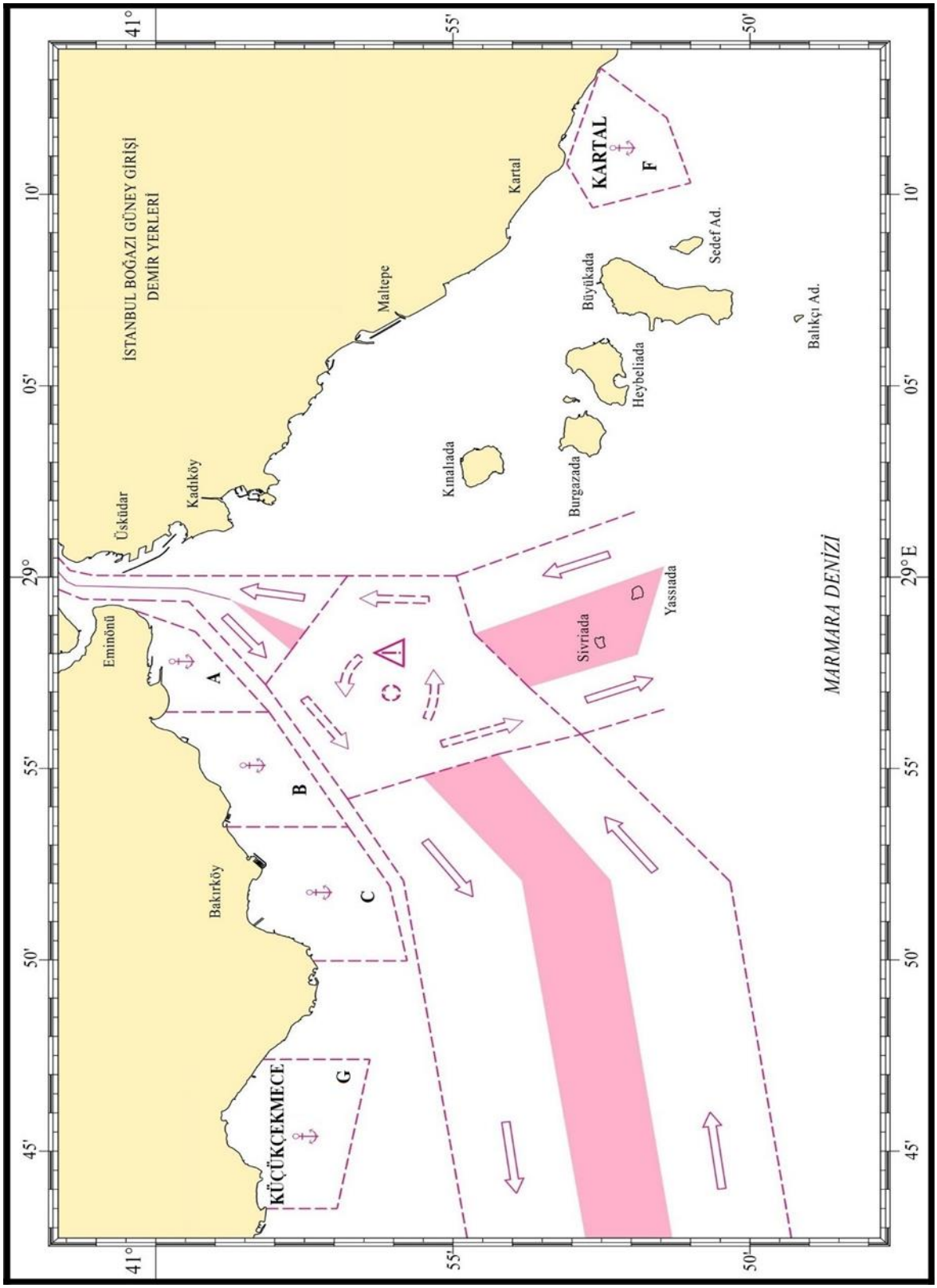
G[21]- Küçükçekmece demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanı olup gerektiğinde karantina demirleme sahası olarak da kullanılır.

(1) 40° 58'.197 K, 28° 47'.400 D (Sahil)
(2) 40° 56'.400 K, 28° 47'.400 D
(3) 40° 56'.950 K, 28° 43'.500 D
(4) 40° 58'.139 K, 28° 43'.500 D (Sahil)

F- Kartal Demirleme Sahası; İstanbul Boğazı geçişi yapacak tehlikeli yük taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Tuzla Liman Başkanlığı 3 No'lu Demirleme Sahası)

(1) 40° 52'.650 K, 29° 09'.650 D
(2) 40° 53'.083 K, 29° 10'.800 D
(3) 40° 52'.517 K, 29° 13'.300 D
(4) 40° 51'.400 K, 29° 12'.000 D
(5) 40° 51'.000 K, 29° 10'.300 D

[21] *16/12/2020 tarihli ve 31336 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3305 sayılı Cumhurbaşkanı Kararının 4 üncü maddesiyle, "Küçükçekmece demirleme sahası" bilgilerini içeren bendin "Ç-" olan bent başlığı "G-" şeklinde değiştirilmiştir.*



(Değişik:RG-16/12/2020-31336-C.K.-3305/4 md.)

Harita 9: İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme Sahaları

EK-2 (3)

(3) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi Demirleme Yerleri;

A- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Tekirdağ Liman Başkanlığı 6 No'lu Demirleme Sahası)

(1) 40° 37'.500 K, 27° 09'.971 D (Sahil)
(2) 40° 36'.392 K, 27° 09'.971 D
(3) 40° 32'.592 K, 26° 59'.971 D
(4) 40° 33'.377 K, 26° 59'.762 D (Sahil)

B- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 4 No'lu Demirleme Sahası)

(1) 40° 32'.707 K, 26° 56'.034 D (Sahil)
(2) 40° 31'.400 K, 26° 56'.500 D
(3) 40° 30'.000 K, 26° 53'.000 D
(4) 40° 31'.268 K, 26° 52'.415 D (Sahil)

C- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 5 No'lu Demirleme Sahası)

(1) 40° 30'.243 K, 26° 49'.854 D (Sahil)
(2) 40° 29'.050 K, 26° 50'.500 D
(3) 40° 27'.350 K, 26° 46'.000 D
(4) 40° 28'.501 K, 26° 44'.246 D (Sahil)

D- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, atık verecek gemiler ile yakıt ikmali yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 6 No'lu Demirleme Sahası)

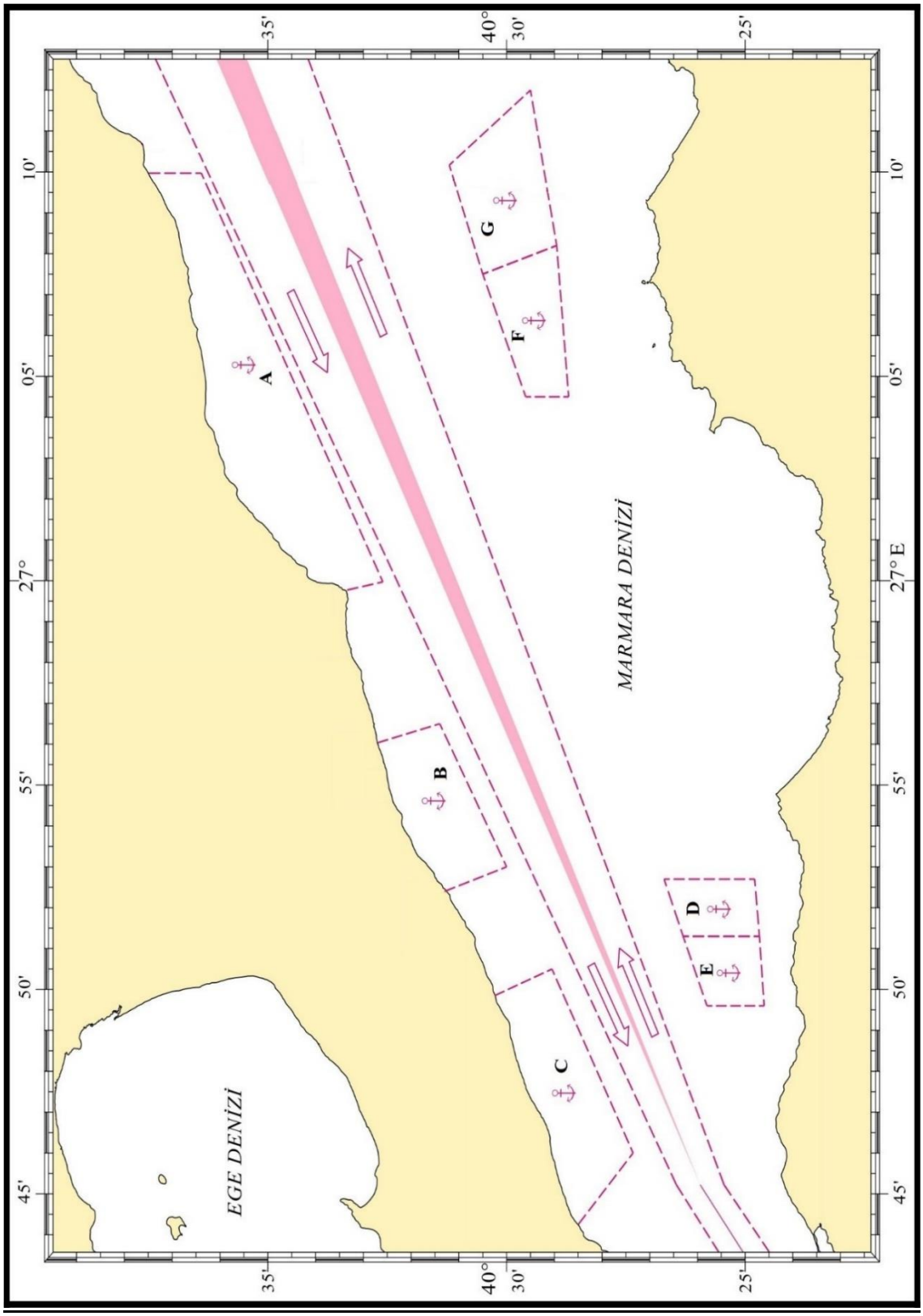
(1) 40° 26'.300 K, 26° 51'.300 D
(2) 40° 26'.700 K, 26° 52'.700 D
(3) 40° 24'.800 K, 26° 52'.700 D
(4) 40° 24'.700 K, 26° 51'.300 D

E- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 7 No'lu Demirleme Sahası)

(1) 40° 25’.800 K, 26° 49’.600 D
(2) 40° 26’.300 K, 26° 51’.300 D
(3) 40° 24’.700 K, 26° 51’.300 D
(4) 40° 24’.600 K, 26° 49’.600 D

F- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Karabiga Liman Başkanlığı 1 No’lu Demirleme Sahası)
(1) 40° 29’.600 K, 27° 04’.500 D
(2) 40° 30’.500 K, 27° 07’.500 D
(3) 40° 28’.950 K, 27° 08’.200 D
(4) 40° 28’.700 K, 27° 04’.500 D

G- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Karabiga Liman Başkanlığı 2 No’lu Demirleme Sahası)
(1) 40° 30’.500 K, 27° 07’.500 D
(2) 40° 31’.200 K, 27° 10’.166 D
(3) 40° 29’.500 K, 27° 12’.000 D
(4) 40° 28’.950 K, 27° 08’.200 D



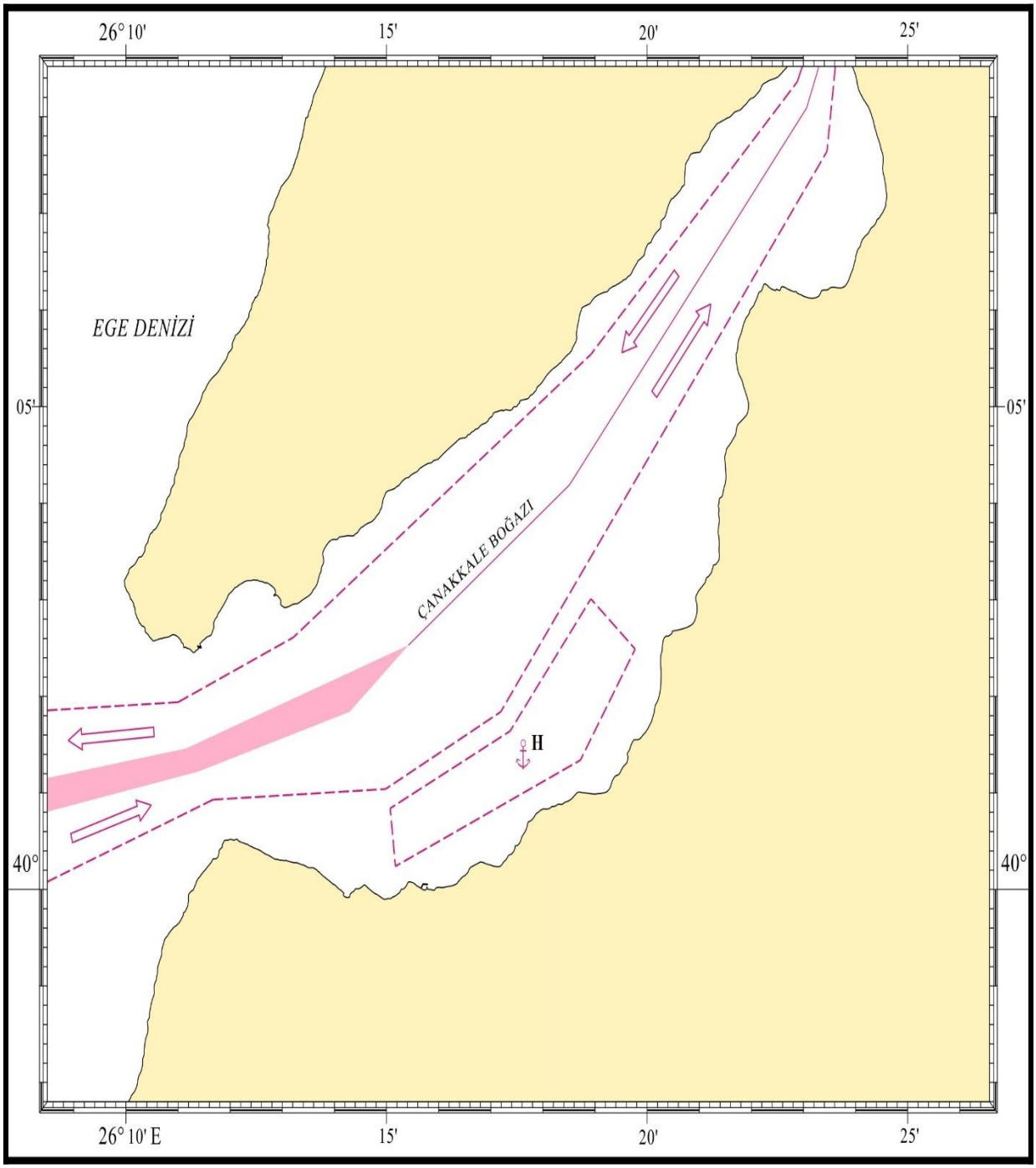
Harita 10: Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Sahaları

EK-2 (4)

(4) Çanakkale Boğazı İçi Demirleme Yeri;

H- Karanlık Liman Demirleme Yeri; Boğaz geçişi yapan tüm gemiler için acil durumda demirleme ile askeri gemiler için demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Askeri gemiler hariç bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır. (Çanakkale Liman Başkanlığı 1 No'lu Demirleme Sahası)

(1) 40° 00'.841 K, 26° 15'.070 D
(2) 40° 01'.641 K, 26° 17'.370 D
(3) 40° 03'.010 K, 26° 18'.921 D
(4) 40° 02'.490 K, 26° 19'.771 D
(5) 40° 01'.340 K, 26° 18'.720 D
(6) 40° 00'.240 K, 26° 15'.171 D



Harita 11: Çanakkale Boğazı içi (Karanlık Liman) Demirleme sahası

EK-2 (5)

(5) Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demirleme Yerleri:

I- Yakıt ikmali yapacak ve atık alım hizmeti alacak gemiler ile 5000 GTdan küçük tehlikeli madde taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Bozcaada Liman Başkanlığı 1 No.lu Demirleme Sahası)

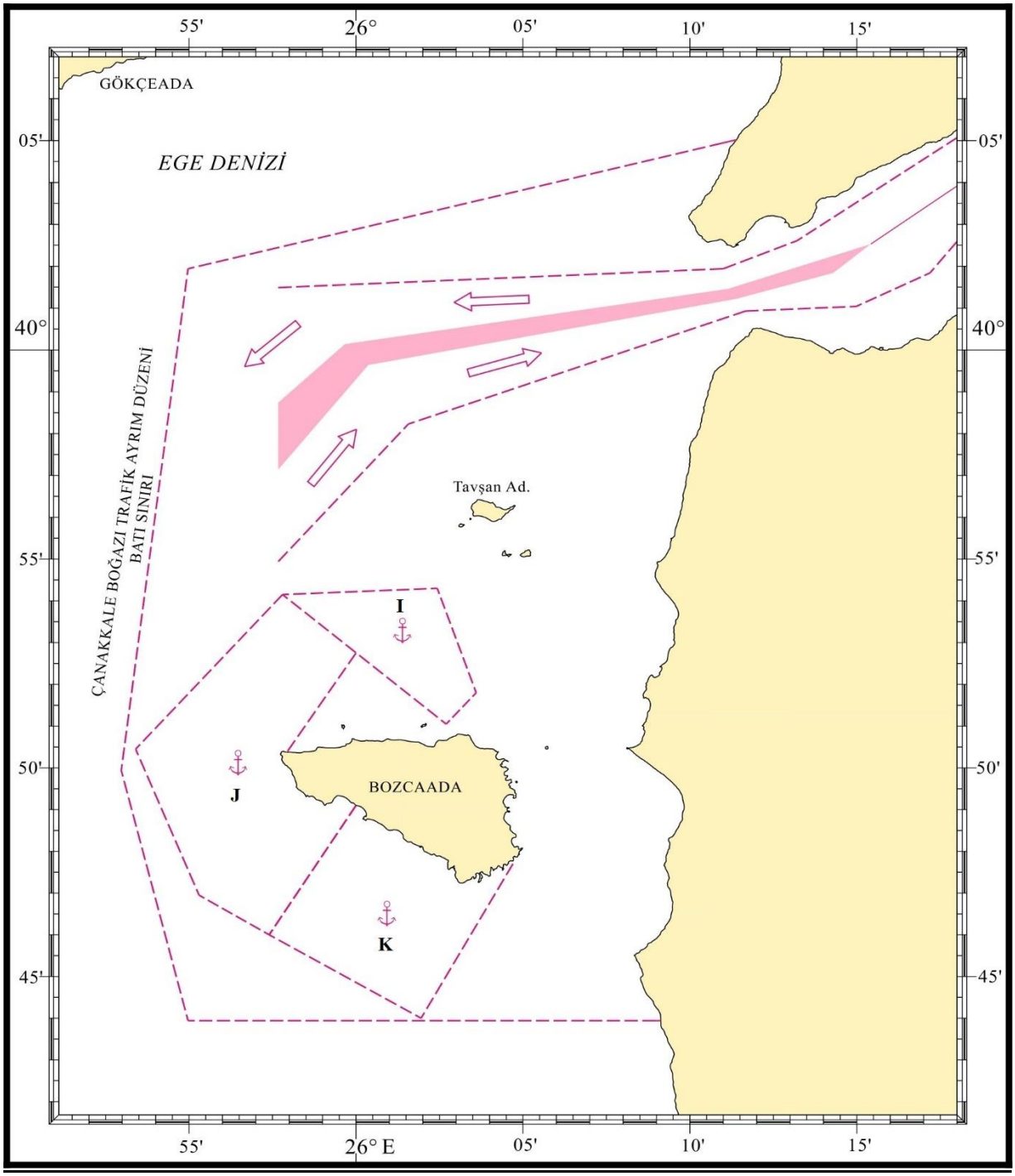
(1) 39° 54'.150 K, 25° 57'.800 D
(2) 39° 54'.300 K, 26° 02'.433 D
(3) 39° 51'.800 K, 26° 03'.600 D
(4) 39° 51'.050 K, 26° 02'.700 D

J- Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Bozcaada Liman Başkanlığı 2 No.lu Demirleme Sahası)

(1) 39° 50'.378 K, 25° 57'.932 D (Sahil)
(2) 39° 52'.750 K, 26° 00'.000 D
(3) 39° 54'.150 K, 25° 57'.800 D
(4) 39° 50'.450 K, 25° 53'.400 D
(5) 39° 46'.950 K, 25° 55'.300 D
(6) 39° 46'.000 K, 25° 57'.400 D
(7) 39° 49'.104 K, 26° 00'.003 D (Sahil)

K- Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. (Bozcaada Liman Başkanlığı 3 No.lu Demirleme Sahası)

(1) 39° 49'.104 K, 26° 00'.003 D (Sahil)
(2) 39° 46'.000 K, 25° 57'.400 D
(3) 39° 44'.000 K, 26° 01'.950 D
(4) 39° 47'.728 K, 26° 04'.725 D (Sahil)



Harita 12: Çanakkale Boğazı Güney Girişi Demirleme Sahaları

6.1 ACENTE ve GEMİYE VERİLEN HİZMETLER

6.1.1 Giriş

Acentenin tanımını tekrar yapmak gerekirse; “ Başkası adına hareket etmek üzere görevlendirilen kişi veya firmadır “ diyebiliriz. Başka bir deyişle, acente kendisini görevlendiren, kiracı, armatör veya gemi operatörü olarak her türlü durumu muhakeme ederken, işverenin açısından konulara yaklaşması gerekmektedir.

Gerçekte, bizi görevlendiren şahıs veya firmaya acentelik görevini ifa ederken, kendimizi onların yerine koymamız ve nasıl davranılmak istiyorsak aynı şekilde davranmamız gerektiği kuralı unutulmamalıdır.

Herhangi bir şekilde işverenle temasımız esnasında; Eğer bu gemi benim gemim olsaydı, neleri bilmem gerekirdi diye düşünüp, karşı tarafa dersimizi tam olarak çalışıp cevap vermemiz gerekir. Bu bilgileri verirken, bütün olasılıkları gözden geçirmemiz gerekir ve karşıdakinin, acente olarak beni nomine etmesi neticesindeki katma değer kazancı ne olacak diye düşünüp, bize işverenin gözü kulağı ve beyni olarak hareket ettiğimizi göstermeliyiz. Denizcilikte sürprize yer yoktur, sürprizden kastımız, olumlu ve olumsuz sürprizlerdir. Örnek vermek gerekirse; Gemi gelmeden önce tahmini operasyon detaylarını mümkün olduğunca gerçeğe yakın vermeliyiz ve operasyon detaylarını devamlı olarak günde en az bir kere tercihen sabah ve akşam olmak üzere iki kere güncellemeliyiz. Eğer geminin kalkışını ayın 5 i olarak verip, geminin kalkışı ayın 10 u olursa, armatörün daha sonra uğrayacağı limana geç giderek iş kaybına neden olacaktır. Eğer gemi ayın ikisinde biterse, armatörün beşinde kalkacak diye reddettiği bazı işleri almasına engel olur, ayrıca gideceği limanlardaki operasyonlarda da gecikmelere sebep olabiliriz. Hiç bir zaman unutmamak gerekir ki denizcilikte vakit nakittir. Eğer gemi on dakika erken kalkacaksa, on dakika erken kalkmalıdır. Belki 10 dakikalık gecikme Süez kanalında Konvoya girmesine engel olacak ve böylece en az yarım güne mal olacaktır. Gemi kiralamalarının günlük olarak hesaplandığı düşünülürse verilen zarar ortadadır.

Normal olarak bir geminin opersayonunu aşağıdaki şemada verildiği şekilde özetleyebiliriz;



Yukarıdaki işlem silsilesinde kendi kendimize sormak gerekirse, acente tarafından bir geminin nominasyonu alındığı zaman ve bu nominasyonu gemiye vereceğimiz hizmetlerin satışı olarak

düşünürsek, bizce ne zaman vereceğimiz servisi satmış olduğumuzu varsayarız. Nominasyonun verilişini, geminin yanaşmasını, geliş kontrolünü yaptığımız zaman mı, yoksa geminin limandan kalkışı mı? Buna verilecek en doğru cevap, bütün evrakların istenilen yerlere yollanmasının bitimi ve muhasebe kayıtlarımızda bakiyenin “0” olarak gözüktüğü zamandır diye genelleme yapabiliriz. Lakin Türkiye’de bütün bu işlemler bittikten sonra, gümrüğün açtığı eksiklik ve fazlalık takibatları, sigortanın hasar tazmini nedeniyle açacağı davalar vs ile geminin uğrağının tamamlanması daha uzun seneler de sürebileceği için, her ne kadar bakiye “0” olsa da bu tip konular için acente olarak tedbirimizi gemi kalkmadan almamızın her zaman faydası olacaktır.

Her ne kadar, gemi operasyonu esnasında acente ofisi tarafından sağlanan belgeler, bir düzen gösteriyor olsa bile, gemiyle direkt temas eden acente memurlarının firmanın vitrini olduğunu her zaman hatırlamalıyız. Netice de “Boarding Clark” olarak adlandıracağımız acente memurlarının, kılık kıyafetinden, bilgi yeterliliğine ve ayrıca davranışlarıyla da acenteyi temsil ettiklerini hiç bir zaman unutmamalıyız. Bunların yanında geminin istediği hizmetlerle ilgili ödemelerden kimin sorumlu olduğu ve acente olarak hangi servisleri ne kadar ücrete yapacağımız konusunun aydınlanmış olması bir şarttır. Bu nedenle gemiye çıkacak acente memurunun gemiye çıkmadan önce aşağıdaki konularda bilgisinin tam olması gerekir;

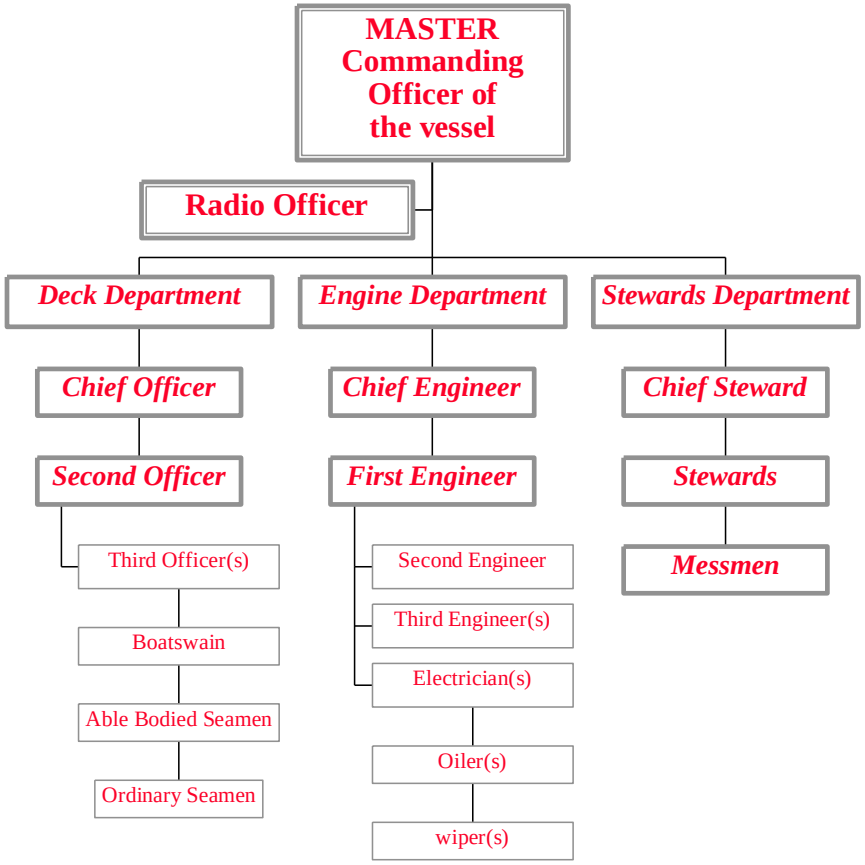
- Acente kimin için çalışıyor, nominasyon kimden ve ne aracılığıyla geldi?
- Gemi nereye yanaşacak, cargo operasyonunun detayı nedir?
- Gemi ne yükleyecek / boşaltacak, ne şekilde yükleme / boşaltma yapılacak?
- Operasyon ne kadar sürecek, fazla mesaide çalışma olacak mı?
- Operasyon ne zaman başlayacak, hangi saatlerde ara verilecek?
- Yakıt, yedek parça, kumanya, çöp, sıvı atık bertarafına ihtiyacı varsa ne zaman servis verilecek, servis detayları ve fiyatları konusunda bilgim var mı?
- Posta, Kurye vs var mı? Gemiye ilk çıkışta yanımda mı?
- Yükleme ve boşaltma ile alakalı, özel donanım, ısıtma, soğutma, balast ayarı, survey ihtiyacı / detayı durumları nedir, varsa ne şekilde ayarlamalar yapılmıştır?
- Çevre koruma ile ilgili limana özgü yerel uygulamalar nedir, gemi personelinin uyması gereken kurallar nelerdir?
- Gemi personeline, şehri gezdiklerinde dikkat etmeleri gerekenlerle alakalı bilgi, harita vs yanımda mı?
- Gemi nereden geliyor, nereye gidiyor?
- Armatör temsilcisi, yükleyici / alıcı temsilcisi, otoriteler, port state kontrol gemiye gelecekler mi, geleceklerse ziyaret saatleri nedir?
- Hangi hizmetleri biz ödeyeceğiz, hangi hizmetleri gemi kaptanından tahsil edeceğiz veya geminin armatörüne, kiracısına vs ayrı fatura edeceğiz?

Acente olarak “KOMÜNİKASYON” sözcüğünün anahtar olduğunu unutmamamız gerekir. Eksik bilgi akışı;

- Müşteri memnuniyetsizliğine,
- İş Kaybına
- Geminin, çevrenin ve kendimizin emniyetsizliğine,
- Küçük problemlerin çabukça büyümesine vs. neden olabilir.

Bu nedenle, karşımızdakiyle yaptığımız komünikasyondan önce, dersimizi tam olarak çalışarak, her türlü olasılıklar göz önüne alınarak, eksiksiz bilgi akışını zamanında yapmamız gerekir. Bir şeyi asla unutmamamız lazım, **Söz Uçar Yazı Kalır**, yaptığımız bütün bilgi akışını, eksiksiz, güzel bir dille yazılı olarak yapmamız gerekmektedir. Örnek olarak vermek gerekirse, gemi kaptanıyla telefonda operasyon detayları konusunda konuşulup, operasyonun ne şekilde yapılacağı kararlaştırıldıktan sonra telefon konuşması biter bitmez, hemen gemiye, telefon görüşmemize istinaden diye başlayarak, konuşma detaylarını yazılı olarak iletmeliyiz ki, eğer bir yanlış anlaşılma varsa, bunun işin başında iken tespit edilmesine yardımcı olur. Ayrıca konu hakkında alakalı birimler de yazıda kopya konularak, onların da konuya vakıf olmaları sağlanır.

Gemiye çıkan acente memurunun ayrıca gemideki hiyerarşinin ne şekilde olduğu konusunda da bilgi sahibi olması gerekmektedir. Gemilerdeki çalışma düzeni aşağı yukarı bütün gemilerde (yolcu gemileri hariç ki onların ayrıca Otel, Tur Operasyonu vs gibi bölümleri de vardır) aşağıdaki gibidir.



Gemi kalkmadan önce verilen servislerle alakalı gemi kaptanından servis alındısına kaşe ve imza almalıyız. Aldığımız bu imzaların karşılığında verilen hizmetin faturalama işlemi yapılacaktır. Böylece, gemi işleteni fatura aldığında bize ücretlerin ne işle alakalı olduğu konusunda soru sormaz ve bizim de zaman kaybımız önlenmiş olur. Ayrıca gemi işletenine vekâleten, kaptanın imzaladığı belgeler ücretlerin tahsili konusunda çıkabilecek ihtilaflarda ana delil olarak dünya mahkemelerinde kullanılmaktadır.

Ayrıca gemiye verilecek hizmetlerin ücretleri detaylı olarak gemi işleticisine ve gemi kaptanına bildirerek, fiyat teyitlerinin ve hizmetin verilmesi onayını yazılı olarak almalıyız.

6.1.2 Gemiye Verilen Hizmetler

Gemilere yükle ilgili hizmet dışında geminin işleyişi ile alakalı hizmetler de acente tarafından organize edilerek karşılanır. Bu hizmetler geminin emniyetli bir şekilde operasyon yapması için gerekli olup, sorunsuz olarak karşılanması için acentenin planlı bir şekilde hizmet vermesi gerekir. Gemiye verilen Hizmetlerin Ana hatları aşağıdaki gibidir.

6.1.2.1 Gemiye Yakıt İkmali

Kömürle çalışan buharlı gemiler devrinin kapanması ve gemilerin genelde dizel makine ile çalışmaları neticesinde, gemilere yakıt olarak akaryakıt ikmali yapılmaktadır. Eskiden bu tip yakıt ikmalleri acenteler aracılığıyla yapılırken, günümüzde uluslararası yakıt brokerleri aracılığıyla yakıt teslimleri yapılmaktadır. Yakıt teslimatlarında koordinatör görevini halen acente yapmaktadır. Gemilerin ihtiyaçları genelde Fuel Oil veya Gas Oil olmaktadır. Ayrıca yakıtlarda çevreyi etkileme vs gibi nedenlerle siparişlerde sülfür oranları vs şeklinde detaylı yakıt özellikleri bildirilir ki eğer yakıtın özellikleri, gemi operatörünün kriterlerine uymuyorsa önceden durumu ivedilikle gemi operatörüne ve kaptanına bildirmek gerekir. Bu

nedenle bu görevi layıkıyla yaparken dikkat etmemiz gereken konuların bazılarını aşağıdaki gibi özetleyebiliriz.

- Geminin/Armatörün siparişi ile akaryakıt ikmalcisinin gemiye vereceği mamul özellikleri aynı mıdır?

- Geminin yakıt alımından sonraki su çekimi, yüklemeden sonra ulaşacağı seviyenin operasyon yaptığı limandaki derinlikle uyuşması gerekmektedir. Bu durumun, gemi kaptanı ile tartışılması gerekmektedir.

- Yakıt ikmali yapan firmaların Gümrük Muamelesinin yapılması esnasında acenteden istedikleri talepnamelere acentenin yakıt bedeli ödemesinden sorumlu olmadığına dair ekleyeceği bir cümle, ileride yakıt tedarikçisi ile yakıtı sipariş veren arasında olabilecek kanuni ihtilaflarda acentenin sorumluluk almamasına neden olacaktır.

- Bazı durumlarda, Gemiye verilen yakıt miktarı ile acentenin Gümrüğe verdiği talepnamede yazan miktar arasında az veya çok (genelde yazılan miktardan, kapasitenin yanlış hesaplanması vs gibi sebeplerle) fark olması durumunda, bu durumu ilgili gümrüğe yazılı olarak bildirmek gerekir. Aksi takdirde Gümrüğe karşı acente de sorumlu duruma düşer. Yakıt miktarları, gemi kaptanından yazılı olarak istenmelidir.

- Her zaman yakıt ölçümleri konusunda tecrübe sahibi ve yeterliliği olan en az bir firmanın mesai saatleri harici kontak detayları dâhil bilgisi hazır olmalıdır. Gemi kaptanı ile yakıt tedarikçisi arasındaki verilen yakıtın miktarı konusundaki ihtilaflarda, geçerli ölçümler bu tip survey firması tarafından ivedilikle yapılmalıdır.

- Yakıt gemi tankeri ile tedarik ediliyorsa, gemi kaptanına yakıt barcının hangi saatte geminin yanında olmasını istediği sorulur ve gelen cevaba istinaden yakıt tedarikçisi firma ile yakıtın verileceği saat vs konusunda mutabakata varılır. Gemiye yakıt tankerinin detayları, telefon numarası, bulunduğu VHF kanalı, yakıtı pompalama kapasitesi vs dâhil bilgi verilir. Ayrıca eğer yakıt demir mevkiinde verilecekse, takribi yakıt ikmal bölgesi detayları gemiye ve yakıt tankerine bildirilir.

- Eğer yakıt kara tankeri ile verilecekse, geminin bulunduğu liman işletmesi ile yakıt siparişi vermeden önce temasa geçip, bu tip yakıt ikmalinin yapılıp yapılamayacağı teyidini almalıyız. Ayrıca bundan doğabilecek ve gemi işletmesinin ödemesi gereken ücretler de gemi işleticine detaylı olarak bildirilmelidir.

- Yakıt teslimi sırasında çevre kirliliğini engelleyici her türlü tedbirin alınması gerektiği hem yakıt ikmalcisine hem de gemi kaptanına hatırlatılır.

Gemi kaptanı eğer yakıt numunelerini postalamak istiyorsa, bu örneklerle ilgili gemi kaptanı tarafından fatura hazırlanması gerektiği ve yakıt numunesinin uluslararası standartlarda kurye firmalarının taşıma koşullarına uygun paketlenmesi gerektiği hatırlatılır. Bu tip yakıt numunelerinin uluslararası kurye vasıtası ile postalanması durumunda genelde alıcı firmanın Kurye Firma ile antlaşmasını belirten hesap numarası ile gönderimi temin edilir. Böylece acentenin kurye ücreti ödemesi gerekmez.

- Küçük kabotajda bulunan bir gemiye transit yakıt ikmali, yürürlükteki Gümrük Kanununun ilgili maddeleri gereğince yapılamaz. Bu nedenle Türk bayraklı gemilere yakıt ikmali yapılırken, verilecek yakıtı büyük veya küçük kabotajda kullanacağından emin olmamız gerekir.

- Yakıt ikmallerinde, ikmal yapılacak limanın veya demir sahasının uygulama prosedürleri gereği, gerekli otoritelere, Gümrük Muhafaza, Liman İşletmeleri, VTS vb gibi mercilere yazılı haber vermek gerekmektedir. Ayrıca gemiye verilen yakıtlar için hazırlanmış beyannamelerin bir nüshaları gemiye bırakılmalıdır. Bu konuda hem yakıt tedarikçisi firmaya hem de gemi kaptanına durumu hatırlatmalıdır. Çünkü gemi geliş ve gidiş kontrolleri esnasında görevli Gümrük Muhafaza memuru tarafından hazırlanan soru kâğıtlarında geminin varış ve kalkışındaki yakıt durumu sorgulanmakta ve gemiye verilen akaryakıtın detayları beyannamelerden kontrol edilerek sorgu kâğıtlarına kayıt edilmektedir. Beyannamelerin gemide olmaması durumunda gemi kalkışlarında gecikmeler yaşanabilir.

6.1.2.2 Gemi Kumanya İkmalleri

Gemi üzerinde çalışan gemi personeli ve yolcuların kumanya ikmalleri, kumanya firmaları (Ship Chandlers) tarafından sağlanır. Her ne kadar genelde geminin bu tip ihtiyaçları gemi acentesi aracılığıyla karşılansa da günümüzde özellikle uluslararası kumanya şirketlerinin yoğun kullanımı ve internet ortamında servis veren firmalara ulaşımın kolay olması sebebiyle acentelerin kumanya sağlama konusundaki görevleri gittikçe azalan şekilde de olsa halen devam etmektedir.

Yük Gemisi işleticileri genelde iki ayrı şekilde gemi kumanyasının ne şekilde gemiye verileceği uygulaması yapmaktadırlar;

6.1.2.2.1 Gemi İşleticisi tarafından ya uluslararası kumanya tedarikçisi firmalar, ya gemi acenteleri, ya da geminin uğrak yaptığı limandaki mahalli kumanya tedarikçileri tarafından, gemi kaptanının bildirdiği ihtiyaç listesine, personelin sendikal haklarının ya da çalışma kontratlarının detayları çerçevesinde, en ekonomik şekilde gemiye temin edilebilecek limanda sefer süreleri de göz önüne alınarak gemi işletici firmanın satın alma departmanı aracılığıyla karşılanır.

6.1.2.2.2 Gemi işleticisi firmalar, gemi personelinin kontratları, sendikal hakları çerçevesinde gemi personelinin günlük iaşe bedellerinin, sefer süresi göz önüne alınarak gemi kaptanına kumanya bedeli nakit olarak ödenir ve gemide personel tarafından kurulan alım komisyonu tarafından gemi kaptanı başkanlığında satın alınır.

Özellikle yolcu gemilerinde, gemiye verilen kumanyanın belirli standartlara uyması ve istenilen kumanyanın bazılarının Türkiye'de bulunmaması problemleri nedeniyle, yurt dışındaki uluslararası firmalar tarafından kumanya ikmalleri yapılabilir ki bu durumda kumanya karayolu, denizyolu veya hava yoluyla yollanabilir. Bu durumda gemi işleticisi firmaya, gönderilecek kumanyanın hangi evraklar eşliğinde, hangi şekilde ve en geç geliş zamanını bildirmek gemi acentesinin görevleri arasındadır.

Acente aracılığıyla kumanya alımlarında acentenin dikkat etmesi gereken bazı hususlar aşağıdaki gibi özetlenebilir.

- Çalışılacak kumanyacı firma seçiminde titiz davranmak gerekir. İhtiyaç duyulan kumanyanın kalitesi, fiyatları ve tedarik süresinin kısalığı gibi kriterler mukayese edilmelidir. Ayrıca, çalışılacak firmanın tecrübe sahibi olması ve kumanyacı diline hâkim olması gerekmektedir.

- Verilecek kumanyalar için Gümrük Muamelerinin tam ve eksiksiz olarak yapıldığından emin olmalıyız. Ayrıca, kumanya ile alakalı Gümrük Beyannamesi, gümrükten onaylı fatura vs gibi belgelerin birer suretlerinin gemide her zaman bulundurulması gerekir ki, gemiye gelen görevli memurlar veya gidiş sorgusu sırasında ibrazı yürürlükteki gümrük kanunları gereği gereklidir.

- Gemiye verilecek kumanyanın ayrıntılı fiyat listesi, gemi işleteninin talimatına bağlı olarak onaylanmak üzere gemi işleticine ve/veya gemi kaptanına yollanır. Yazılı teyit alınmasını müteakiben, kumanya tedarikine gidilir.

- Özellikle ISO sertifikasına sahip acentelerde, kumanya teslimi ve alımına ait kurallar detaylı olarak da belirtilmiş olup, bu durumda firmaların Kalite Kılavuzlarının takip edilmesi gereklidir.

- Kumanya içinde bozulabilir durumda olanların taşıma esnasında bozulmaması için gerekli önlemler alınması gerekmektedir. Bu nedenle geminin gelişine göre herhangi bir beklemeye neden vermeden kumanyanın hazırlanması gerekir. Özellikle demir mevkiinde ve transit geçen gemilere verilen kumanya teslimleri için kullanılan acente motorlarına yüklemenin, geminin gelmesine çok yakın zamanda yapılması gerekir, aksi takdirde bekleme esnasında mallarda bozulma meydana gelebilir.

- Kumanyanın teslim saati ve parça başı azami ağırlık gemi kaptanına bildirilmelidir. Böylece, gemi personelinde kumanya teslimatından sorumlu tayfanın kumanya teslimi esnasında gemide bulunması sağlanır. Ayrıca kumanyanın gemiye yüklenmesi sırasında gerek görülebilecek donanım hazırlığı gemi tarafından yapılabilir.

- Özellikle ağır kumanya teslimlerinde, gemiye kumanyanın ne şekilde yükleneceğinin belirlenmesi lazımdır. El yardımıyla mı, gemi vinciyle mi yoksa rıhtım vinci mi kullanılacaktır? Vinçlerin kapasiteleri, yüklenecek kumanyayı kaldırabilecek limitlerde olmalıdır.

- Kumanya teslimlerinde, teslimin delili olarak detaylı listelere, irsaliye ve faturalara gemi kaptanından kaşe ve imza alınarak, teslimatın yapıldığının kanıtı olarak gemi hesapları yapılırken kullanılır. Ayrıca herhangi bir ihtilaf anında delil olarak da kullanılır.

6.1.2.3 Gemiye Yedek Parça Verilmesi ve Tamir İşleri

Gemiye verilen ve gemiden alınan her türlü yedek parça görevli Gümrük Müdürlükleri tarafından denetime tabidir. Eğer yurt dışından yedek parça gemiye gönderilecekse, alıcı olarak Gemi Adı ve acentesinin belirtilmesi, ayrıca verilecek parçanın "Transit " olduğunu beyan etmek gerekir. Gelen parçalarla birlikte Mal faturası ve Çeki Listesinin beraber gönderilmesi gerekir. Ayrıca bu evraklar parça gelmeden önce acente tarafından yükleyici, gemi veya gemi işleticisi tarafında acenteye bildirilmelidir.

Parça teslimlerinde, gümrük formalitelerinin sürebileceği tahmini zaman, parça gönderilmeden gemi işleticisine ve gemi kaptanına bildirilerek, geminin parçayı değil de parçanın gemiyi beklemesi şeklinde hazır edilmesi gerekmektedir. Parçaların, gemiye verilmesi acente sorumluluğunda olduğundan, bu parçaların gemiye teslimi esnasında hasarlanması, denize düşürülmesi vs gibi durumlarla karşılaşıldığında kendi tedbirimizi almak için, sigorta yaptırılması faydalıdır.

Gemiye verilecek ve acente tarafından temini istenilen parçalar için, geminin istediği özelliklerde yedek parçanın temini gereklidir. Eğer muadili yedek parça temin edilecekse, gemiden muhakkak bu konuda onay alınmalıdır. Aksi takdirde telafi edilmesi güç zarar ve müşteri / donatan memnuniyetsizliği ile karşılaşılır.

Gemiye herhangi bir parça verildiğinde, gemi kaptanından veya diğer yetkili gemi personelinden, verilen parçanın hangi durumda (kırık, sağlam vs) kaç adet ve ne zaman verildiğini belirten Package Control Form şeklinde hazırlanmış bir evraka kaşe ve imza alınmalıdır.

6.1.2.4 Gemiye Su İkmali

Gemilerin işleyişleri için her zaman tatlı su (Fresh Water) ihtiyacı bulunmaktadır. Bu ihtiyaç gemide bulunan personel ve yolcuların günlük ihtiyaçlarını karşılamaları yanında, geminin çalışması esnasında ihtiyaç duyulan su ile birlikte, ambar ve tank temizliğinde kullanılan su ihtiyacına kadar geniş bir yelpaze çizmektedir. Gemiler seferleri esnasında, en az bir sonraki uğrak yapılacak limana kadar su ihtiyacını karşılayacak şekilde su stoklarını, geminin su tanklarında saklar. Gemiler ihtiyaç duydukları su stoklarını iki şekilde tedarik ederler.

- Deniz suyundan gemide bulunan arıtma sistemi marifetiyle
- Uğradıkları limanlardan, rıhtım bağlantısı veya su tankerleri marifetiyle

Deniz suyundan elde edilen suyun dönüşüm maliyetinin fazla olması ve arıtım makinelerinin bakım maliyetlerinin fazla olması gibi sebeplerle, gemiler genelde su ihtiyaçlarını uğradıkları limanlarda yapmaktadırlar. Birçok limandaki rıhtımlarda gemilerin su ihtiyaçlarını gidermek için tatlı su bağlantı vanaları bulunmaktadır ve genelde bu vanalara bağlanan hortumlarla gemiler ihtiyaçlarını karşılarlar. Lakin tatlı su bağlantısı olmayan durumlarda su ikmali kara veya deniz tankerleri ile gemilere yapılır. Ayrıca demirde bekleyen gemilere de tatlı su ikmali deniz tankerleri ile sağlanır. Birçok limanda su ikmali, liman işletmesinin tekelindedir. Bu durumda gemilere su ikmali vermeden önce, suyun ne şekilde ve kimin tarafından verileceği konularının açıklığa kavuşturulması gerekir. Bunlara ek olarak liman uğrağı yapacak gemilere su ikmali konusunda gerekli bilgiyi vermek, (su fiyatı, ne şekilde ve miktarda) ve geminin su alıp almayacağını sormak, gemi geldiğinde hazır olmamızı sağlayacaktır. Gemilere su ikmali yapılırken dikkat edilecek ana hususlar aşağıdaki gibidir.

- Verilecek suyun kaynağı belli midir ve geminin istediği özelliklerle uyuşmakta mıdır? Kalitesini gösterir sertifikası var mıdır?
- Gemi işleticisi ve/veya gemi kaptanına suyun fiyatını bildirdik mi, ayrıca istenilen suyun miktarı ve fiyatının kabul edildiğine dair gemi işleticisinden yazılı onayımız var mı?
- Geminin su ikmali yapacağını, Gümrük, Polis, Liman Müdürlüğü, VTS ve Liman Başkanlıkları gibi gerekli mercilere yazılı olarak bildirdik mi?
- Suyun ne şekilde (rıhtımdan, deniz tankeri ile vs) verileceğini, suyun verilmesi esnasında kullanılacak hortumların kimin tarafından sağlanacağı (gemi veya liman), eğer tarafımızdan hortum sağlanılması söylenmişse, kullanılacak hortumun su için kullanılacağından emin miyiz, kaç metre hortum gerekecek, hortum bağlantı manifoltları, hem gemiye ve hem de su kaynağına uyumlu mu? Gibi sorulara cevap bulmamız gerekecektir.
- Gemi kaptanı ile suyun hangi gün hangi saatte ve hangi kapasitede (m3/saat) verileceği konusunda mutabakata varıldı mı?
- Su ikmali deniz tankeri ile yapılacaksa, deniz tankeri ve gemiye birbirlerinin pozisyonları, hangi VHF kanalında bekleyeceklerini bildirdik mi? Ayrıca gemi kaptanından deniz tankerinin hangi tarafa (iskele/sancak vs) yanaşacağı konusunda bilgi alınıp, su tankerine gerekli bilgiler verildi mi?

Ayrıca, gemiye su verilirken, suyun ücretini ne şekilde ve kimden tahsil edeceğimizin açıklığa kavuşturulması gerekir.

6.1.2.5 Gemiden Atık Alınması/Gemiden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği

Gemilerde çeşitli nedenlerle katı, sıvı ve gaz halinde atık meydana gelir. Atıklar, yükten kaynaklanan atıklar ve geminin işleyişinden kaynaklanan atıklar gibi çeşitli nedenlerle olabilir. Marpol 73/78 - Gemilerden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Uluslararası Konvansiyonunda özellikle denizleri korumaya yönelik alınması gereken tedbirler belirtilmiştir. Marpol Konvansiyonu 17 Şubat 1973 tarihinde imzalanmış olup 1978 tarihinde bazı değişikler ile alakalı protokol neticesinde, 1973 ve 1978 protokollerinin kombinasyonu olarak 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiş ve bu antlaşmaya imza atan ülkeler tarafından uygulanmaya başlanmıştır. Marpol ile alakalı Türkiye'de konuyla alakalı olan merci Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıdır.

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi konusunda gemi acenteleri olarak, gelecek nesillere daha temiz ve yaşanılabilecek bir çevre bırakmak için elimizden gelen gayreti göstermeli ve acenteliğini yaptığımız gemilere konu hakkında ayrıntılı bilgi vermeliyiz. Ayrıca, yine acenteliğini yaptığımız gemilere, çevrede kirlilik yaratan kaynakları ve herhangi bir kirliliği vakit geçirmeden gerekli makamlara bildirmeleri konusunda hatırlatmada bulunmalıyız. Konuyla alakalı yönetmeliklere aşağıda değineceğiz.

Gemilerden atık alımı, liman sınırları içinde yanaşık vaziyette yapılması yanında ayrıca uğraksız geçen gemilerde ve demirdeki gemilerde deniz vasıtaları marifetiyle, bu konuda yetkilendirilmiş firmalar veya resmi devlet kurumları tarafından yapılır.

Gemilerden Atık alınması ile ilgili yönetmelik 26.12.2004 tarih ve 25682 nolu Resmi Gazetede yayınlanmış olup, bu yönetmelikte 18.03.2010 tarih ve 27525 nolu Resmi Gazete ve 17/10/2017 tarih ve 30213 nolu Resmi Gazete ile bazı değişiklikler yapılmıştır.

GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ

BİRİNCİ BÖLÜM
Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç
MADDE 1 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)
Bu Yönetmeliğin amacı; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz ortamının korunması maksadıyla, yükümlüleri tarafından atık kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Kapsam
MADDE 2 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)
Bu Yönetmelik; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemileri, bu alanlarda bulunan limanlarda yapılması gerekli atık kabul tesislerini ve atık alma gemilerini kapsar.

Dayanak
MADDE 3 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)
Bu Yönetmelik, 9.8.1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 11 inci maddesine, 1.5.2003 tarihli ve 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 9 uncu maddesine, 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2 nci ve 7 nci maddelerine, 10.7.2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunun 7 nci maddesinin (i) bendine, 24.6.1990 tarihli ve 20558 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak taraf olunan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası MARPOL 73/78 Sözleşmesine dayanılarak ve 27/11/2000 tarihli ve 2000/59/EC sayılı Gemilerin Ürettiği Atıklar ve Yük Artıkları İçin Kullanılan Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifine paralel olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar
MADDE 4 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)
Bu Yönetmelikte geçen;
Atık: Gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarını,
Atık alım yükümlüsü: Çevre Kanununun 11 inci maddesi ile 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre gemilerden atık alma yükümlülüğü bulunan sorumluları,
Atık alma gemisi: Denize elverişlilik belgesinde atık alma faaliyeti için tescili yapılan ve bu Yönetmelikte tanımlanan atıkları almak, taşımak ve atık kabul tesislerine vermek amacıyla faaliyet gösteren gemileri,

Atık kabul tesisi: Gemilerden kaynaklanan atıklar ile atık alma gemilerinin taşıdığı atıkların alınması ve geçici depolanması amacıyla kurulmuş tesisleri,

Bakanlık: Çevre ve Orman Bakanlığını,

Bertaraf: Çevre Kanunu uyarınca yürürlüğe konulan yönetmelikler kapsamında bu Yönetmelikte bahsedilen atıkların geri kazanımı, düzenli depolanması, yakılması ve arıtılmasını,

Büyükşehir Belediyesi: Denize kıyısı olan Büyükşehir Belediyelerini,

Çevre lisansı: 29.4.2009 tarihli ve 27214 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Çevre Kanununca Alınması Gereken İzin ve Lisanslar Hakkında Yönetmelikte düzenlenen lisansı,

Demirleme yerleri: Karasularımız dâhilinde gemilerin demirleme sahaları olarak belirlenmiş deniz alanlarını,

Faaliyet raporu: Atık kabul tesislerinin, bu Yönetmelik hükümlerine uygun olarak işletildiğini gösteren raporu,

Geçici faaliyet belgesi: Çevre Kanununca Alınması Gereken İzin ve Lisanslar Hakkında Yönetmelikte düzenlenen belgeyi,

Gemi: Kullanma amacı ne olursa olsun, denizde ve iç sularda kürekten başka bir aygıtla yola çıkabilen, tüm deniz araçları, hava yastıklı tekneler, hidrofil botlar, platformlar ve denizaltılar gibi her türlü yapı ve tipteki tekneyi,

Gemilerin ürettiği atıklar: Bir geminin normal faaliyetleri sırasında üretilen ve MARPOL 73/78'in EK-I, EK-IV ve EK-V'i kapsamına giren, kanalizasyon dâhil tüm atıklar ve yük artıkları dışındaki tüm artıkları ve MARPOL 73/78'in EK-V'inin uygulanmasına yönelik düzenlemelerde tanımlanan yük ile ilgili atıkları,

İl Müdürlüğü: Limanın bulunduğu yerdeki İl Çevre ve Orman Müdürlüğünü,

Liman: Tersaneler ve yat limanları ile balıkçı ve gezinti tekneleri de dâhil olmak üzere tüm gemilerin muhtelif faaliyetlerinde kullanabilmeleri amacı ile inşa edilmiş ve donatılmış deniz ve kıyı yapılarını,

Liman yöneticisi: Liman işleticisi adına hareket edebilecek yetkiye sahip gerçek veya tüzel kişiyi,

MARPOL 73/78: 1978 protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin Türkiye'de yürürlükte olan metnini,

Müsteşarlık: Denizcilik Müsteşarlığını,

Tersane: Gemilerin bakım - onarımının yapıldığı ve havuzlandığı mahalleri,

Valilik: Limanın bulunduğu yerdeki Valiliği,

Yük artıkları: Boşaltma işlemleri ve temizleme operasyonları tamamlandıktan sonra geriye kalan, geminin kargo ambarı veya depolarındaki her türlü yük malzemesinin artan kısımları ile yükleme veya boşaltma fazlalıkları ve dökülenleri

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM
Genel Hükümler

Deniz ve Çevresinin Korunması

MADDE 5 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Deniz kirliliğini önlemek amacıyla gemilerden kaynaklanan atıkları çevreye zarar verecek şekilde doğrudan ve/veya dolaylı olarak deniz ortamına bırakmak yasaktır.

Gemilerden kaynaklanan atıkların atık kabul tesislerine ve atık alma gemilerine verilmesi, alınması, geçici depolanması ve bertarafı safhalarından sorumlu gerçek ve tüzel kişiler, çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek tedbirleri almak zorundadır.

Atık Alım Yükümlülerinin Yükümlülükleri

MADDE 6 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Atık alım yükümlüleri; gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının alınmasına hizmet edecek yeterli kapasite ve teknik donanıma sahip atık kabul tesislerini münferiden veya müştereken kurmak, Geçici Faaliyet Belgesi ve Çevre Lisansı almak zorundadırlar. Sorumluluk gemilerden atık alım yükümlülüğü bulunanlarda olmak kaydıyla atık kabul tesisleri üçüncü şahıslar tarafından da işletilebilir.

Büyükşehir Belediyeleri yetki alanlarında bulunan ve bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden önce kurulup lisans almış atık kabul tesisleri, lisans yetkilerini atık alınması hizmetlerini veren Büyükşehir Belediyelerine sözleşme yaparak devredebilirler. Bu konuda yapılan işlemler Bakanlığa iletilmek üzere İl Müdürlüğüne bildirilir.

Atık alım yükümlüleri;

a) Sahip oldukları atık kabul tesislerinde toplanan atıkları 2872 sayılı Kanun ve ilgili mevzuat hükümlerine göre bertaraf etmek veya ettirmekle,

b) Limanlarına gelen veya yanaşmak üzere açıkta bekleyen gemilerden kaynaklanan ve bu Yönetmelikte tanımlanan atıkları gemilerin talebi üzerine gemilerin gecikmesine yol açmaksızın almakla,

c) Sözleşme yaptıkları atık alma gemilerinin taşıdıkları atıkları atık kabul tesisine almakla,

ç) Ek-4 veya Ek-5'de yer alan atık transfer formlarını doldurmak ve Bakanlıkça belirlenecek yöntem ve sürelerde İl Müdürlüğüne göndermekle,

d) Atık kabul tesisinde ve atık yönetim planında yapılacak değişiklikler için Bakanlıktan onay almakla,

e) Lisans belgesinde belirtilen atık türleri dışında atık alma talepleri için Bakanlıktan izin almakla,

f) Sözleşme yapılan atık alma gemilerinin lisansları kapsamında belirtilen çalışma alanları dışında bir geminin atık verme talebi olması durumunda Valilikten izin almakla,

g) Uğraksız gemilerin atık verme talepleri doğrultusunda sözleşme yaptığı lisanslı atık alma gemisini atık alım işi ile görevlendirmekle,

ğ) Atık yönetim planını her üç yılda bir Bakanlığa sunmakla

yükümlüdürler.

Muafiyetler ve Alternatif Uygulamalar

MADDE 7 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Limanlar faaliyetleri nedeni ile bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmasının imkânsız veya gereksiz olduğunu düşünen liman yöneticileri, Bakanlığa yazılı olarak başvurarak muafiyet isteğinde bulunabilir. Bu başvuruda; bu Yönetmelik hükümlerinin kendi limanlarına uygulanmasının imkânsızlığını veya gereksiz olduğunu, MARPOL 73/78 hükümlerine uymak için önereceği alternatif uygulamaları ve Bakanlık tarafından istenen diğer bilgileri verir.

Bakanlık, limanların fiziki özellikleri, trafiği, limana gelen gemilerin atık tür ve miktarlarını dikkate alarak; gerekli inceleme ve değerlendirmeleri yaptıktan sonra liman yöneticilerinin talebini uygun görmesi durumunda, uygulamayı açıklayan muafiyet belgesini liman yöneticisine verir.

Büyükşehir Belediyesi gemi atık alım hizmeti veriyor ise; yetki alanında bulunan liman işleticileri Büyükşehir Belediyesi ile gemi atık alım sözleşmesi yaptıktan sonra muafiyet belgesi almak için Bakanlığa başvurur.

Muafiyet verilen limanlarda muafiyet şartlarında değişiklik olması hâlinde Bakanlığa durumunu bildiren bir rapor sunulur.

Muafiyet verilecek askeri limanlar Bakanlık ile Millî Savunma Bakanlığınca müştereken belirlenir.

Atık Alma Gemi İşleticilerinin Yükümlülükleri

MADDE 8 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Atık alma gemisi işleterek, gemilere atık alma hizmeti vermek isteyen gerçek veya tüzel kişiler Valilikten Lisans Belgesi almak zorundadırlar.

Atık alma gemisi işleticileri;

a) Lisans belgesi kapsamında alınması gereken atıkların tümünü, sözleşme yaptığı limanın talebi üzerine, atık verecek geminin gecikmesine yol açmaksızın almakla,

b) Gemilerden aldıkları atıklar ile kendi gemilerinde oluşan atıkları, sözleşme yaptıkları limanlardaki atık kabul tesislerine gecikmeksizin vermekle,

c) Lisans kapsamında belirtilen çalışma alanı içinde görev yapmakla,

ç) Atık alım işlemi esnasında herhangi bir kaza, sızıntı veya taşma olması durumunda, kirliliğin yayılmaması ve durdurulması için atık alma gemi personeli tarafından ilk müdahalede bulunulmasını sağlamak ve sorumlu liman başkanlığını derhal bilgilendirmekle yükümlüdürler.

Bu Yönetmelikte tanımı yapılan atıklar dışındaki herhangi bir atığın Bakanlığın izni dışında atık alma gemilerince alınması yasaktır.

Karasularımız dâhilinde sefer yapan gemi işleticilerinin yükümlülüğü

MADDE 9 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Karasularımız dâhilinde sefer yapan şehir hatları, deniz otobüsleri, yolcu motorları donatanları veya işletmecileri, söz konusu gemilerden kaynaklanan ve bu Yönetmelikte tanımlanan atıkların alınması için atık kabul tesisleri ile anlaşma yapmak zorundadırlar.

Gemilerin Yükümlülükleri

MADDE 10 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan uğraksız gemiler haricindeki gemiler; normal faaliyetlerinden kaynaklanan ve bu Yönetmelik kapsamında tanımı yapılan atıkları, bu Yönetmelik hükümlerine göre kurularak işletilen atık kabul tesislerine veya atık alma gemilerine geciktirmeksizin vermekle yükümlüdürler.

Bir limana varmak için yola çıkan gemilerin donatan, işletici, kaptan ya da acenteleri; gemilerin ürettiği atıkların atık türü ve miktarını, bu atıkları verip vermeyeceğini veya bir sonraki limanda atıklarını boşaltacağını, ilgili atık alım yükümlüsüne ve liman başkanlığına Bakanlık ve Müsteşarlık tarafından belirlenecek haberleşme yöntem ve sistemi ile bildirir.

Türk Silahlı Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı gemileri veya bir devletin sahibi olduğu veya bir devlet tarafından işletilen ve ticari olmayan faaliyetlerde kullanılan gemiler limanlara giderken bildirim yapmak zorunda değildir.

Liman Başkanlıklarının Yükümlülükleri
MADDE 11 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Liman başkanlıkları;

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

b) Gemilere ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde yapılan denetimler ile liman devleti ve bayrak devleti denetimlerinde; gemilerin bir sonraki limana varana kadar oluşacak atıkları için atık tanklarında yeterli depolama hacminin olmadığının belirlenmesi halinde atıkları alınıncaya kadar kalkışına izin vermemekle,

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

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
Atık Kabul Tesisleri ve Atık Alma Gemileri İçin Lisans Belgesi İşlemleri

Atık kabul tesisleri için çevre lisansı işlemleri
MADDE 12 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.) (Değişik: 17.10.2017 - 30213)

Atık kabul tesisi için Geçici Faaliyet Belgesi ve Çevre Lisansı alması gereken sorumlular, Ek-1 veya Ek-2'de yer alan formata göre rapor hazırlayarak Bakanlığa sunar. Bakanlık, atık kabul tesisi proje raporunu 30 iş günü içerisinde inceler veya gerekli görmesi durumunda uzman kurum veya kuruluşlardan bir komisyon kurarak incelettirebilir. Raporda eksiklik tespit edilmesi ve/veya ilave olarak rapora girilmesi gereken bilgi ve belgelerin bulunması durumunda, raporun düzeltilmesi için en fazla toplam 30 işgünü süre verilerek tespit edilen hususların rapora girilmesi sorumlularından istenir. Revize edilen raporun verilen süre içerisinde Bakanlığa göndermekle yükümlüdür.

Revize raporun verilen süre içerisinde Bakanlığa sunulmaması veya revize raporun incelenmesinde daha önce belirtilen eksikliklerin giderilmediğinin tespit edilmesi durumunda, söz konusu durum kurulması zorunlu olan atık kabul tesisini kurmamak olarak değerlendirilir.

Raporun Bakanlıkça uygun bulunması durumunda atık kabul tesisi 45 işgünü içerisinde söz konusu rapora uygun olarak yapılır. Atık kabul tesisi, Bakanlık yetkililerince mahallinde incelenerek rapora uygun kurulup kurulmadığı tespit edilir. Uygun bulunan tesise atık kabul tesisi onay belgesi verilir.

Eksiklik tespit edilmesi durumunda eksiklikler düzeltilmesi için en fazla toplam 45 işgünü süre verilerek tespit edilen hususların giderilmesi istenir.

Atık kabul tesisi onay belgesi alan tesisler için Çevre Kanununca Alınması Gereken İzin ve Lisanslar Hakkında Yönetmeliğe göre Bakanlığa başvuru yapılır.

Geçici faaliyet izni almış tesisler, EK-6 faaliyet raporu ile birlikte Çevre Lisansı almak üzere Bakanlığa başvurmak zorundadır.

Atık alma gemileri için lisans işlemleri
MADDE 13 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Atık alma gemisi için lisans belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişiler, gemilerden atık alım yükümlüğü bulunanlar ile sözleşme yaptıktan sonra EK-3'de yer alan hususları içeren rapor hazırlayarak Valiliğe göndermek zorundadır.

Valilik, söz konusu raporu inceler veya gerekli görmesi durumunda uzman kurum/kuruluşlardan bir komisyon kurarak incelettirebilir. Raporda eksiklik tespit edilmesi ve/veya ilave olarak rapora girmesi gereken bilgi ve belgelerin bulunması durumunda, bunların rapora girilmesi başvuru sahibinden istenir. Revize edilmiş rapor Valiliğe sunulur. Söz konusu raporun Valilikçe uygun bulunması durumunda geminin, atık alma hizmetleri için donatılmasına izin verilir.

Valilik gerek görmesi durumunda raporda yer alan bilgiler kapsamında benzer atık alma gemilerini yerinde inceleyebilir veya incelettirebilir.

Donatılmasına izin verilen atık alma gemisinin yerinde incelenmesi sonucunda uygun bulunduğu takdirde, Valilik tarafından üç yıl süre için lisans belgesi verilir.

Lisans belgesinde;

a) Lisans belgesinin hangi tür atıklar için verildiği,

b) Başlangıç ve bitiş tarihleri,

c) Atık alma gemisinin faaliyet göstereceği liman işletme sahası veya sahaları

belirtilir.

Valilik tarafından lisans verilen atık alma gemisinin çalışma alanı, anlaşma yaptığı limanlar, alacağı atık türleri, atık tanklarının kapasiteleri ve lisans süresi ve lisans belgesindeki değişiklikleri ile diğer gerekli bilgileri Bakanlığa ve ilgili liman başkanlığına bildirilir.

Lisanslı atık alma gemisinde yapılacak değişiklikler için Valilikten onay alınmak zorundadır. Lisans hiç bir şekilde üçüncü kişilere devredilemez. Atık alma gemisi işleticisinin değişmesi halinde Valiliğe bilgi verilmesi ve lisansın yenilenmesi zorunludur.

Atık Alma Gemisi Lisans belgesi sahibi, lisans belgesinin sona erme tarihinden üç ay önce Valiliğe dilekçe ile başvurarak lisans belgesinin vize edilmesini ister. Bu başvuruda varsa değişiklik planları da bildirilir. Lisansı vize edecek olan kurum, gerekli kontrolleri yaptıktan sonra lisans belgesini vize eder veya vize başvurusunu reddeder. Vize başvuruları reddedilen atık alma gemileri, gerekçeleri belirtilen olumsuzlukları belgeyi vize eden kurum tarafından verilen süre içerisinde düzelterek tekrar vize talebinde bulunabilir. Bu süre altı ayı geçemez. Vizesi zamanında yapılmayan lisans belgesi geçersiz sayılır.

Lisans belgesinin iptali işlemleri

MADDE 16 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

6 ncı maddede belirtilen yükümlülükleri yerine getirmeyen atık kabul tesisleri için çevre lisans belgesinin iptali işlemleri; Çevre Kanununca Alınması Gereken İzin ve Lisanslar Hakkında Yönetmelik hükümleri çerçevesinde yapılır.

8 inci maddede ifade edilen yükümlülüklerini yerine getirmeyen atık alma gemi işleticilerine aksaklığın önemine göre bir yılı aşmamak üzere süre verilir. Bu süre zarfında, yükümlülüklerini yerine getirmeyen atık alma gemilerinin lisansı iptal edilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Atıkların Taşınması ve Bertaraf İşlemleri

Atıkların Taşınması

MADDE 18 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Gemilerden atıkların alınmasında atık veren gemiye göre Ek-4 veya Ek-5'de yer alan atık transfer formu kullanılması esastır.

a) Atıklar, gemi tarafından atık alma gemisine veriliyor ise:

1) Atıkların transfer formu orijinal olarak atık veren gemi sorumlusu ve atık alma gemisi sorumlusu tarafından dört nüsha olarak doldurulur ve imzalanır.

2) Bu Formların birinci nüshası atık veren gemi sorumlusunda, ikinci, üçüncü ve dördüncü nüshaları ise atık alma gemisi sorumlusunda kalır.

3) Atık alma gemisi atıklarını atık kabul tesisine tesliminde söz konusu nüshalar atık kabul tesisi sorumlusu tarafından imzalanır. İmzalanan nüshaların bir nüshası atık alma gemisi sorumlusunda diğer iki nüshası atık kabul tesisi sorumlusunda kalır. Atık alma gemisi sorumluları, kendilerinde kalan nüshayı üç yıl süre ile yetkili kurumlarca istenildiğinde ibraz etmek üzere saklamak zorundadır.

4) Atık kabul tesisi sorumlusu bir nüshasını İl Müdürlüğüne gönderir, bir nüshasını da kendisi alır. Kendisinde kalan nüsha üç yıl süre ile yetkili kurumlarca istenildiğinde ibraz etmek üzere saklamak zorundadır.

b) Atıklar, gemiden atık kabul tesisine veriliyor ise:

1) Atıkların transfer formu orijinal olarak atık veren gemi sorumlusu ve atık kabul tesisi sorumlusu tarafından üç nüsha olarak doldurulur ve imzalanır.

2) Bu Formun birinci nüshası atık veren gemi sorumlusunda, ikinci ve üçüncü nüshaları ise atık kabul tesisi sorumlusunda kalır.

3) Atık kabul tesisi sorumlusu bir nüshasını İl Müdürlüğüne gönderir, bir nüshasını da kendisi alır. Kendisinde kalan nüsha üç yıl süre ile yetkili kurumlarca istenildiğinde ibraz etmek üzere saklamak zorundadır.

c) Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamına giren atıklar; atık kabul tesislerinden Ulusal Atık Taşıma Formu kullanılarak taşınmak zorundadır.

ç) Atıkların yukarıda belirtilen taşıma yöntemlerinin dışında farklı bir yöntemle taşınmasının ön görüldüğü durumlarda Bakanlıktan izin alınması zorunludur.

Atıkların bertaraf işlemleri

MADDE 19 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Gemilerin ürettiği atıkların ve yük artıklarının işlenme, geri kazanım veya bertarafı işlemleri; 14.3.2005 tarihli ve 25755 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 30.7.2008 tarihli ve 26952 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, 31/12/2004 tarihli ve 25687 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, 14/3/1991 tarihli ve 20814 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 5/7/2008 tarihli ve 26927 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuata göre yapılmak zorundadır.

Büyükşehir Belediyelerinin atık alım hizmeti verdikleri atık kabul tesisleri hariç olmak üzere, atık kabul tesislerinde toplanan MARPOL Ek-IV ve Ek-V kapsamı dışında kalan atıklar, Valilik temsilcisi başkanlığında; atık alım yükümlüsü, Maliye Bakanlığı taşra teşkilatı ve Emniyet/Jandarma teşkilatı temsilcileri, atık kabul tesisinin gümrüklü sahalarda bulunması durumunda; Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü temsilcilerinden oluşan komisyonun onayı ile atık kabul tesislerinden çıkarılmak zorundadır.

ALTINCI BÖLÜM
Çeşitli ve Son Hükümler

Lisans Alma Zorunluluğu Olmayan Limanlar ve Yükümlülükleri
MADDE 24 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Karasularımızda tarifeli sefer yapan gemilerin yolcu almak için yanaştığı limanların, balıkçı barınaklarının ve yat yanaşma kapasitesi elli yat altında olan yat limanlarının yöneticileri lisans almak zorunda değildir. Ancak bu limanlar hizmet verdikleri gemilerden atıklarını alabilecek kapasitede atık kabul tesislerine sahip olmak zorundadırlar. Bu kapasite ve kriterler İl Müdürlüğü tarafından belirlenir.

Tesislerin kurulması ve işletilmesinde ilgili çevre ve sağlık mevzuatı hükümleri saklıdır. İl Müdürlüğü söz konusu tesisleri denetlemekle görevlidirler. Bu madde kapsamına giren liman yöneticileri, tesislerinde üretilen ve depolanan atıkları 19 uncu madde kapsamında bertaraf etmek veya ettirmekle yükümlüdürler. Bu madde gereklerine uymayan limanların faaliyetlerine izin verilmez.

Lisans alma zorunluluğu bulunmayan tesislerin hizmet sundukları gemilerin atıklarını alırken Ek-5'teki Atık Transfer Formunu kullanması zorunludur.

Atık Kabul Tesisleri ve Atık Alma Gemilerinin Rapor Edilmesi
Madde 25 —

Bu Yönetmelik hükümlerine uymayan, gerektiği gibi çalışmayan veya yetersiz olan atık kabul tesisleri ve atık alma gemileri, her hangi bir kişi veya kuruluş tarafından; sözlü, yazılı, telefon veya şahsen Bakanlığa ve/veya Müsteşarlığa ve/veya ilgili valiliğe rapor edilebilir. Bu ihbarlar gizli tutulur.

Atık Alım Hizmetlerinin Ücretlendirilmesi
MADDE 26 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Atık kabul tesislerinin ve atık alma gemilerinin verecekleri hizmetler gemilerden alınacak bir ücret karşılığında yapılmak zorundadır.

Gemilerden alınacak ücret tarifesi; atıkların azami düzeyde toplanmasını sağlamak üzere, adil, şeffaf şekilde olmasına dikkat edilerek Bakanlık tarafından belirlenir. Belirlenen ücret tarifesi Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girer.

Atık alım ücreti, atık alım hizmetini veren atık alım yükümlüsü tarafından tahsil edilir.

Atık Kabul Tesislerinin ve Atık Alma Gemilerinin Denetlenmesi
MADDE 27 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

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

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

İdari yaptırımlar (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)
Madde 28 —

Bu Yönetmelik hükümlerine aykırı hareket edilmesi durumunda 2872 sayılı Kanunun ilgili idari ve cezai hükümleri uygulanır.

Atık kabul tesisleri genel yeterlik kriterleri
EK MADDE 1 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.) (Değişik: 17.10.2017 - 30213)

Atık kabul tesisleri için yeterlik kriterleri şunlardır:

a) Tesis, limanda kullanıma uygun, erişilir ve limanı kullanan tüm gemilerin ihtiyaçlarına yeter kapasitede olmak zorundadır.

b) Tesis, gemi tarafından bildirim yapıldıktan sonra yirmi dört saat içinde geminin atıklarını alabilecek kapasitede olmak zorundadır.

c) Tesis, limanı kullanan gemiler için zaman kaybı oluşturmayacak ve limanın normal işlerini aksatmayacak şekilde çalıştırılmak zorundadır.

ç) Tesis, MARPOL 73/78'in EK-I'inde ölçüleri belirtilen standart boşaltma bağlantı flencine sahip olmak zorundadır. Yat limanlarında bu özellikler aranmaz ancak, yat limanlarının MARPOL 73/78'in EK-I'inde yer alan atıkların alımı için uyumlu bir sisteme sahip olması zorunludur.

d) Ekler:
1) ISPS Belgesi
2) Limanın yerini gösteren harita
3) Atık kabul tesisinin yerini gösteren kroki
4) Resim
5) Diğer Belgeler

e) Tesis, Bakanlıkça uygun görülecek kapasite ve kriterde olmak zorundadır.

f) Tersaneler, (b) ve (c) bentlerine uymak zorunda değildir. Atık alım süresi sınırlı değildir. Atık kabul tesislerinin kapasiteleri gemi tersaneden çıkmadan önce atık alım işlemlerini tamamlayacak yeterlilikte olmak zorundadır.

g) Tesise uygun kapasite ve kriterlere ilişkin usul ve esaslar Bakanlık tarafından belirlenir.

Gemilerin ürettiği atıklar için atık kabul tesisleri yeterlik kriterleri

EK MADDE 2 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

MARPOL 73/78'in EK-I'i kapsamındaki atıkları kabul edecek atık kabul tesisleri için yeterlik kriterleri şunlardır:

a) Tesis, kirli balast transferinde, işlem başladıktan sonra on saat içinde atık alımını tamamlayacak kapasitede olmak zorundadır.

b) Tesis, sintine suları, slaç alımında işlem başladıktan sonra dört saat içinde atık alımını tamamlayacak kapasitede olmak zorundadır.

MARPOL 73/78'in EK-IV'ü kapsamında pissu kabul edecek atık kabul tesisleri, pissu alımına başladıktan sonra dört saat içinde pissu alımını tamamlayacak kapasitede olmak zorundadır.

MARPOL 73/78'in EK-V'i kapsamındaki atıkları kabul edecek atık kabul tesisleri için yeterlik kriterleri şunlardır:

a) Tesis, çöp alımına başladıktan sonra bir saat içinde çöp alımını tamamlayacak kapasite ve kriterde olmak zorundadır.

b) Tesis, liman çevresini bilmeyen denizcilerin ve yabancıların kolaylıkla bulup kullanabileceği şekilde çalıştırılmak zorundadır.

c) Tesis, çöplerin geri dönüşümünü kolaylaştırmak amacıyla ayrı kategorilerdeki çöpleri ayrı ayrı almaya ve teslim etmeye teşvik edici nitelikte olmak zorundadır.

Yük artıkları için atık kabul tesisleri yeterlik kriterleri

EK MADDE 3 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

MARPOL 73/78'in EK-I'i kapsamındaki atıkları kabul edecek atık kabul tesisleri için yeterlik kriterleri şunlardır:

a) Tesis, slop alımında işlem başladıktan sonra on saat içinde atık alımını tamamlayacak kapasitede olmak zorundadır.

b) Tesis diğer yük artıklarının alımına başladıktan sonra dört saat içinde atık alımını tamamlayacak kapasitede olmak zorundadır.

MARPOL 73/78'in EK-II'si kapsamındaki atıkları kabul edecek atık kabul tesislerinde bu atıklarının alınacağı tanklar, işlem başladıktan sonra on saat içinde atık alımını tamamlayacak kapasitede olmak zorundadır."

Geçici Madde 1 –

Mevcut limanların yöneticileri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girişinden itibaren en fazla oniki ay içinde Yönetmeliğin gereklerini yerine getirirler. Atık kabul tesislerine sahip liman yöneticileri bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren altı ay içinde lisans almak zorundadırlar.

Geçici Madde 2 –

Müsteşarlık tarafından çıkarılan Gemilerden ve Diğer Deniz Araçlarından Kaynaklanan Atıkların Toplanmasına İlişkin Uygulama Esasları çerçevesinde, Müsteşarlıktan Geçici Atık Toplama İzin Belgesi alan atık alma gemileri için bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren üç ay içinde lisans alınması gereklidir. Bu süre içinde lisans almayan gemiler bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösteremezler.

Geçici Madde 3 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Bu Yönetmeliğin lisanslamaya ilişkin hükümleri Türk Silahlı Kuvvetlerinin hizmetinde bulunan limanlar hakkında 1.1.2012 tarihinden sonra uygulanır.

Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat

Madde 29 — 11.3.2004 tarihli ve 25399 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemilerden Atık Alım Hizmeti Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 30 — Bu Yönetmelik, 1.4.2010 tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 31 — Bu Yönetmelik hükümlerini Çevre ve Şehircilik Bakanı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanı müştereken yürütür. **(Değişik: 17.10.2017 - 30213)**

(Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G. Yayımlanan Yönetmeliğin 21. maddesi; Aynı Yönetmeliğin 14, 15, 17, 20, 21, 22 ve 23 üncü maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.)

GEMİLER İÇİN ATIK TRANSFER FORMU

T.C.
ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI
GEMİLERİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR VE YÜK ARTIKLARI İÇİN
TRANSFER FORMU [MARPOL 73/78 EK-I,II,IV,V]

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF ENVIRONMENT AND FORESTRY
TRANSFER FORM FOR WASTES GENERATED BY SHIP AND
CARGO RESIDUES [MARPOL 73/78 ANNEX-I,II,IV,V]

(A) Kopyası *[Copy of the form (A)]* **Cilt No** *(Volume Number)* **: 0000** **Seri ve No** *(Serial Number)* **: 000000**

ATIK VEREN GEMİNİN *(WASTE DELIVERING SHIP'S)*		**ATIK ALMA GEMİSİNİN** *(WASTE RECEPTION SHIP'S)*		**ATIK KABUL TESİSİNİN** *(PORT WASTE RECEPTION FACILITY'S)*	
ADI *(NAME)*		**ADI** *(NAME)*		**AİT OLDUĞU LİMANIN ADI** *(PERTAINING PORT NAME)*	
BAĞLI OLDUĞU LİMAN/BAYRAK *(PORT OF REGISTER/FLAG)*		**LİSANS NO** *(LICENCE NUMBER)*			
ÇAĞIRMA İŞARETİ *(CALL SIGN)*		**ÇAĞIRMA İŞARETİ** *(CALL SIGN)*		**LİSANS NO** *(LICENCE NUMBER)*	
GROS TONU *(GRT)*		**GROS TONU** *(GRT)*		**ADRESİ** *(ADRESS)* **TEL / FAX**	
		SİCİL NO *(REGISTER NUMBER)*			
YEREL ACENTE ADI, ADRESİ *(LOCAL AGENCY NAME, ADDRESS)* **TEL/FAX**		**SAHİBİNİN ADI ADRESİ** *(OWNERS NAME ADDRESS)* **TEL /FAX**			
KAPTANIN ADI SOYADI *(MASTER'S NAME/SURNAME)* **İMZA** *(SIGNATURE)*		**KAPTANININ ADI SOYADI** *(MASTER'S NAME/SURNAME)* **İMZA** *(SIGNATURE)*		**SORUMLUSUNUN ADI SOYADI** *(DUTY OFFICER'S NAME/SURNAME)* **İMZA** *(SIGNATURE)*	

GEMİNİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR *(WASTES GENERATED BY SHIP)*													**YÜK ARTIKLARI** *(CARGO RESIDUES)*			
	Sintine Suyu *(Bilge Water)*	**Slaç** *(Sludge)*	**Atık Yağ** *(Waste Oil)*	**Pissu** *(Sewage)*	**Çöp** *(Garbage)*							**Slop** *(Slop)*	**Kirli Balast** *(Dirty Ballast)*	**Diğer** *(Other)*	
					1	2	3	4	5	6	**Toplam** *(Total)*				
Miktarı *(Quantity)* **(m³)**															
Kategori *(Category)* **(*)**	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
H Kodu *(H Code)* **(*)**	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
BM Kodu *(BM Code)* **(*)**	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Başlama Saati *(Starting Time)*															
Bitiş Saati *(Finishing Time)*															

Transferin Yapıldığı Yer. Mevki Adı *(Transfer Place, Name Of The Location)*	**Koordinatı** *(Coordinates)*	**Atık Transfer Tarihi** *(Date Of Waste Transfer)*

- **Form Gemilerin Ürettiği Atıklar Ve Yük Artıkları İçin Transfer Formu kılavuzundaki bilgilere uygun olarak doldurulacaktır.** (Form will be fulfilled of concerning to guidlines of Transfer Form For Wastes Generated By Ship And Cargo Residues.)

(A) Kopyası atık veren gemi sorumlusu tarafından muhafaza edilecektir. *(Copy of the form (A) will be kept by duty officer of the waste delivering ship)*

(*) Kategori, H Kodu, BM Kodu ile ilgili açıklamalar cilt sonunda yer almaktadır. *(Explanations of Category, H Code, BM Code are given at the end of the volume)*

LİSANSLI ATIK ALMA GEMİLERİ – LİSANSLI LİMANLAR İÇİN
GEMİLERDEN KAYNAKLANAN ATIKLARIN ALINMASINDA DÜZENLENECEK
"ATIK TRANSFER FORMU" DOLDURULURKEN DİKKAT EDİLECEK KONULAR

BU FORM, TÜRKİYE KARASULARINDAKİ GEMİLERDEN ATIKLARIN ALINMASI VE İLGİLİ KURUM/KURULUŞLARA TRANSFERİ AŞAMALARININ TAKİBİ AMACIYLA "**ATIK ALMA GEMİLERİ"** VE **"ATIK KABUL TESİSİ OLAN LİMANLAR"** İÇİN HAZIRLANMIŞTIR.

GENEL KURALLAR:

1- ATIK TRANSFER FORMLARI HER ATIK TÜRÜ İÇİN AYRI AYRI DOLDURULMALIDIR.
2- SAYFALAR KENDİNDEN KARBONLU OLDUĞU İÇİN İLAVE KARBON KÂĞIDI KULLANILMAMALIDIR.
3- FORM SADECE LİSANSLI ATIK ALMA GEMİLERİ VE ATIK KABUL TESİSLERİNCE KULLANILABİLİR.
4- FORMUN BASIM VE YAYIM HAKKI ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞINA AİTTİR. HİÇBİR ŞEKİLDE ÇOĞALTILAMAZ.
5- HERHANGİ BİR FORMUN KAYBI DURUMUNDA SERİ NUMARASI VE SAYFA NUMARASI VAKİT KAYBETMEKSİZİN İL ÇEVRE VE ORMAN MÜDÜRLÜĞÜNE BİLDİRİLMELİDİR.
6- FORMDA BEYAN EDİLEN BİLGİLER AKSİ İSPAT EDİLDİĞİNDE YASAL İŞLEM UYGULANIR.

A- ATIK ALMA GEMİLERİ İÇİN:

A-1) ATIK TRANSFER FORMUNU 4 NÜSHA OLARAK DOLDURUNUZ.
A-2) ATIĞI ALINAN GEMİNİN KAPTANINA FORMUN İLGİLİ BÖLÜMÜNÜ İMZALATIP MÜHÜRLETİNİZ.
A-3) FORMUN **ATIK ALMA GEMİSİ KAPTANI** BÖLÜMÜNÜ İMZALAYIP MÜHÜRLEYİNİZ.
A-4) FORMUN (A) NÜSHASINI ATIK VEREN GEMİNİN KAPTANINA TESLİM EDİNİZ.
A-5) ATIKLARI VAKİT KAYBETMEKSİZİN ANLAŞMA YAPTIĞINIZ LİMANIN **ATIK KABUL TESİSİNE** TESLİM EDİNİZ.
A-6) FORMUN (B), (C) VE (D) NÜSHALARINI **"ATIK KABUL TESİSİ SORUMLUSU"** NA ONAYLATINIZ.
A-7) FORMUN (B) NÜSHASINI 3 YIL SÜRE İLE YETKİLİLERCE İSTENDİĞİNDE GÖSTERİLMEK ÜZERE MUHAFAZA EDİNİZ.
A-8) FORMUN (C) VE (D) NÜSHASINI "ATIK KABUL TESİSİ SORUMLUSU"NA VERİNİZ.

B- GEMİLERDEN DİREKT ATIK ALAN LİMANLAR İÇİN;

B-1) ATIK ALMA GEMİLERİ İÇİN DÜZENLENMİŞ (B) FORMUNUN ÜZERİNİ ÇİZEREK "İPTAL" YAZINIZ
B-2) ATIK TRANSFER FORMUNU 3 NÜSHA OLARAK DOLDURUNUZ.
B-3) ATIĞI ALINAN GEMİNİN KAPTANINA FORMUN İLGİLİ BÖLÜMÜNÜ İMZALATIP MÜHÜRLETİNİZ.
B-4) FORMUN **ATIK KABUL TESİSİ SORUMLUSU** BÖLÜMÜNÜ İMZALAYIP MÜHÜRLEYİNİZ.
B-5) FORMUN (A) NÜSHASINI ATIK VEREN GEMİNİN KAPTANINA TESLİM EDİNİZ.
B-6) FORMUN (C) NÜSHASINI İLGİLİ VALİLİĞE GÖNDERİNİZ.
B-7) FORMUN (D) NÜSHASINI 3 YIL SÜRE İLE YETKİLİLERCE İSTENDİĞİNDE GÖSTERİLMEK ÜZERE MUHAFAZA EDİNİZ.

C - GEMİLERDEN ATIK ALMA GEMİSİ İLE ATIK ALAN LİMANLAR İÇİN:

C-1) ANLAŞMA YAPTIĞINIZ ATIK ALMA GEMİSİ TARAFINDAN ATIK KABUL TESİSİNİZE GETİRİLEN ATIKLARI ATIK TRANSFER FORMU OLMADAN ALMAYINIZ
C-2) ATIK TRANSFER FORMUNDA ATIK ALINAN GEMİNİN KAPTANININ ONAYININ OLUP OLMADIĞINI KONTROL EDİNİZ, İMZASIZ VE ONAYSIZ FORMLARI TESLİM ALMAYINIZ
C-3) FORMLARDA EKSİKLİK YOK İSE ATIKLARI TESİSİNİZE ALIP, ATIK ALMA GEMİSİNE AİT FORMUN (B), (C) VE (D) SAYFALARINI İMZALAYARAK ONAYLAYINIZ.
C-4) FORMUN (B) NÜSHASINI ATIK ALMA GEMİSİ YETKİLİSİNE TESLİM EDİNİZ.
C-5) FORMUN (C) NÜSHASINI İLGİLİ VALİLİĞE GÖNDERİNİZ.
C-6) FORMUN (D) NÜSHASINI 3 YIL SÜRE İLE YETKİLİLERCE İSTENDİĞİNDE GÖSTERİLMEK ÜZERE MUHAFAZA EDİNİZ

EK–5

GEMİLER İÇİN ATIK TRANSFER FORMU

İl Kodu	Form Numarası						
00	0	0	0	0	0	0	0

<table>
<tr><td colspan="5">1-ATIK VEREN GEMİ</td></tr>
<tr><td colspan="4">Gemi Adı:</td><td>Bayrağı:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sahibinin veya Firmanın Adı:</td><td>Bağlı olduğu Liman</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sahibinin veya Firmanın Adresi:</td><td>Bağlı olduğu Liman Başkanlığı</td></tr>
<tr><td colspan="4">Telefon No:</td><td>Atık bildirim tarihi ve saati:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Faks No:</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Verilen atık tür ve miktarları (lt / m³) “1”</td><td rowspan="3">Gemi Sorumlusunun
Adı Soyadı :
Unvanı :
GSM :
İmzası :</td></tr>
<tr><td>Sintine suyu</td><td>Atık yağ</td><td>Pissu</td><td>Çöp</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">2-ATIK ALMA GEMİSİ</td></tr>
<tr><td colspan="4">Lisans No:</td><td>Atık Transferi Tarihi ve saati:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sahibinin veya Firmanın Adı:</td><td rowspan="5">Atık Alma Gemisi Sorumlusunun
Adı Soyadı :
Unvanı :
GSM :
İmzası :</td></tr>
<tr><td colspan="4">Telefon No:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Faks No:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Bağlı Olduğu Liman Başkanlığı:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Atığın alındığı koordinat ve mevkii:</td></tr>
<tr><td colspan="5">3-ATIK KABUL TESİSİ</td></tr>
<tr><td colspan="4">Bulunduğu Limanın Adı:</td><td>Atık Transferi Tarihi ve saati:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Bulunduğu Limanın Adresi:</td><td>Atığın Alındığı Ünite:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Lisans No:</td><td rowspan="4">Atık Alma Tesisi Sorumlusunun
Adı Soyadı :
Unvanı :
GSM :
İmzası :</td></tr>
<tr><td colspan="4">Telefon No:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Faks No:</td></tr>
<tr><td colspan="5">1-Atık miktarları= “lt” veya “m³” olarak belirtilmelidir</td></tr>
</table>

Çevre ve Orman Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından 05.06.2009 tarihinde 27249 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. (Tebliğ No : 2009/3) Tarife aşağıdaki şekilde yayınlanmıştır:

5 Haziran 2009 CUMA **Resmî Gazete** Sayı: 27249

TEBLİĞ

Çevre ve Orman Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığından:

GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ (TEBLİĞ NO: 2009/3)

Kapsam, Dayanak

MADDE 1 – (1) Bu Tebliğ 26.12.2004 tarihli ve 25682 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinin 26 ncı maddesi uyarınca belirlenen ücret tarifesini ve tarifenin uygulama esaslarını kapsar.

Ücret tarifesi

MADDE 2 – (1) Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği uyarınca ilgililerden talep edilecek ücretler, tarafların katılımı ile hazırlanarak Ek–1 nolu tabloda gösterilmiştir.

Tarife uygulama esasları

MADDE 3 – (1) Ücret tarifesinin uygulanması Ek–2'de belirtilen esaslar çerçevesinde yürütülür.

Yürürlükten kaldırılan tebliğ

MADDE 4 – (1) 9.9.2006 tarihli ve 26284 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ (No: 2006/2)" yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 5 – (1) Bu Tebliğ 1.1.2010 tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 6 – (1) Bu Tebliğ hükümlerini Çevre ve Orman Bakanı ile Ulaştırma Bakanı müştereken yürütür.

EK–1

GEMİLERDEN ATIK ALIM HİZMETİ ÜCRET TARİFESİ (2009)

GRT	1. Kısım				2. Kısım			
	Sabit Ücret (€)	Sabit Ücrete Dâhil Verilebilecek Atık Miktarı (m^3)			Atık Ücreti (€/m^3)			
		MARPOL EK-I (sintine suyu, atık yağ, slaç)	MARPOL EK-IV	MARPOL EK-V	MARPOL EK-I		MARPOL EK-IV	MARPOL EK-V
					slop, kirli balast	Sintine suyu slaç, atık yağ		
0-1000	80	1	2	1	1,5	35	15	25
1001-5000	140	3	2	1				
5001-10000	210	4	3	2				
10001-15000	250	5	4	2				
15001-20000	300	6	5	2				
20001-25000	350	7	5	3				
25001-35000	400	8	6	3				
35001-60000	540	10	10	4				
60000-üstü	720	13	15	5				

EK–2

ÜCRET TARİFESİNİN UYGULANMASINDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

1 - Ülkemiz limanlarına gelecek olan gemiler ile karasularında atık vermek isteyen uğraksız gemiler, Çevre ve Orman Bakanlığının 2006/6 sayılı Gemi Atıklarının Bildirimi ve Haberleşme Genelgesi'ne uygun olarak bildirim yapmak zorundadırlar.

2 - Tüm gemiler, liman atık alım tesislerince verilen hizmetlerin sürdürülebilmesi için gerekli katkıyı sağlarlar. Bunun için Ek-1'in birinci kısmında belirtilen oranlarda sabit ücret ödenmesi zorunludur.

3 - Sabit ücret ödeyen gemiler Ek-1'in birinci kısmında belirtilen tür ve miktardaki atıkları ücretsiz olarak verebilirler. Belirtilen atık türleri ve miktarlar dışında verilecek atıklar için, Ek-1'in ikinci kısmında belirtilen m^3 başına ücret alınır.

4 - Devlete ait olup ticari olmayan hizmet gemileri, maksimum 12 yolcu kapasitesi olan yat ve tekneler, liman sınırları içinde tarifeli sefer ile yolcu taşıyan gemiler ile kabotaj hattında çalışan gemiler sabit ücret ödemezler. Uğraksız geçen gemilerin talepleri halinde atık tür ve miktarına bakılmaksızın Sabit Ücrete Tabi Ücret alındıktan sonra ilave vereceği atığın tür ve miktarına göre m^3 başına ücret tarifesi uygulanır.

5 - Kabotaj hattındaki; 150 groston ve altı tankerler ile 400 groston altı diğer gemilere atık türüne göre Ek-1'in ikinci kısmında belirtilen m^3 ücretinden %25, devlete ait olup ticari olmayan hizmet gemileri, maksimum 12 yolcu kapasitesi olan yat ve tekneler, liman sınırları içinde tarifeli sefer ile yolcu taşıyan gemilere atık türüne göre Ek-1'in ikinci kısmında belirtilen m^3 ücretinden %50 indirim uygulanır.

6 - Ülkemiz limanlarına gelen bir gemi sabit ücreti ödedikten sonra başka bir limana giderek atık vermek istemesi durumunda Ek-1'in birinci kısmında belirtilen Sabit Ücret Tarifesi uygulanmaz. Bu gemilerin verdiği atığın, Ek-1'in ikinci kısmında belirtilen m^3 başına ücreti ödenir. Bu durum, geminin limandan ayrılmadan tekrar atık vermek istemesi durumunda da uygulanır.

7 - Ülkemiz limanlarından sefere çıkıp yurt dışındaki limanlara giden ve 48 saat içinde tekrar Ülkemiz limanlarına gelen gemilerden sabit ücret alınmaz. Bu gemiler, verdiği atık türüne göre Ek-1'in ikinci kısmında belirtilen m^3 başına ücret öderler.

8 - Atıkların açıkta alınması durumunda, slop ve kirli balast haricindeki diğer atıkların ücretleri %30 artırılarak uygulanır. Slop ve kirli balastın açıkta alınma ücreti 5 €/m^3'tür.

9 - Limana veya platforma yanaşmış gemilerden ve limana veya platforma teknik nedenlerden dolayı yanaşamayan gemilerden atık alma gemisi ile atık alınması durumunda, açıkta atık alınma tarifesi uygulanmaz.

10 - Mesai saatleri Pazartesi - Cumartesi 08:00 - 17:00 arasıdır.

11 - Mesai saatleri dışında, hafta sonu ve resmi tatil günlerinde sabit ücret dışındaki tarifeler %25 zamlı olarak uygulanır.

12 - Atık alım hizmetlerinin, atık veren gemi veya liman işletmesi kusuru nedeniyle aşağıda belirtilen süreleri aşması durumunda kusurlu taraf diğer tarafa fazladan geçen her bir saat için ilave 40 € ücret öder. Açıkta verilen atık alım hizmetlerinde süre kısıtlaması yoktur.

Atık alımına başladıktan sonra;

-	slop	10 saat,	-	atık yağ	2 saat,
-	kirli	10 saat,	-	zehirli sıvı	4 saat,
-	sintine	4 saat,	-	pis su	4 saat,
-	slaç	4 saat,	-	çöp	1 saattir.

13 - Bu tarifede belirtilen tüm ücretler üst sınır olup, tarife dışında herhangi bir ad altında ücret alınamaz. Sabit ücret hariç, bu tarifede belirtilen diğer ücretlerden maksimum %40 indirim yapabilir.

14 - Ücret tarifesinde yer almayan MARPOL EK-I kapsamında kalan katı slaç ve MARPOL EK-II atıkların alımı taraflarca belirlenir. Anlaşmazlık durumunda ilgili Valiliğin belirleyeceği ücret uygulanır.

15 - Atık alım hizmet ücreti banka aracılığı ile yatırılır/tahsil edilir.

16 - Muafiyet belgesi verilen ve atık alımı yapmayan limanlar sabit ücreti alır ve anlaşma yaptığı limana verirler.

17 - Limanlar, atık alım hizmetlerini veren gemi veya diğer araçlardan herhangi bir isim altında ücret alamazlar.

Gemilerden atık alımı ile alakalı bir talep geldiğinde dikkat etmemiz gerekenlerin bazıları aşağıdaki ana hatları ile verilmiştir.

- Gemi kaptanı ile aynı terminolojiyi mi kullanıyoruz, CHT, COW, Sewage, Sludge, Garbage vs. tam karşılıklarını biliyor muyuz?

- Atık alımı yapacak limanla, belediyeyle vs, atığın nevi, miktarı, ne şekilde paketlendiği vs konusunda bilgi alış verişi yapıldı mı ve teyitler alındı mı?

- Atık alımı yapacak 3. şahıslar bu konuda yetkili firmalar mıdır? Yetki belgelerinin bir örneği tarafımızda bulunuyor mu?

- Gemi işletenine hangi atıkların alımı, fiyatı, ne kadar zaman alacağı, oluşabilecek riskler (gecikme, çevre kirliliği) bildirildi mi ve bunların kabul edildiğine dair, tarafımıza yazılı teyit verildi mi?

- Özellikle transit geçen gemilerde atık alımının gemi beklemesini minimum düzeye indirmek için atığın nerede alınacağı konusu (Çanakkale Boğaz geçişi esnasında veya İstanbul Boğaz geçişi esnasında) gemi işleticisi ve/veya kaptanına tavsiye edildi mi?

- Gemi kaptanına atık verimi sırasında deniz kirliliğini önleyici tedbirleri alması gerektiği hatırlatıldı mı?

- Herhangi bir çevre kirliliği durumuna karşı acente olarak hazır mıyız, çevre kirliliğiyle ilgili görevli mercilerin, çevre kirliliğinin önlenmesi ve temizlenmesi konusunda hizmet veren firmaların acil durumlarda ulaşmak için gerekli telefonları var mı? Bu firmaların kapasiteleri nedir?

- Atık alımı ile ilgili detaylı bilgi VTS, Gümrük Muhafaza, Liman İşletmesi, Emniyet Deniz Şubesi vs gibi konuyla alakalı mercilere önceden bildirildi mi? Bu mercilerden alınması gereken izinler varsa alındı mı?

- Atık hizmeti ücretinin kimin tarafından ödeneceği, (kiracı, gemi kaptanı, armatör, mal sahibi, vs) konusuna açıklık getirildi mi ve bu hizmetin ücreti acente tarafından tahsil edildi mi?

- Geminin vereceği atık hangi saatte alınacak, aynı saatte atığın alımını engelleyecek başka bir operasyon (yükleme, boşaltma, yakıt alımı vs.) olacak mı?

- Atık alımı deniz vasıtası ile yapılacaksa, deniz vasıtası geminin hangi tarafına yanaştırılmalıdır, deniz vasıtasının detayı (ismi, hangi VHF kanalından çağrı yapılacağı, telefon vs) gemi kaptanına da bildirildi mi?

- Atık alımı zamanında yapıldı mı, verilmesi gereken atık nevi, miktarı ile gemiden alınanlar birbirini tutuyor mu, tutmuyorsa, nedenini öğrenip, gemi işleticisine ve kaptanına durumu bitirdik mi? Eğer ücrette bir fark çıkıyorsa bu farkı kim ne şekilde ödeyecek. ?

- Atık alımı dolayısıyla gelen fatura ve makbuzlara gemi kaptanından gemi kaşesi ve imzası ile onaylanmış, atık alım formunun bir sureti ekli midir?

Atık alımı denizlerin ve çevremizin korunması açısından çok önemli bir operasyon olmakla birlikte gemilerin işleyişinin de ana etmenlerinden biridir. Bu nedenle konuya her yönüyle yaklaşmalıyız.

6.1.2.6 Gemi Sertifikalarının Süre Uzatımı

Gemilerin emniyetli işleyişlerinin devamı için periodik aralıklarla bakım ve onarımlarının yapılması gerekir ve yapılan bakım ve onarımların usulüne uygun yapılıp yapılmadığını denetleme için her ne kadar Port State Control vs gibi uygulamalar olması yanında aynı zamanda her geminin gemi inşasından başlamak üzere bağlı olduğu uluslararası olarak akredite edilmiş bir Klass kurumuna bağlı olması gerekir. Gemilerin klas kuruluşları yaptıkları bu incelemeleri konuyla ilgili her bir kısım için ayrı ayrı sertifikalandırırlar. Bu sertifikalarda bir sonraki survey işleminin ne zaman yapılması gerektiği belirtilir. Netice olarak survey zamanını geçmiş gemilerin, artık yola elverişli olmadıkları sonucuyla uğrak yaptıkları limandaki otoriteler tarafından kalkışına izin verilmeyebilir veya tamir maksadıyla uğrayacağı limana Klass kuruluşunun onayı da alınarak tek seferlik yola elverişlilik raporu verilebilir. Klass

kuruluşları yanında konuyla ilgili kuruluşlar da kendi yetki alanlarına giren bölüm ile alakalı gemi denetimini yapar ve geminin denetimi neticesindeki bulguları sertifika düzenleyerek belirler. Örneğin, Dünya Sağlık Örgütü tarafından yetkilendirilmiş, sağlık denetleme kurumları tarafından düzenlenen Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası (eski Deratting Certificate).

Bu nedenle Gemi sertifikaları liman yetkilileri tarafından ya gemide ya da makamlarında incelenerek geminin uğrayacağı limana kalkışına izin verilir. Gemiden sertifikalar acente tarafından Liman Başkanlığına gösterilmek üzere alındığında mutlaka acente tarafından alındı makbuzu düzenlenmeli ve sertifikalar sayılarak, kontrol edilerek teslim alınmalıdır. Aynı zamanda sertifikalar gemiye teslim edildiğinde gemi kaptanı veya görevlisinden, aynı alındı üzerinde sertifikaların eksiksiz gemiye teslim edildiğine dair imza alınıp, bu belgenin gemi dosyasında tutulması sağlanmalıdır. (Örnek aşağıda verilmiştir)

Gemi sertifikalarının uzatılması için armatör tarafından direkt olarak Klass kuruluşuna başvuru yapılması gerekir. Klass kuruluşları gemi acentesinin başvurularını genelde kabul etmez. Gemide survey yapacak Klass kuruluşu elemanları için gemi acentesinin, mutlaka yetkili mercilerden izin alması gerekir (Pasaport Polisi, Gümrük Muhafaza vs.), aksi halde Klass kuruluşu elemanı (Gemilere serbest giriş kartı yoksa) gemiye kanunsuz olarak girmiş kabul edilir ve hem acentenin kanuni takibata uğramasına hem de geminin gecikmesine neden olabilir. Klass kuruluşunun isteği doğrultusunda, gemiye verilen yedek parça, alet vs için de otoritelerden (Gümrük, Liman Başkanlığı vs) izin almak gerekir. Özellikle, Life Raft (Can Salı) kontrolleri, bu konuda yetkili ve tam donanımlı laboratuvarlarda yapılması neticesinde gemi dışına alınır. Her hangi bir gecikmeye izin vermemek için, bunların izinlerinin Gümrük Müdürlüğünden gemi gelmeden alınması gerekmektedir. Ayrıca bu tip malzemelerin gemiden yükleme ve boşaltması esnasında vinç ihtiyacı göz önünde bulundurularak, bu tip ekipmanların önceden hazırlanması gerekmektedir. Özellikle İstanbul gibi büyük şehirlerde kamyon ve iş makinelerinin trafikte belli saatlerde izinleri olduğu için operasyonlar esnasında bu tip yan faktörleri de göz önüne almalıyız.

Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası düzenlenirken, düzenleyen kuruluşun Dünya Sağlık Örgütü tarafından yetkilendirmiş bir kuruluş olduğundan emin olmalıyız, hatta limana gelecek gemilere Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikasının hangi limanda alındığı ve veren otoritenin detayları da sorulmalıdır ki gemi geldiğinde son anda Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık merkezi tarafından belgenin geçerli olmaması nedeniyle yeni bir Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası çıkarılması için gerekli zamana sahip olalım.

Genel olarak gemilerde sertifika yenilemeleri geminin kayıtlı olduğu Klass kuruluşları yetkili elemanlarınca yapılmaktadır. İstanbul' da birçok Klass kuruluşunun kendi ofisleri olması yanında, bazı Klass kuruluşlarının yetkilileri yurt dışındaki ofislerden gelebilir. O nedenle sertifika yenilemelerinde, önceden Klass kuruluşunu mutlaka haberdar edip gemi varışında surveyin başlamasını sağlamalıyız.

Liman Başkanlıkları tarafından istenilen gemi sertifikalarının başlıcaları ekteki listede verilmiş olup, Port State Control esnasında diğer belgeler de istenir, gemide ayrıca teçhizatların çalışıp çalışmadığı kontrol edilir.

Sertifikalar düzenlenirken acentenin yapacağı masraflar (izinler için masraflar, otomobil ücreti, motor ücreti, demirleme ücreti vs.) göz önüne alınarak gemi armatörüne önceden bilgi verilir ve mümkünse gemi kalkışından önce ücretleri tahsil edilir.

4.4 CERTIFICATES RECEIPT

The Master M/V _____ Date: _____

Dear Sir,
We received the undermentioned documents which must be taken ashore for production to the Harbour Master in order to effect 'OUTWARD CLEARANCE'.

Agent _____

DOCUMENTS REFERRED TO:

	(*)	(**)	National Certificate of Registry
	(*)	(**)	International Tonnage Certificate(1969)
	(*)	(**)	Load Line Certificate
		(**)	Safety Radio Certificate
		(**)	Safety Construction Certificate
		(**)	Safety Equipment Certificate
	(*)	(**)	Ship Sanitation Control Exemption Certificate
	(*)	(**)	I.O.P.P Certificate
	(*)	(**)	Safe Manning Certificate
	(*)		Passenger Ship Safety Certificate
	(*)	(**)	Garbage Pollution Prevention Certificate
	(*)	(**)	Original of Officers' Licence certificates including GMDSS (Accor. to Min. Safe. Mann. Cert.) With flag endorsement
	(*)	(**)	Safety Management Certificate
	(*)	(**)	Document of Compliance
	(*)	(**)	Seamen's Books & two crew lists (According. to Min. Safe. Mann. Cert.)
	(*)	(**)	Classification Certificate (Hull and Machinery)
	(*)	(**)	Medical Certificate
	(*)	(**)	Sewage Pollution Certificate
	(*)	(**)	ISSC Certificate
	(*)	(**)	CSR Certificate (Continuos Synopses Record)

Above certificates returned on board (date) _____ Master ISS-TR/004-02 ISSUED 1/4/99

(*) CRUISE
(**) CARGO

6.1.3 Gemi Personeline Verilen Hizmetler

6.1.3.1 Hasta, Yaralı ve Kazazede Tayfalar

Gemilerde oluşabilecek her türlü hastalanma, yaralanma durumlarıyla ve ayrıca kazazede tayfa ve yolcular ile alakalı gemi işleteni, armatörü veya kaptanı namına gemi acentesi gerekli yardım ve kolaylıkları gösterir. Bu vesile ile gemi acentesi hizmet verdiği bölgede ilk yardım hizmetleri konusunda hazırlıklı olmak durumundadır. Hazırlıktan maksat aşağıdaki konulardır.

- Gemiden, acil durumlarda hasta/yaralı kişilerin ivedilikle alınmasına yönelik, hava, deniz ve kara ambulansı hizmeti verecek kurumların kontakt detayları ve ayrıca Sahil Güvenlik, Türkiye Hudut

ve Sahiller Genel Müdürlüğü acil müdahale durumunda ulaşılabilecek telefon, VHF detayları elimizde bulunmalıdır.

- İşimize uygun, en yakın, tam teşekküllü bir hastane ile her an kullanılmak üzere antlaşma yapmalıyız.

- Özellikle, yangın, patlama, kırık, travma konusunda tecrübeli hastane ve klinikler için her an ulaşılabilecek telefon numaralarını kayıtlarımızda tutmak zorundayız.

- Hastane seçimi esnasında, yabancı dil bilgisine haiz personel bulundurmanın da bir kriter olduğunu unutmamamız gerekir.

- Hastanın durumu ile alakalı, doktor tarafından hazırlanmış İngilizce rapor günlük olarak gemi işleteninin talimatıyla belirtilen yerlere verilmelidir. Tıbbi bilgisi olmayan kişiler tarafından yapılan tercümeler raporun içeriğinde doğru olmayan bilgilere neden olabilir. Bu nedenle hastanın durumu ile alakalı raporların doktor tarafından İngilizce yazılmasında fayda vardır.

- Gemi personelinin sağlık sorunları ile ilgili bilgi Türkiye Hudut ve Sahiller sağlık Genel Müdürlüğünün yetkili memurlarına ve ayrıca konu ile ilgili emniyet teşkilatına da yazılı olarak bildirilmelidir. Herhangi bir bulaşıcı hastalık durumuna karşı böylece tehlike yayılmadan önlem alınabilir. Ayrıca, bazı kaza durumları adli vaka olması dolayısıyla, emniyete konunun intikal etmesi, hem adli vakanın aydınlatılması bakımından önemlidir, hem de geminin operasyonunda gecikmeleri önleyecek niteliktedir. Ayrıca adli vaka olabilecek durumların bilgilendirilmesi kanunen gereklidir.

- Tıbbi olarak yardıma ihtiyacı olan gemi personelinin eğer görevine dönmesi mümkün gözükmüyorsa, Pasaport Şubesinden gemiden çıkış işlemlerinin yapılması gerekir. Bu esnada görevli pasaport memuru hastanın durumunu gösterir resmi doktor raporu talebinde bulunabilir. Bu nedenle hazırlıklı olmalıyız.

- Gemiden ayrılan personelin, bagajının ve şahsi eşyalarının teslimi gemi kaptanının da imzalayacağı bir tutanakla yapılmalıdır, aksi takdirde zayi veya hasarlı malzemenin sorumluluğu acentenin üzerinde kalabilir.

- Tedavi gören gemi personelinin, ülkesine geri dönmesi için gerekli uçak, gemi, otobüs vs rezervasyonu yapmadan önce görevli doktordan tıbbi açıdan ne şekilde seyahat edeceğini bildiren (fit to travel) doktor raporunun temin edilmesi gerekir. Örneğin ayağı kırık bir tayfa sadece business class veya önündeki koltuk boş kalacak şekilde uçabilir.

Bu tip durumlarda özellikle oluşabilecek masrafın karşılanmasının ne şekilde olacağı gemi kalkmadan aydınlatılmalıdır. Özellikle tıbbi masrafların fazla olması ve tedavilerin uzun sürmesi nedeniyle, acentenin bu masrafları tahsil edeceğini garantiye alması gerekir. Bu konudaki en iyi çözüm, özellikle ilk defa çalışılıyorsa, gemi işleticilerinin P&I Klüplerinin devreye alınarak tıbbi masrafların ödeneceğini garanti etmesidir.

Ayrıca gemi personelinin aile detaylarının acentede bulunması, ihtiyaç olunması halinde acil temas kurulmasını da sağlar.

6.1.3.2 Ölüm

Gemilerde kaza veya hastalık nedeniyle ölümler yaşanabilir. Netice olarak her ölüm olayı adli bir vakadır, bu nedenle böyle bir durumda yetkili merciler, polis, gümrük, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, Konsolosluk vs. yazılı olarak haberdar edilir.

Emniyet Müdürlüğü konuyu yetkili savcılığa bildirir, savcılık soruşturması neticesinde eğer ölümün doğal yollardan olduğu anlaşılırsa, bu yönde rapor tutulur ve ölen sahsın dini durumuna göre (müslüman, yahudi, budist, hristiyan vs) cenaze hizmeti veren firmalarla temasa geçilir. Eğer ölen şahsın yakınları, cenazeyi kendi ülkelerine göndermek istiyorsa cenaze levazımatçısı firma, cenazeyi taşınmaya uygun hale getirir (yıkanıp, ilaçlanır) ve cenaze taşımaya uygun tabut içerisinde memleketine yollanır. Genellikle, cenaze nakilleri hava yoluyla yapıldığı için, hava konişmentosu düzenlenirken, cenazeyi karşı tarafta alacak olan, levazımatçı firma veya aile bireylerinin detaylarının önceden temini gerekir.

Savcılık soruşturması esnasında, gemi personelinin ifadeleri alınır, her ne kadar acente bu ifadelerin Türkçe'ye çevrilmesinde yardımcı rol üstlenebilirse de doğru olanı yeminli tercüman tarafından bu tercümenin yapılmasıdır. Bu nedenle 24 saat hizmet verebilecek yeminli tercümanların telefonlarının kayıtlarımızda bulunması gerekir. Adli vaka durumunda veya herhangi bir şikâyet anında yeminli tercüman tarafından tercüme edilmiş ifadeler esas teşkil edecektir. Eğer savcı gerek görürse, adli tıptan otopsi yapılmasını ister. Geminin kalkmasına (delillerin toplanması vs nedenlerle) izin vermeyebilir

veya gemi personelinin tutuklanmasına karar verebilir. Bu gibi nedenler dolayısıyla, her zaman iyi derecede İngilizce bilen ceza avukatının hazır bulundurulması gerekir. Ayrıca bu tip problemler P&I Klübünün görev alanına da girdiğinden, armatör bu işlerle ilgili P&I Klübünün de davaya devam etmesini isteyebilir. Her ne sebeple olursa olsun, soruşturması uzun sürecek durumlarda, acentenin duruşmalara katılması mahkeme tarafından istenebilir, bu nedenle mutlaka bir avukatla acentenin durumu müşahade etmesi gerekir.

Bunların dışında kanuni sürecin uzun ve masraflı olması ayrıca cenaze işlemlerinin de masraflı olması ve önceden öngörülmeyen bir takım ek masraflara açık olması sebebiyle, acentenin bu ücretleri iyi hesaplayıp, kendisine işverenden veya gemi armatöründen ücretleri önceden tahsil etmesi gerekmektedir. Eğer çalıştığımız firmayı fazla iyi tanımıyorsak, mahkeme süreciyle P&I Klübün uğraşması her zaman tercih edilmelidir.

6.1.3.3 Tayfa Giriş ve Çıkışları

Tayfa Giriş Çıkışları da acentenin görevleri arasında olup sıkça yapılan bir uygulamadır. Ana hatlarıyla tayfa giriş ve çıkışlarını aşağıdaki gibi özetleyebiliriz.

Türkiye Cumhuriyeti'nin diğer ülkelerle yaptığı ikili anlaşmalar, Avrupa Birliği Müktesebatı ve ülkenin resmi dış politikası ile alakalı olarak uygulanan ve diğer ülke vatandaşlarının ülkemize giriş ve çıkış yapmasını düzenleyen Yabancılar ile İlgili Kanunda her ülke vatandaşına Türkiye'ye giriş yaparken uygulanacak vize prosedürü ve ülkemizdeki kalış süresi detaylı olarak verilmiştir. Bu bilgiler emniyet müdürlüklerinin web sayfalarında detaylı olarak güncelleştirilmekte olup, acente olarak ayrıca Pasaport Polis Merkezlerinden de temin edebiliriz. Bizim bilmemiz gereken uygulamalar içinde en önemlisi özellikle Yabancı Gemi Personeline ait olan vize uygulamasıdır. Netice olarak geminin uğrak yaptığı en yakın sınır kapısı (sınır kapısından amaç, havaalanı, deniz limanı, kara sınır kapısı vs) tayfa giriş ve çıkışları için yapılacak işlemlerin acente tarafından takip edileceği yerdir. Sınır kapıları Bakanlar Kurulu tarafından belirlenmektedir ve her hangi bir yeni sınır kapısı açılması yine Bakanlar Kurulu Kararına tabiidir. Bunun dışında Mülki İdare Amirleri, bazen geçici olarak sınır kapısı işlemleri yapılmasına izin verebilmektedirler ki, genellikle yolcu gemileri ile alakalı durumlarda ortaya çıkmakta olup, uygulama istisnadır.

Acente olarak, tayfa giriş ve çıkışlarında çok dikkatli olmamız gerekir, özellikle insan kaçakçılığı ile uğraşan bazı kişiler, acentelere kendilerini gemi operatörü gibi tanıtıp, acenteye gemi nominasyonu vererek tayfaların ülkemize girmesine aracılık etmekte, daha sonra bu tayfa / şahıslar ülkemizde izlerini kaybettirerek, acenteyi büyük bir kanuni yükümlülüğe maruz bırakmaktadır. Bu nedenle bize iş verecek firmaların kim oldukları, geminin gelip gelmeyeceği vs gibi konularda emin olduktan sonra tayfa giriş çıkışları için ilgili Tük Konsolosluklarına veya Sınır kapılarına başvuruda bulunmalıyız.

Her şeyden önce tayfa giriş ve çıkışları için, geçerli Pasaport ve Gemici Cüzdanının bulunması gerekir. Gemici Cüzdanı bulunmayan Şahıslar, Yolcu Muamelesi göreceğinden özellikle, sertifikalarında (ITC 1969) yolcu taşıma kapasitesi belirtilmemiş gemilere (Genellikle Tankerlerde Yolcu Taşıma kapasitesi Bulunmamaktadır) giriş yapamayacaklardır. Pasaportlarında süreleri bitmiş tayfalar konsolosluklarından pasaportlarını acente yardımı ile uzatabilirler, lakin bu işlem ülkesine göre değişmekle birlikte, uzun süreceğinden geminin gecikmesine neden olabilir. Ayrıca Pasaportlarını kaybetmiş kişiler, yine kendi konsolosluklarından pasaport çıkarabilecekleri gibi sadece memleketine dönüş amaçlı bir kerelik kullanılmak üzere geçici seyahat belgesi (Laisser-Passer) de alabilirler. Bu işlemlerin uzun süreceği göz önüne alınarak gemi gelmeden konsolosluklarla temas edilerek işlemin yapılıp yapılamayacağı ve ne kadar süreceği bilgisine ulaşmamız gerekir.

Onun dışında gemilerin Minimum Safety Manning Sertifikalarında geminin işleyişi için gerekli minimum sayıdaki gemi personelinin miktarı verilmiş olup, bu sertifikada belirtilen personel adedi altında yeterliliği bulunan gemi adamı bulunuyorsa liman başkanlıkları geminin kalkışına izin vermeyebilir. Bu nedenle giriş ve çıkış yapılması esnasında personel yeterliliği konusunu hem gemi kaptanına hem de gemi işleticisine bildirmemiz gerekir. Gemi personellerinin özellikle gemi çıkışında fazla bagaj sorunları olduğundan, transfer yapacak aracın fazla bagaj alabilecek kapasitede olması gerekir. Ayrıca gemiciler için özel gemici biletlerinde (Gemici bileti kesilmesi lazım) bagaj miktarı 40 kg olup, bu miktarı aşan bavullar fazla bagaj ücretine tabiidir. Bu nedenle tayfayı, gemi kaptanını ve gemi işletenini fazla bagaj konusunda uyarıp, tayfaların yanında yeterli para olduğundan emin olmamız gerekir. Eğer fazla bagaj ücretini acente ödeyecekse mutlaka bu ücretin ya gemiden ya da gemi işleticisinden önceden tahsil edilmesi gerekir.

Giriş, çıkış yapacak tayfalar için şehir içinde kalırken yapmaları ve yapmamaları gerekenlerin bulunduğu yazılı bir liste verilebilir ki, bu listenin içinde 24 saat acentenin temas numaraları, şehirde gezilebilecek

yerlerin listesi ve şehir haritası, gidilmemesi gereken dükkânlar, eğlence yerleri vs bulunmalıdır. Özellikle, gemi personeli büyük şehirlerin gece hayatı esnasında bilmeden problemle karşılaşmaktadırlar.

Gemi personelinin kalacağı otelin standardını, acente tarafından gemi işleteninden tahsil edilmek üzere, ödenecek tayfanın kalış maliyetlerinin hangilerinin acente tarafından karşılanacağı bilgisini alıp, hem gemi personeline ve hem de otele bu bilgileri kalışdan önce vermek gerekir. Birçok gemi işleteni, gemi personelinin alkollü içki, telefon masraflarını karşılamamaktadır**.**

Ayrıca gemiden ayrılacak veya gemiye katılacak gemi personelinin cep numaraları da acente memuru tarafından önceden alınılmalıdır ki gemi erken gelecekse veya gecikecekse gemi personelini uyarmak gerekebilir. Tayfa giriş ve çıkışlarını iki başlık altında toplayabiliriz.

6.1.3.3.1 Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerde tayfa giriş ve çıkışları

Türk boğazlarından transit geçiş yapan gemiler transit rüsuma tabidir ve bu meyanda gemi personeli değişimi yapabilirler. Eğer Gemi Personeli olmayan (Geçerli Gemici cüzdanı olmayan) bir kişi gemiye giriş / çıkış yaparsa geminin transit pratikası bozulur ve serbest pratikaya tabi olur ki bu da Fener ve Sıhhiye ücretlerinde iki katını aşkın bir fark meydana getirir. Bu nedenle giriş ve çıkış yapacak kişinin gemici olmasından emin olmalıyız. Bunun bir tek istisnası vardır (ki bazen yolcu gemilerinin transit geçişinde meydana gelir) gemi personeli olmayan kişiler, gemiden sağlık nedenleri ile ayrılabilirler. Bunun için Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nün yetkili doktorları tarafından hasta raporu verilmesi gerekir. Gemiye katılacak veya gemiden ayrılacak personel için yapılması gerekenler ana başlıklar halinde aşağıda verilmiştir.

- Gemi personelinin geçerli pasaportu ve gemici cüzdanı var mı? Kaptanın eşi, çocuğu, armatör temsilcisi, survey vs gemici cüzdanı olmadığı zaman yolcu olarak muamele görür. Ayrıca bazı ülkelerde – örneğin Türk liman otoriteleri tarafından özellikle 18 yaşından küçüklere çıkarılmış olan gemici cüzdanları uygulamada kabul edilmeyebilir.

- Geminin, işleticisinin veya kiracısının Kıbrıs Rum Kesimi ile bir ilişkisi var mıdır?

- Gemi personelinin uyruğu dolayısıyla tabi olacağı vize mevzuatı nedir, ne şekilde ve nereden vize alınacak, vize için gerekebilecek süre nedir? Vize müracaatları yapıldı mı? (Türk Konsolosluklarına, Dış İşleri Bakanlığına vs)

- Gemi personeli değişikliği için oluşabilecek ücretler kimin tarafından, ne zaman ve nasıl ödenecektir? Genel uygulama bu ücretlerin takribi olsa bile gemi gelmeden veya geminin geçişi sırasında ödenmesidir. Unutmayalım ki, parasını tahsil etmediğimiz veya edemeyeceğimiz herhangi bir servis, yapacağımız servisi boşuna yapmış olduğumuz anlamına gelir.

- Değişecek gemi personelinin varış ve/veya gidiş detayları elimizde mi? Otelde kalması gerekiyor mu?

- Geminin varışı ile personelin uçuşları/otobüs bileti birbirine uyumlu mu, geminin geçişinde herhangi bir gecikme meydana gelecek mi?

- Gemi kaptanına personel değişikliği için gerekli evrakları hazırlaması, gemiye nerede, ne zaman, nasıl çıkacağımız, VHF hangi kanalda olacağımız vs bilgileri zamanında verildi mi? Genelde istenilen evraklar, çıkacak / girecek gemi personelinin pasaport ve gemici cüzdanı detayları, ITC (1969), Minimum Safety Manning Certificate, Continuous Synopsis Record, ISPS Certificate, Management Certificate, Safety Equipment Certificate ve Ekleri (Form E), Registration Certificate, Class Certificate, Crew List (6 Suret), Store List (2 Suret), Cargo manifest (2 suret) olup, bu evrakların gemi tarafından hazırlanması gerekir ve acenteye de faks veya e-posta ile gemi gelmeden gönderilmelidir.

- Tayfa değişikliği için, Gümrük, Gümrük Muhafaza, Pasaport Polisi, Liman Başkanlığı, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Müdürlüğü, VTS Merkezi, yazılı olarak bilgilendirildi mi ve gerekli izinler önceden alındı mı?

- Gemiden çıkacak personel için, Gümrük saymanlığından veya pasaport Polisinden vize harcı yatırılıp, makbuz veya vize pulu alındı mı?

- Gemiye çıkış için kullanacağımız motor gerekli iznlere haiz midir, yeterli büyüklükte mi, istiap hacmi değişecek personel, acente memurları ve diğer resmi memurlar bindikleri zaman yeterli midir? Bavulları koyabileceğimiz kapalı alan var mıdır, teknenin kenarlarındaki usturmaçalar uygun mudur?

- Değişecek gemi Personeli, yetkili memurlar refakatinde gemiden alınıp/gemiye verilip pasaport ve gümrük muamelelerini müteakiben vizesinde belirtilen yurt içinde kalış süresi içinde tekrar yurt dışı edilmelidir.

- Yabancı personelde eğer yurt içine girişinde herhangi bir sınırlama varsa, pasaport polisi bu tahdidi, iç İşleri/dış İşleri bakanlıkları aracılığıyla araştırıp bu araştırmanın sonucuna göre personelin giriş veya çıkış yapmasına izin verebilir. Türk Personel için, bunlara ek olarak vergi borcu veya herhangi bir kanuni suçtan aranması varsa konu açıklığa kavuşana kadar personelin yurt dışına çıkışına izin vermez.

Genelde transit gemilerde personel değişikliği herhangi bir sorun çıkmaması veya evraklar hazır olması durumunda gemiye herhangi bir gecikme vermeden 10/15 dakika sürer.

Gemilere çıkış yapılacak yerler, Gümrük ve Polis idareleri tarafından belirlenmiş, Zeytinburnu (Zeyport), Karaköy Yolcu Salonu, Haydarpaşa Limanı ve Kartal Rıhtımı olup, bunun dışındaki yerlerden gemilere çıkılması kanunen yasaktır.

6.1.3.3.2 Türk Limanlarına uğrak yapan gemilere giriş çıkış yapacak tayfa işlemleri

Özellikle küçük limanlarda vize harcı yatırılan Gümrük saymanlığı sadece mesai saatlerinde çalıştığı için vize harcının önceden yatırılarak tedbir alınması gerekir. Bunlara ek olarak, 24 saat Gümrük Hizmeti veremeyen limanlarda, giriş çıkış yapacak tayfanın eşyalarının gümrük kontrolü için gerekli gümrük muayene memuru bulunmadığı durumlarda aynı hizmet Gümrük Muhafaza teşkilatından da istenebilir. Yalnız bu çeşit talepleri yazılı olarak mesai saatleri dâhilinde yapmak işleyişin akışı açısından gereklidir.

Bunun haricinde yapılması gereken muameleler transit gemiler için yapılacak muameleler dâhilindedir. Yalnızca eğer, liman uğrağı yapan gemilere Gemici Cüzdanı Olmayan personel giriş yapacaksa, Liman Başkanlığı geminin yolcu taşıma kapasitesine bakarak izin verir.

6.1.3.4 Gemi ve Tayfa Mektupları

Gemilerde görevli personele değişik nedenlerle posta teslimatı yapılmakla birlikte, ayrıca gemiden de acentelere yollanılması için posta verilmektedir. Tayfa mektupları ve posta işlemleri günümüzde elektronik ortamda yapılması sebebiyle eskiye nazaran daha azalma göstermekle birlikte bu konuda acente olarak dikkat etmemiz gereken bazı hususlar aşağıda ana başlıklarla verilmiştir.

- Özellikle yolcu gemilerinde ve askeri gemilerde gemiye verilecek postaların detayını gemi gelmeden önce gemideki görevli personele bildirmemiz ve gemiden postaların ne şekilde gemiye verileceği konusunda (Rıhtım üzerinde veya acente botunda kontrol bittikten sonra) onay almamız geminin emniyeti bakımından gereklidir. Kaynağını ve içeriğini bilmediğimiz posta gönderilerine temkinli yaklaşmamız güvenlik amacıyla elzemdir.

- Kurye firmaları ile gönderilmiş (DHL, FedEx, UPS, Yurtiçi Kargo vs gibi) ve gönderi numarası belli postaları gemi varışından önce takip edip, herhangi bir gecikme durumunu gemi kaptanına ve işleticisine bildirmemiz gerekir.

- Gemi varışında gemiye gelen postaları imza karşılığı gemiye ivedilikle vermemiz gerekmektedir. Unutmamalıyız, gemideki personeli karaya bağlayan etmenlerden biri de onların mektuplarıdır. Ayrıca gemi postalarının içinde, mal ile alakalı kargo dokümanları, gemi sertifikaları, pasaport vs gibi aciliyeti gerektiren doküman bulunabilir. Bu nedenle gemi gelişinde bu evrakları gemiye teslim etmek gerekir.

- Gemiye yollanacak veya gemiden alınacak postanın, gemiye teslimi esnasında oluşabilecek masraflar önceden hem gemi kaptanına hem de gemi işleticisine bildirilmelidir. Örneğin, boğazdan transit geçiş yapacak gemiye verilecek posta için yapılacak motor teması maliyeti dolayısıyla, posta teması daha sonraki bir limanda da maliyet olmadan gerçekleşebilir. Ayrıca yine belirtmek gerekir ki, transit gemilerde geminin geçişine yardımcı olan kılavuzların görevleri arasında gemi postalarını teslim etme bulunmamaktadır.

- Gemiden yollanmak üzere, acente tarafından teslim alınacak postalarda, posta gönderi ücretinin kimin tarafından ödeneceği (eğer gemi işleticisi ödemeyecekse, gemiden ücretin peşin alınması), hangi adrese ne şekilde gönderilmek istendiği ve yollanacak postanın içeriğinin ne olduğu konusunda yazılı olarak bilgi sahibi olmamız gerekir. Eğer gümrüğe tabi olabilecek bir posta ise, (yakıt numunesi, yedek parça, vs) bununla ilgili fatura ve çeki listesinin gemi tarafından hazırlanarak acenteye verilmesi gerekir. Özellikle, yanıcı, yakıcı parlayıcı vs içeren gönderileri gemiden teslim almadan önce

göndereceğimizden emin olmamız gerekir. Bu nedenle gönderici firmalardan bu tip malzemenin hangi şartlarda (paketleme, fiyat, hava, kara postası vs) yollanacağı bilgisini edinmemiz gerekmektedir.

- Gemiden alınan posta içerisinde değerli evrak (özellikle yolcu gemilerinde seyahat çeki vs) veya madde bulunması durumunda postalama esnasından oluşabilecek zarar ve kayıp olayları konusunda sigorta yaptırılıp yaptırılmayacağının gemiden yazılı onayını almamız gerekmektedir.

- Özellikle adi posta tabir ettiğimiz şekildeki gönderilerde, (tayfa mektupları, kartpostal) vs gönderinin adrese tesliminde yaşanabilecek sorunların acentenin sorumluluğunda olmadığını bildirmekte fayda vardır.

- Özellikle Transit ve demirdeki gemilere yapılacak temasları, görevli Gümrük Muhafaza, Polis, Sahil Sağlık gibi yetkili mercilere önceden yazılı olarak bildirmek ve izin almak gerekir.

6.1.3.5 Kaptan Avansı

Kaptan avansları, gemi ihtiyaçları için gemi işleteni, sahibi, kiracısı, yük sahibi vs tarafından kaptana yapılan nakit teslimatını kapsar ve kısaca CTM (Cash To Master) olarak adlandırılır. Kaptan avansları verilirken dikkat etmemiz gereken hususlar aşağıdadır.

- Gemiye verilecek kaptan avansının istenilen miktarda ve istenilen banknotlarla gemiye teslimi gerekir. Birçok gemi kaptanı, bu paraları maaş olarak gemide dağıttığından, gemi kaptanının isteği bozuk paraların gemiye teslim edilmesinde özen göstermeliyiz.

- Gemiye kaptan avansı teslimlerinde yazılı alındı makbuzu alınmalı ve gemi kaptanına verilen parayı sayarak teslim etmeliyiz.

- Daha sonra ortaya çıkabilecek, sahte para riskini önlemek için gemiye verilen paraların seri numaraları görülecek şekilde fotokopileri çekilmeli ve gemiye teslimlerde kaptandan bu fotokopilere de imza atması rica edilmelidir.

- Yüklü miktarlardaki nakit teslimlerinde, paranın kaynağı konusunda dikkatli olmamız gerekir. Hiç çalışmadığımız bir kişiden gelen para teslimi talepleri, kara para aklama, kanunsuz para transferleri olasılıkları göz önüne alınarak cevaplanmalıdır.

- Para teslimlerinde, çalınma ve kaybolma risklerine karşı sigorta yaptırmamız elzemdir. Ayrıca, özel emniyet firmaları güvenli para taşınmasında yardımda bulunabileceklerdir.

- Kaptan avansı teslimlerinde, maliyet ve servis bedelinin iyi hesaplanarak gemi işleticisine önceden detaylı olarak bildirilmesi gerekir. Böylece gelen kaptan avansı ile birlikte masraflar da gelmiş olur.

- Tayfa maaşlarının banka hesaplarına yatırılması sırasında, her bir tayfa tarafından detaylı olarak imzalı deklarasyon almak gerekir, ayrıca geminin varsa Sorgu Kağıdı ve Onaylı Tayfa Listesi ile birlikte, her bir tayfanın pasaport ve gemici cüzdanı Fotokopilerinin önceden temini zaruridir.

7.1 NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

7.1.1 Giriş

Deniz ticareti, denizlerin sağladığı imkân ve kolaylıklardan yararlanma çaba ve uğraşılarının önemli bir bölümünü oluşturur. Denizlerin sağladığı kolay, ucuz ve güvenli taşıma imkânlarından yararlanarak bir kıyıdan diğerine mal taşınması ve mal mübadelesi esasına dayanmıştır. Zaman içinde ağırlıklı olarak yolcu ve yük taşıması ticaretine dönüşmüştür. Bu ticaretin başlıca taşıma aracı **"Ticaret Gemisi"** dir. Ticaret Gemisi, *"Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın Ticaret Gemisi'* sayılır.

Ticaret gemisiyle yapılan yük taşımaları, ulusal ve uluslararası belirlenmiş kurallar çerçevesinde yapılır. Bu kuralların başında, taşıma sözleşmeleri gelir ve bu sözleşmeye kısaca **"Navlun Sözleşmesi"** denir. Navlun Sözleşmesi, iki kişi arasında yapılan bir sözleşmedir. Yük ve eşyanın denizyoluyla taşınması konusunda bir sözleşme yapılmışsa bu bir "Navlun Sözleşmesi"dir. Navlun sözleşmeleri genel olarak gemilerin iki türlü kiralanması asasına dayanılarak çeşitlenmiştir. Bunlar;

a. Kiracı bir gemiyi belirli bir süre için kendi gemisiymiş gibi sahiplenip işletmek isterse, kullanacağı sözleşme (Charter Party), "Time Charter" "Zaman Esaslı Sözleşme" ' dir.

Time charter altındaki gemiler belirli bir süre; (üç ay, altı ay veya bir yıl gibi bir zaman için) kiralanır. Bu kiralama sistemine göre, yakıt ve liman masrafları kiracıya, diğer masraflar gemi sahibine aittir. Gemi Acentelerinin burada dikkate alması gereken konu, gemiye veya mürettebata ait yapılan masraflardır. Teknik olarak bu masraflar kiracıya değil, armatöre aittir. Diğer bir konu ise, gemilerin kira başlangıcı ve sonunda kiraya giriş ve çıkış sörveylerinin yapılmasıdır.

b. Muayyen bir yük ve eşya için tek sefer taşıtma yapılacaksa bu (Voyage Charter) "Seferlik Kiralama" sözleşmesidir.

c. Çıplak Gemi Kiralama, (Bare Boat Charter) İçinde gemiadamı (kaptan/zabit/tayfa) olmaksızın bir gemiyi, belli bir zaman için donatandan kiralamaktır. Geminin gemiadamlarıyla donatılması (manning), yakıt ve kumanyası kiracı tarafından sağlanır. Gemiadamları, kiracının müstahdemidir ve kiracı kaptana, her türlü talimatı verir.

Navlun Sözleşmesi bir kira sözleşmesi değil, muayyen bir yükün alınması ve alıcısına teslimini taahhüt eden istisnai bir akittir. Navlun Sözleşmesi, taraflar arasında imzalanan ve taşıma taahhüdü içeren bir sözleşmedir. Gemi sahibi açısından taşıma taahhüdü içeren ve sözleşme gereği elde edilen navlun gelirinin ticari kazanç niteliği taşımasıdır.

Dünyada işlem gören mal ticaretinin işleyişine göre özel amaca yönelik taşıma araçları ve bu araçlarla taşınana ve belirli örgütlerce hazırlanmış "Taşıma Sözleşmeleri" (Navlun Sözleşmeleri) vardır. Bu sözleşmeler, uzun incelemeler ve denemeler sonucu elde edilen bilgilerle yasal hale getirilen kurallara dayanılarak hazırlanmıştır. Navlun Sözleşmelerinde, taşınacak yükün özelliği dışında diğer konuların genel kuralları çerçevesinde işlem yapılmaktadır. Bu bölümde ele aldığımız "GENCON Charter Party" üzerinden bilgi verilmeye çalışılacaktır. Ülkemizin deniz ticaret hukukuna ait genel şartları ihtiva eden navlun sözleşmelerinin yapısına göre, bir gemi acentesinin gemi varmadan önce elde etmesi gereken bilgilerin neler olduğunu bilmesi gereken konulara değinilecektir.

7.1.2 Navlun

Navlunun sözlük anlamı, bir limandan başka bir limana nehir veya denizyoluyla taşımak için gemiye alınan yük ve eşyanın taşıyıcı tarafından, gemisinde taşınması için istenen ücrettir.

7.1.3 Navlun Sözleşmesi Kavramı

Taşıma işi, taşıyan ile taşıtan arasında yapılan bir "Navlun Sözleşmesi" ile gerçekleşir. Bu kavram, bir yerden bir yere taşınacak yük ve eşyanın tümü; denizde emtia taşıması karşılığı olarak, ulusal ve uluslararası yasalara uygun olarak hazırlanmış navlun mukavelesine dayanılarak yapılan taşıma ve karşılığında alınan ücret olarak tanımlanır.

7.1.4 Navlun Sözleşmesi Unsurları

Navlun Sözleşmesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin üçüncü bölümünde yer almaktadır. Amacı, taşınacak olan yükün güvenilir bir şekilde varma limanı ya da gösterilen emin bir rıhtım veya iskeleye yanaşarak teslim edilmesidir.

Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan TTK 1141'nci maddesi uyarınca gemisini denize, yüke ve yola elverişli olmasını sağlamakla yükümlüdür. Taşıyan, gemisinin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumlu tutulur.

Taşıyan, navlun karşılığında;

a. Taşıtan ile bir seferlik "Navlun Sözleşmesi" yaparak belirtilen limanlar arasında yük ve eşya taşıması yapar. Seferlik kira anlaşmaları her ne kadar tek bir yüke ait ise de ilgili taraflar devamlı iş yapmalarını kararlaştırmış olabilir. Bu durumda gemiler peş peşe müteakip seferler şeklinde bağlanmış veya sabit bir müddet zarfında taşınacak toplam yük miktarı veya muayyen miktardaki yükün taşınması da olabilir. (Consecutive Voyage)

b. Taşıyan, kırkambar sözleşmesiyle belirlenmiş yük ve eşyayı belirtilen limanlara nehir ve denizyoluyla taşımasını üstlenir.

İki kişi arasında denizyoluyla bir taşıma sözleşmesi yapılmışsa ve bu taşımanın konusu yük ve eşya ise, bu sözleşme navlun sözleşmesi olarak tanımlanır. Bu tanımda:

(1) Taşımanın nehir ve denizyoluyla (gemiyle) yapılması,

(2) Taşıyan, yük ve eşyanın taşınması üstlenilmiş (taahhüt edilmiş) olması,

(3) Yük ve eşya, taşımayı üstlenen kişinin egemenliğine (zilyetliğine) geçmesi,

(4) Taşıma karşılığında bir ücretin (navlun) ödenmesi,

öğelerini içeren sözleşmeye (mukaveleye) "Navlun Sözleşmesi" denir. Navlun (denizde eşya taşıma: carriage of goods by sea) sözleşmesi bir mukaveleyi, Charter party ise bu sözleşmenin yazılı olduğu senedi, belgeyi anlatır. Özet olarak, bir navlun sözleşmesi üzerinde anlaşarak charter party imzalanması, temel kuraldır.

Gemiyle yük taşınmasına ilişkin olarak uygulamada "konişmento", "navlun sözleşmesi", "trip charter", "time charter" gibi sözcüklerin kullanıldığı görülür. Bunların bir bölümü TTK'nda yer alan, bir bölümü ise uluslararası uygulamadan yansıyan sözcüklerdir ve hepsi de temelde navlun sözleşmelerini anlatır.

7.1.5 Navlun Sözleşmesi Tarafları

Nehir ve denizyolu taşımacılığı deyince ilk başta Navlun Sözleşmesi akla gelir. Bu sözleşmeler, değişik türlerde olmasına karşın genel anlamda birbirleriyle ötüşür. Beherinde de yükleme / boşaltma limanı ve zamanı, hazırlık mektubunun verilmesi ve kabulü, navlunu ve ne zaman ödeneceğini, demuraj ve miktarı yazılıdır. Bu sözleşmeler, matbu olmakla birlikte, özel bir anlaşma ile belirtilen hükümlerin dışında kalan kurallar için bir Charter-Party'ye atıf yapılması gerekir. Eğer yapılan özel anlaşmalarda bir Charter-party'e, açıkça tamamen ya da kısmen, atıfta bulunulmuşsa, charter-party'de kullanılan sözcüklerin, deyimlerin ve teamülün onların yerine geçen kısaltmaların sözleşme hükümleriyle bağdaşır ve bu anlamda kullanıldıkları kabul edilir. "Charter-party" de sık geçen sözcüklerin bazen kısaltılmış olarak kullanıldığını ve bu sözcüklerin konişmento dâhil olmak üzere her türlü navlun sözleşmesinin içerdiği sözcükler olduğu göz önünde tutulmalıdır.

Nehir veya denizyolu taşımacılığında yapılan Navlun Sözleşmesi, taşıyan ile taşıtan arasında belirli kurallar çerçevesinde gerçekleşir. Taraflardan biri, bir bölgeden başka bir bölgeye belirtilen yükü taşıtacağını, diğeri ise yükü taşıyacağını kabul ve taahhüt ederler. Yapılan charter-party'nin ana kurallarını içeren kavramlar ve bu kavramların açıklamaları aşağıdaki gibidir:

Taşıyan (Carrier) **:** Denize, yüke ve yola elverişli bir geminin sözleşmede belirtilen limanlar arasında yük ve eşyanın taşınmasını üstlenen kişi

Taşıtan (Charterer) **:** Denize, yüke ve yola elverişli bir geminin sözleşmede belirtilen limanlar arasında yük ve eşyasının taşınmasını sağlayan kişi.

Yükleten (Shipper) : Yükleten, navlun sözleşmesi uyarınca yükü gemiye teslim eden kişidir. Yükü gemiye teslim eden yükleten, (taşıtan olmasa da) konişmento düzenlenmesini istemek, gönderileni belirlemek, yükün güverteye yüklenmesine rıza göstermek gibi haklara sahiptir. Genel olarak yükleten taşıtan değildir. Bazen taşıtan ve yüklemeyi yapan aynı kişi olur.

Gönderilen/Alıcı (Consignee) : Gönderilen konişmentoya, ya da navlun sözleşmesine göre yükü teslim almaya yetkili kılınmış kişidir. Gönderilenin yükü teslim edinceye kadar taşıyana karşı bir borcu, bir edimde bulunma yükümlülüğü yoktur. Yükü teslim edince taşıyana karşı bazı borçlar yüklenir. Bunlar navlun, vergi, sürastarya vb. gibi borçlardır.

Liman (Port) : Liman (port) sözcüğü, gemilerin rıhtım, demiryeri, şamandıra ve benzeri yerlerden yükleme ve boşaltma yaptıkları her türlü alanı anlatır. Bu alanın dışında ve uzağında da olsa, gemilerin sıra bekledikleri ya da sıra beklemeye zorunlu oldukları yerler de liman sözüne dahildir.

Rıhtım / İskele (Berth) : Rıhtım (berth) sözcüğü, liman içinde geminin yüklenmesi ya da boşaltılmasına özgülenmiş yeri anlatır. Eğer rıhtım (berth) sözcüğü kullanılmamış fakat belli yer adıyla belirtilmişse, bu tanım gene uygulanır.

Hazırlık Mektubu (Notice of Readiness) (NOR) : Bu deyim, charter party'e göre taşıtana, yükletene, alıcıya ya da bir başkasına, geminin yükleme ya da boşaltma limanına ya da rıhtıma vardığının bildirilmesini anlatır.

Varışta Ulaşılabilir ya da Her Zaman Ulaşılabilir (Reachable On Her Arrival or Always Accessible : Bu sözcükler ya da terimler taşıtanın, limana varışında geminin, olağandışı bir şey olmadıkça, derhal ve güvenli bir şekilde yanaşabileceği bir rıhtım sağlamayı yükümlendiği anlamına gelir.

Istarya (Laytime) : Bu sözcük tarafların anlaşması uyarınca, donatanın navluna ek bir para almaksızın gemisini yükleme ya da boşaltmaya tahsis ettiği süreyi (zaman aralığını, periyodunu) belirtir.

Taşıma Mukavelesi (Booking Note) : Taşıtanın, bir limana sevkedeceği yüküyle ilgili taşıyana müracaat ederek gemisinde yer ayırtmasıdır. "Booking Note" (Taşıma Anlaşması) taşıtan ve taşıyan için bağlayıcı bir sözleşme hükmündedir. Bu anlaşma çoğunlukla, bir limandan diğer bir limana veya bölgeye düzenli sefer yapan gemilerde kullanılmaktadır. Her özel anlaşmada olduğu gibi, bu anlaşmada da benimsenmiş bir çarter-parti'ye atıfta bulunulması gerekir.

Günde Ambar ağzı Başına (Per Hatch Per Day) : Bu deyim, istarya süresinin, yük miktarını belirten sayının (A' nın) geminin ambar ağzı sayısıyla ambar ağzı başına kararlaştırılan günlük miktarın çarpımına (B' ye) bölünmesiyle gösterilir.

Gün (Day) : Bu sözcük, saat 00.00 dan başlayıp 24.00'e kadar aralıksız süren 24 saatlik süreyi gösterir. Günün parçaları oransal olarak belirtilir.

Aralıksız Günler (Clear Days) : Bu deyim, bildirimin yapıldığı günü izleyen günün saat 00.00'ında başlayıp, kararlaştırılan sayıdaki günün bittiği saat 24.00'e kadar birbiri arkasına gelen günleri anlatır.

Tatil (Holiday) : Bu sözcük, normal çalışacakken mevzuat gereği çalışılmayan, fakat Pazar, Cuma gibi hafta tatili günlerinden olmayan gün ya da gün parçasını belirtir.

Çalışma Günleri (Working Days) (WD) : Bu deyim, açık sözleşme hükmüyle istaryadan hariç tutulmayan günleri belirtir.

Birbiri Ardına Gelen Günler (Running Days or Consecutive Days) : Bu terim, birbiri arkasına gelen günleri anlatır.

Hava Müsaadeli İş Günleri (Weather Working Day (WWD) or Weather Working Day of 24 Hours orWeather Working Day of 24 Consecutive Hours) : Bu deyimler 24 saatlik çalışma gününü anlatır. Ancak, hava koşullarının yükleme ya da boşaltmayı engellediği ya da çalışma yapsaydı engelleyeceği süreler bundan düşülür.

Hava Müsaadeli (Weather Permitting) (WP) : Bu deyim, havanın geminin yüklenmesini ya da boşaltılmasını engellemesi durumunda, bu engelleme süresinin istaryadan sayılmayacağını anlatır.

Sayılmaz, Müstesna (Excepted or Excluded) : Bu sözcükler, belirtilen günlerde gemide yükleme boşaltma işleri yapılsa bile istaryadan sayılmayacağını belirtir.

Çalışma Önce Başlarsa (Unless Sooner Commenced) : Bu deyim, istaryanın sayılmaya başlamasından önce bir çalışma yapılırsa, bu çalışma süresinin istaryadan sayılacağını belirtir.

Kullanılmadıkça (Unless Used) (UU) . Bu tabir, istarya başladıktan sonra istaryadan istisna edilen süreler içinde yükleme ya da boşaltma yapılırsa çalışılan bu sürelerin istaryadan sayılacağını belirtir.

Tasarruf Edilen Zamanın Mahsubu (To Average Laytime) : Bu deyim, taşıtana yükleme ve boşaltma için verilen istarya sürelerini birleştirme seçeneği tanıdığını gösterir. Bu seçeneğin kullanılması durumunda, yükleme ve boşaltma için tek bir süre verilmiş gibi olur.

Tersinir İstarya (Reversible Laytime) : Bu deyim, taşıtana yükleme ve boşaltma için verilen istarya sürelerini birleştirme seçeneği tanındığını gösterir. Bu seçeneğin kullanılması durumunda yükleme ve boşaltma için tek bir süre verilmiş olur.

Yazılı (In Writing) : Bu deyim bütün haberleşme şekillerinin tümü dâhil olmak üzere her türlü gönderme aracıyla, gözle görülebilir mesajın gönderilmesini ifade eder.

Yanaşma İçin Beklenen Zaman İstarya Sayılır (Time Lost Waiting for Berth to Count as Loading orDicharging Time or as Laytime) : Bu cümle, yükleme ya da boşaltma rıhtımının geminin yanaşmasına elverişli olmaması ve geminin bekleme yerinde hazırlık mektubu verememesi durumunda, beklemede geçen zamanın yerine göre istarya sayılması, eğer istarya dolmuşsa süristarya sayılması gerektiğini anlatır. Rıhtım yanaşmaya elverişli olunca bu zaman sayımı durur. Gemi hazırlık mektubu verebilecek yere gelince, mektubun verilmesinden itibaren süristarya ve C/P de belirtilen süre geçer geçmez istarya işlemeye başlar.

Yanaşsın Yanaşmasın (Weather In Berth Or Not (WIBON) Or Berth Or No Berth) : Bu deyimler şu anlama gelir; Eğer gemi vardığında yükleme ya da boşaltma rıhtımına yanaştırılmıyorsa gemi, liman içindeki ya da dışındaki mutat bekleme yerine ulaşır ulaşmaz hazırlık mektubu verebilir ve c/p hükmüne göre de istarya işlemeye başlar. Rıhtım yanaşmaya hazır duruma gelince istarya işlemesi durur ve gemi (yanaşıp) yüklemeye ya da boşaltmaya hazır duruma gelince zaman yeniden işlemeye başlar.

Serbest Pratika Almış ve/veya Gümrüğe Girmiş (Vessel Being In Free Pratique and/or HavingBeen Entered At The Custom House) (WIFPON / WCCON) : Bu deyimler formalitelerin tamamlanması işini geminin hazırlık mektubu verebilmesi için bir ön koşul olmadığını belirtirler. Ancak, bu formalitelerden birinin tamamlanmasının neden olacağı gecikme ve istaryadan ya da suristaryadan sayılmaz.

Suristarya, Demuraj (Demurrage) : Bu sözcük, donatanın sorumlu tutulamayacağı bir nedenle istaryanın aşılması durumunda bu gecikme karşılığı olarak donatana ödenmesinde mutabık kalınan para tutarını belirtir. Süristaryanın işlenmesinde istaryaya ilişkin istisna kuralları uygulanmaz.

Dispeç (Despatch Money or Despatch) : Bu tabir, yükleme ya da boşaltmanın istarya bitmeden tamamlanması durumunda donatanca ödenmesinde mutabık kalınan parayı anlatır.

Kazanılan Çalışma Zamanı (Despatch On (All) Working Time Saved (WTS) or On (All) Laytime Saved) : Bu deyimler, dispeç parasının, yükleme ya da boşaltmanın bitiminden istaryanın bitimine kadar olan süreden, istarya sayılmayacak dönemlerin düşülmesiyle bulunacak süreye göre ödeneceğini anlatır.

İstarya veya starya : Yükleme-boşaltmaya ayrılan (tahsis edilen) günlere istarya denir. (layday) Navlun Sözleşmesi'nde istarya çoğunlukla gün olarak belirtilir; bazen saat olarak gösterildiği de olur. Limanlarda çok az kalacak biçimde dizayn edilmiş kimyasal yük taşıyan tankerlerin C/P'lerinde istarya saat olarak yazılmaktadır.

C/P de gün olarak belirtilen istarya genel olarak yükleme için ayrı, boşaltma için ayrı olmak üzere belirtilir. Bazen de yükleme-boşaltma için tek bir istarya kararlaştırıldığı olur. "İstarya toplam olarak 7 gündür" ibaresi kullanılır. Bu ibare, yükleme ve boşaltma için toplam 7 gün ayrıldığını, taşıtanın bu süre içinde yüklemeyi ve boşaltmayı gerçekleştirmesinin kararlaştırıldığını gösterir. Böyle bir anlaşmada taşıtan yüklemede 4, boşaltmada 3 gün kullanırsa, süristarya ödemez.

Bazen C/P'lerde istarya ambarağzı başına belli bir miktarda belirtilir, "ambarağzı başına 300 ton" şeklinde bir ibare yer alır. Bu durumda 3 ambarlı bir gemide günlük 900 ton yükleme veya boşaltma yapılması gerekecek demektir.

Navlun Sözleşmelerinde istaryanın başlangıcı için "NOR sabah verilirse saat 13.00'de, öğleden sonra verilirse ertesi gün saat 08.00'de zaman sayımı başlar" şeklinde hüküm vardır.

Süristarya veya sürastarya veya demuraj : İstarya süresi içinde yükleme ya da boşaltma eylemi bitirilemeyebilir. Bu sürenin aşılmasındaki kullanılan zamana "süristarya" denir. Süristarya'nın İngilizce karşılığı "demurrage" olup, Türkçemizde buna yakın bir teleffuzla "demuraj" denilmektedir.

Dispeç (Despatch) : Türkçe'de "dispeç" olarak kullanılan terim, İngilizce'de "despatch" dir. Bu, "süristaryanın tersidir. Yükleme ya da boşaltmada istaryanın tümü kullanılmadan yükleme ya da boşaltma eylemi tamamlanırsa eylemin tamamlanmasıyla, istaryanın bitimi arasında kalan süreye dispeç denir. Bunun karşılığı olan paraya da dispeç parası (despatch money) denir.

Sözleşmelerde çoğunlukla dispeçle ilgili hüküm yer alır. Bununla birlikte hiç dispeçten bahsedilmeyen veya dispeçin söz konusu olmayacağını belirten (no despatch) ibaresi taşıyan navlun sözleşmeleri de vardır.

Dispeç parası, geminin tasarlanandan ya da kararlaştırılandan daha çabuk yüklenmesi veya boşaltılması dolayısıyla, seferin süre bakımından kısalmasından yararlanan taşıyanın, taşıtana verdiği bir ödül olarak ta sayılabilir. Dispeç parası ya da belli bir tutar olarak belirtilir ya da demurajın yarısı gibi bir ibareyle süristaryaya gönderme yapılarak belirtilir.

Hareketsiz Geçen Günler (Detention) (Ditenşın) : İngilizce "detention" dan dilimize geçen "ditenşın" sözcüğü, geminin süristarya süresini de aşacak şekilde bekletilmesi durumunu anlatmak üzere kullanılır. Bu sözcüğün, gemiyi her türlü haksız bekletme durumları için kullanıldığını, bu arada süristaryanın aşılması halini anlatmak için de aynı terimin kullanıldığı görülür. Geminin bekletilmesi durumunu anlatan sözcük, bu bekletmenin karşılığı olan tazminatı anlatmakta da kullanılır.

Taşıyanın, süristarya süresinden fazla beklemek zorunda kalırsa, süristaryayı aşan süre için, taşıtandan zararını kanıtlamak suretiyle, süristarya parasından daha büyük tutarda bir tazminat alabilme hakkı doğar. Örnek olarak, günlük süristarya birimi 3.000 dolardır, üç gün süristarya işlemiştir ve (3x3.000=) 9.000 dolar süristarya parası alacaktır. Taşıyan, süristaryadan sonra da üç gün boşaltma için beklemek zorunda kalmışsa, bu zararını kanıtlayarak günlük 5.000 dolardan (3x5.000=) 15.000 dolar ditenşın (hareketsiz geçen günler) tazminatı alabilir.

(TTK Md. 1174/3 de "taşıyana, süristaryayı aşan süreler için, süristarya parasından daha fazla bir tazminat (ditenşın) isteyebileceği" hükmünü getirmiştir.

Zaman Çizelgesi (Time Sheet) :

Tanım : Navlun sözleşmelerinde geminin yüklenme ve boşaltılmasında geçecek zaman belirtilir. Bu konuyla ilgili olarak konmuş kurallara ya da hükümlere göre değerlendirilir. C/P'de belirtilmiş olan istarya süresini aşılıp aşılmadığını saptamak, sonuç olarak gerçekleşmiş dispeç ya da demorajı bulup bunun karşılığı olan parayı belirlemek amacıyla, yerleşmiş bir biçime uygun olarak yapılan çizelgeye zaman çizelgesi (time sheet) denir.

Bu "Zaman Çizelgesi"nin yerleşmiş bir biçimi, BIMCO'nun önerdiği form olarak geniş ölçüde kullanılmaktadır. Time Sheet yapılırken, C/P'nin yükleme-boşaltmayla ilgili hükümleriyle, geminin yükleme/boşaltmasına ilişkin olaylar çizelgesi göz önünde tutulur; bu bakımdan c/p hükümleri kadar "olaylar çizelgesi" (statement of facts) çok önemlidir.

Olaylar Çizelgesi (Statement of Facts) : Bir zaman çizelgesi düzenleyebilmek için C/P'de yer alan yükleme-boşaltmaya ilişkin hükümlerin bilinmesi ve yükleme/boşaltma eyleminin bu hükümler kalıbına dökülmesi gerekir. Bunu yapabilmek için de geminin yükleme ya da boşaltma ya da her ikisi aşamasında geçen başlıca olayların bilinmesi gerekir. Bu olayların başlıcaları;

- Nor'un verilmesi ve kabulü,
- Yüklemenin başlaması ve bitimi,
- Yüklemenin durmasına ilişkin bilgiler (geniş şekilde),
- Hava durumu,
- Varsa grev hakkında bilgi,

- Olmuşsa kazalar hakkında bilgi (vinç arızası, kırılması, sapan kopması),

benzer bilgiler.

Bu bilgileri içeren belgeye (tutanağa, çizelgeye, yazıya) İngilizce'de "Statement of Facts" denir. Geminin yükleme ya da boşaltma operasyonu bitince, daha sonra her iki yan ilgililerinin bir zaman çizelgesi yapmasına olanak verecek şekilde maddi olayları yansıtan olayların tutanağıdır. Bu yükleme ve boşaltmada belirtilen olayların seyri, gidişatı yazılır. İşte yazılan bu olaylar (facts) Navlun Sözleşmesi hükümleri ile harmanlanınca da "time sheet" ortaya çıkar. Olaylar Çizelgesi kaptan ve yükleyen/gönderilen temsilcisi tarafından imzalanır.

Çalışma saatleri ve tatiller sorunu : "Çalışma saati" kavramı, resmi çalışma saati olarak kabul edilmiş dönemleri, periyotları (süre aralığını) anlatır. Bilindiği gibi, gün içindeki çalışma saatleri de, haftanın çalışma günleri de her ülkenin belli bir kentinde yaz ve kış olarak çalışma saatleri uygulaması değişmektedir. Hazırlık mektubu, Navlun Sözleşmesinde aksi bir hüküm bulunmadıkça, çalışma saatleri içinde verilir. Bazı ülkelerde hafta tatili değişik günlerde uygulanmaktadır. Bunlar, Müslüman Arap ülkelerde Cuma, İsrail'de Cumartesi, diğer ülkelerde ise Pazar hafta tatili günleridir.

7.1.6 Gemi Acentesinin Görevleri ve Sorumlulukları

Navlun sözleşmelerinde gemi acentesinin görev ve sorumlulukları vardır. Liman acenteleri bu görevi yerine getiribilmesi için onu atayan donatanı/kiracısı tarafından Navlun sözleşmesinin yüklemesinin veya boşaltma şartlarının bilgileri verilmelidir. Veya acenye bu bilgileri istemelidir. Liman acentesinin bu bilgilere erişememe durumunda uluslararasıu kuralların belirlediği hükümleri yerine getirmelidir.

Özellikle taşıyan/donatan için önemli olan geminin gelişinde NOR un zamanında verilmesi, yükleme boşaltmanın başlaması, durması, hava durumu vinç arızası vs yükleme boşaltmayı etkileyen olaylar SOF üzerine yazılmalıdır.

Deniz taşımacılığında taşıyıcı lehine navlun denilen ücretin yanında bir kısım ücretler de yer almaktadır. Ve bunların bir kısmı gemi acentesi ile ilgili ücretlerdir. Bunlar;

Pişmanlık Navlunu : Navlun Sözleşmesi gereğince taşıma yapacak gemi, yüklemesini tamamlamasından sonra taşıtan herhangi bir nedenle sözleşmeyi tek taraflı olarak feshedebilir. Bu durumda taşıtan, taşıyana pişmanlık navlunu öder. Bu konu TTK 1158 ve devam eden maddelerinde genişçe yer almaktadır.

Mesafe Navlunu : Gemi, yolculuk başladıktan sonra umulmadık bir hal yüzünden yükü emniyet altına almak için yakın bir limana sığınmasından dolayı, taşıtan tarafından taşıyana ödenen bir navlundur. Avarya konusu olup hukuki yolla çözülür.

Navlun Vergisi (%5,18): Yabancı bayrak altında taşıma yapan gemilerin Türk Limanlarından yapmış oldukları yüklemelerden elde ettikleri kazançlarından 193 sayılı gelir vergisi kanunu ve 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun ilgili maddeleri gereğince Navlun Vergisi - Dar Mükellefiyet Vergisi ödemekle yükümlüdürler. Ancak, navlun kazancını elde eden kişi veya kuruluş, Türkiye ile çifte vergilendirme anlaşmasına tabi ülkerden biri ise bu anlaşmanın hükümleri uygulanmaz.

Navlun Komisyonu : Bir yükün taşınmasına aracılık eden ve taşınmasını Navlun Sözleşmesi ile bunu gerçekleştiren liman acentesi, elde edilen navlun üzerinden yüzde oranında "navlun komisyonu" alır. Alınan bu ücret, Navlun Sözleşmesi'nin Komisyon (Brokeraj) maddesinde yüzde oranı ile belirtilir.

Primaj : Deniz taşımacılığında yüke gösterdiği ihtimam karşılığında taşıyan tarafından acenteye yapılan bir ücrettir. Türk Ticaret Kanununda ayrıca düzenlenmemiş olup, tek tanımı Gemi Acenteleri Asgari Ücret Tarifesinde yapılmıştır. Bu tarifeye göre primaj konteyner ile taşınan yükler, RO-RO gemilerle taşınan ve kendi kendine yürüyebilen tekerlekli paletli vasıta ve iş makinaları ile otomobil, jeep panelvan, minibüs midibüs yüklerine uygulanır.

Bir gemi acentesinin, geminin limanda olduğu sürece, gelişen olayları günün belirli bir zaman diliminde donatanına / kiracısına bilgi verme yükümlülüğü vardır. Liman acentesinin vermiş olduğu bu bilgiler, geminin bir sonraki seferinin sağlıklı yapılmasına ışık tutacaktır. Acentenin vermiş olduğu bu bilgiler, donatanını memnun bırakacak ve bir sonraki seferlerde ilk arayacağı acentesi olacaktır.

8.1 GEMİ ACENTELİĞİ ve HUKUKU

8.1.1 Deniz Ticareti Hukuku

8.1.1.1 Giriş

Gemi Acentesi evrensel bir meslek dalıdır. Uluslararası kurallara göre çalışır. Kendine özgü bir yasası yoktur. Türk Ticaret kanunu hükümlerine tabi olmakla birlikte birçok kanunun uygulayıcısıdır. Gemi acentesi, yeryüzünün neresinde ve zamanın hangi noktasında olursa olsun, mesleğinin gereği, günün her saatinde çalışması gereken ve denizcilik alanında etki yaratan bir meslek koludur.

Gemi Acentesi, Türk limanlarına gelen deniz taşıt ve araçlarının yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi, kiracısı, yük sahibi nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hukuk kuralları çerçevesinde hak ve menfaatlerini bayrak ülkesi adına temsil eden bir meslektir. Ancak bu mesleği icra ederken, ulusal hukukun yanında, Devletler Hukuku "Uluslararası Deniz Hukuku"nun belirlediği kurallara göre uygulamayı sürdürürler.

Devletler Hukuku, bağımsız devletlerarasındaki ilişkileri düzenleyen kurallar olarak tanımlandı. Bağımsız devletlerin dışındaki bazı varlıkların da devletler hukuku öznesi (süjesi) olarak kabul edilmesi zorunlu hale geldi. Bağımsız devletlere ek olarak Devletler Hukuku süjesi durumuna gelen varlıklara ek olarak:

- Birleşmiş Milletler (BM) United Nations (UN)
- Uluslararası Denizcilik Örgütü, International Maritime Organization (IMO)
- Uluslararası Ticaret Odası, International Chamber of Commerce (ICC),
- Uluslararası Çalışma Örgütü, International Labour Organization (ILO),
- Dünya Sağlık Teşkilatı, World Health Organization (WHO)
- Dünya Ticaret Örgütü, World Trade Organization (WTO)
- Dünya Gümrük Örgütü, World Customs Organization (WCO)

gibi kuruluşlar, şartların iyileştirilmesi için milletlerarası işbirliğini sağladı.

Ulusal hukuk olarak başta:

- 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu,
- 4458 Sayılı Gümrük Kanunu,
- 2548 Sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu,
- 5682 Sayılı Pasaport Kanunu,
- 618 Sayılı Limanlar Kanunu,
- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu,
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu
- 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
- 6458 Sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu

ve bu kanunların uygulanmalarına yönelik yönetmelik ve genelge hükümleri gereğince Gemi Acentelik mesleği icra edilmektedir.

8.1.1.2 Gemi

Ticari denizcilikle ilgili yasaların her birinde gemi tanımı yapılmıştır. Bu tanımların içinde Türk Ticaret Kanunu tanımı önem taşımaktadır. Bu kanunda, deniz ticareti ve gemiyle ilgili geniş kapsamlı yapılması gereken kurallar belirtilmiştir. Bu kanunun 931. Maddesine göre gemi tanımı: Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu kanun bakımından "gemi" sayılır.

Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır. ifadesi yer almaktadır.

Bu kanunun 932. Maddesine göre geminin "ticaret gemisi" olabilmesi için "denize, yola ve yüke elverişli gemi" olması gerekiyor. Geminin bu elverişliliği alabilmesi için gemi donatımının noksansız yerine getirilmesi gerekir.

8.1.1.3 Geminin Bayrağı

Her gemi, bayrak çekme hakkına sahiptir. Geminin bayrağı, geminin hangi devletin yetkisi altında olduğunu belirten bir simgedir. Bir geminin, belli bir devletin uyrukluğunda olması, geminin taşıdığı bayrağa bakılarak belirlenir. Geminin taşımaya yetkili olduğu ulusal bayraktır ve bu taşıdığı bayrak ülkesinin hukukuna ve egemenliğine tabidir.

8.1.1.4 Kaptan

Kaptan, geminin uyruk olduğu ülkenin hukukuna tabidir. Oysa çoğunlukla uyruk olduğu ülkenin limanları dışındadır. Bunlar açık denizler, büyük nehir yolları, göller ve yabancı karasuları, yabancı limanlardır. Bu nedenle, gemi kaptanı bir taraftan donatanla yaptığı hizmet sözleşmesi uyarınca gemiyi yöneten teknik-tecimsel bir uzman işçidir. Diğer yandan devletin zabıta yetkisi diye belirtilen yetkisini kullanan kişidir. Bu durumu dolayısıyla kaptanın hem özel hukuk, hem de kamu hukuku yönünden görevleri, yetkileri ve sorumlulukları vardır.

Kamu hukuku yönünden kaptana gerektiğinde gemideki insanlar üzerinde cebir kullanmaya kadar varan yetkiler tanınmıştır. Ayrıca kaptan, gemide suç işlendiğinde savcıya ait görevleri yerine getirir, delil toplar, ifade alır ve hatta sanığı tutuklayabilir.

Özel hukuk yönündense kaptan, her şeyden önce donatanın temsilcisidir. Zaman zaman yük ilgililerini de temsil eder. Kaptan, bütün işlerinde tedbirli bir donatan gibi hareket etmek zorundadır ve böyle davranmamasından doğan zararlardan da sorumlu olur. Kaptan, bir tehlikenin varlığı hâlinde, gemi zabitlerine danışmaya gerek görse bile, onların verdikleri kararla bağlı olmayıp alacağı önlemlerden daima kendisi sorumlu olur.

Kaptan, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorundadır.

Kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır. Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır.

Kaptan, yabancı bir ülkede bulunduğu sırada o ülke devletinin mevzuatına, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uymamasından doğan zararları tazmin ile yükümlüdür. Kaptan, gemisine harp kaçağı niteliğine sahip olduğunu bildiği veya bilmesi gereken eşyayı yüklemesi sebebiyle ortaya çıkan zararı da tazmin ile yükümlüdür.

Yükleme başladıktan boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça kaptan, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamaz. Kaptan ayrılmak zorunda kalırsa, ayrılmadan önce zabitler veya tayfalar arasından uygun birisini yerine vekil bırakmakla yükümlüdür. Bu hüküm, geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunduğu zamanda, yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra da uygulanır. Kaptan, yakın bir tehlikenin var olması hâlinde veya gemi denizde bulunduğu sırada, gemiden ayrılmasını haklı gösteren bir zorunluluk olmadıkça, gemide kalmakla yükümlüdür.

Kaptan, gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkmak zorundadır. Kaptan, hastalık veya diğer bir sebepten dolayı gemiyi yönetemeyecek durumda olsa bile, geminin kalkmasını veya yolculuğun devamını, uygun görülemeyecek bir şekilde geciktiremez. Böyle bir durumda kaptan, durumun gereklerine göre donatandan talimat alması mümkünse, vakit geçirmeden ona engelleri bildirip talimat gelinceye kadar gereken önlemleri almak; aksi takdirde yerine başka bir kişiyi kaptan olarak bırakmak zorundadır. Kaptan, seçiminde kusurlu olmadıkça, kendisine vekâlet eden kaptanın fiillerinden dolayı sorumlu tutulamaz.

8.1.1.5 Gemi Jurnali

Gemi jurnali, sefer boyunca geminin içinde bulunduğu koşulları, yapılan başlıca iş ve işlemleri gemide geçen olayları yansıtan defterdir. TTK 1096'ncı maddesine göre bir liman içinde yolculuk eden küçük gemiler dışında kalan tüm gemilerde jurnal tutulması zorunludur.

Bugün bütün ülkelerin gemilerinde tutulan jurnaller birbirine çok benzemektedir; büyük boy defterin sol yanında rotalarını, hava durumu ile deniz durumunun kaydedildiği, yatay ve düşey sütunlar yer almaktadır; sağ sayfa rota değiştirme, vardiya değişimi, geminin yeri, kaza vb. önemli olayların özetlenerek yazılması içindir.

Gemi jurnali, önemli bir ekonomik birim olan ve donatan, yük ilgilisi, tekne sigortacısı, yük sigortacısı, kredi veren gibi birçok kişi ve kuruluşun çıkar ilişkisi bulunan geminin, sefer boyunca içinde bulunduğu koşullar ile yapılan iş ve işlemleri yansıtan bir defterdir. Gemide geçen kimi olaylar devleti de ilgilendirdiğinden, kamu hukuku bakımından da gemide geçen bazı olayların kaydı gereklidir. Bir ticaret gemisinde, TTK 1096'ncı maddeye göre "Gemi Jurnali" tutulma yükümlülüğü getirilmiştir.

"Gemi Jurnali" uluslararası kurallar gereği içeriği aynı olmakla birlikte, bütün ülkelerin gemilerinde tutulan jurnaller birbirine çok benzemektedir; Gemi jurnali başlıca aşağıdaki olayları içine alır:

- Hava ve rüzgârın durumu

- Rota ve alınan (katedilen) mesafe
- Geminin bulunduğu yerin enlem ve boylamı
- Sintinelerdeki su yüksekliği
- İskandil (deniz suyunun derinliği)
- Kılavuz kaptanın gemiye giriş ve çıkış zamanı
- Gemi adamı değişiklikleri
- Gemi Meclisi kararları
- Gemide ya da yükte hasara yol açan kazalar
- Gemide işlenen suçlar
- Kaptanın verdiği disiplin cezaları
- Gemideki doğumlar ve ölümler

Gemideki doğum ve ölümlerde, 1587 sayılı Nüfus Kanunu hükümlerine göre hareket edilir.
Madde 18 Gemide doğum olursa kaptan bunu gemi jurnaline yazar ve iki nüsha tutanak tutarak vasiye verir.
Madde 16 doğan çocuğun adını, soyadını, baba ve annenin adını bir tutanakla nüfus idaresi, konsolosluk veya ilgili birimlere bildirir.
Madde 36 Gemide vuku bulan ölümü, kaptan gemi jurnaline yazar ve iki nüsha tutanak tutar. Eğer gemi yurt dışı limana gidiyorsa en yakın Türk Konsolosluğuna, Türk limanlarında ise Cumhuriyet Savcılığı veya nüfus idaresine ibraz eder. Ölüm tutanağına, iki kişinin tanık olarak imza ettirilmesi zorunludur.

Denizcilik alanındaki uluslararası teamül; (yapıla geliş), gemi jurnaline her saat kayıt düşülmesi şeklindedir. Gemi jurnalinin sol sayfası rotaların (miyar, dümenci, cayro), "düşme" nin, rüzgârın, denizin vb yazılması için düşey sütunlara; sağ sayfa olayların yazılması içindir. Her iki sayfa yatay 24 şerite ayrılmıştır; böylece, her saat rotaların, denizin, rüzgârın vb yazılması için gerekli kolaylık sağlanmıştır.

Kaptanın gemi disiplini yetkisine dayanarak verdiği disiplin cezaları ile gemide suç işlenmesi durumunda kaptanın yapması gereken işler ve alması gereken önlemler de jurnale yazılır.

8.1.1.6 Taşıtanın Yükleme Görevi ve Doğru Beyanda Bulunma Yükümlülüğü

Yükleme limanında ya taşıtan ya da yükleten, yükü gemiye teslim ederler. Yüklenen yükün ölçüsü, sayısı ve tartısı ile markaları hakkında taşıtanın taşıyana karşı TTK 1145'nci madde gereğince doğru beyanda bulunma yükümlülüğü vardır. Buradaki "ölçüsü" sözünden yükün hacmi ve boyutları anlaşılır; tartısı sözcüğü de ağırlığı belirtir. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar. Taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumluluğu saklıdır.

Yük kaplarının üzerine marka yazılır. Çoğunlukla anlaşmada belirtilen "marka"yı:
- Gönderilen markası (Consignee mark) ve
- Konişmento markası (B/L mark)

Olarak anlamak gerekir. Bu markalarda yanlışlık ve zamanla silinme, yükün yanlış limana boşaltılmasına, yanlış kişiye teslim edilmesine neden olabilir. Bu nedenle yasa koyucu, taşıtan ya da yükletenin, markalar konusunda taşıyana doğru bilgi vermesi yükümlüğünü öngörmüştür.

Kaptanlar ve güverte zabitleri, gemiye yüklenen yükle ilgili olarak yükletenin önce bir yükleme talebi (engagement sheet) verdiğini, bu kâğıtlarda yükün hacmi, boyutları, ağırlığı gibi bilgilerin yer aldığını bilirler. Ancak, taşıyan temsilcisi kaptan ve güverte zabitleri gemilerine aldıkları yükleri tartmazlar; tartmalarına olanak da yoktur. Ancak ağırlık hesabı "draft sürveyi" ile tespit edilir. Sadece, büyük boyutlu parçalar için yer belirlemek üzere, bu parçaları ölçerler. Taşıyan, taşıtan/yükletenin kendisine yaptığı beyana göre konişmentoya yazar. Böyle olunca da varma limanında gönderilene karşı sorumlu tutulması olasılığı doğar. Bu konuyla ilgili konişmento başlıklı bölümde daha geniş açıklama yapılmıştır.

Taşıtan/yükleten taşıyana yükün sayısı, tartısı ve ölçüsü hakkında doğru bilgi vermek zorundadır. Yanlış bilgi vermesi durumunda, zarara uğrayan taşıyana karşı taşıtan sorumludur. Bu sorumluluk kusura bağlı bir sorumluluk değildir; yükleten "bana imalatçı böyle söyledi, ben de imalatçıdan aldığım bilgiyi taşıyana beyan ettim" diyerek taşıyana karşı olan sorumluluğundan kurtulamaz.

Taşıtan / yükleten gemiye "tehlikeli eşya" sayılan yükleri yüklediği halde, taşıyana (kaptana) karşı bunu gizlemişse, ya da kaptanın anlayamayacağı şekilde bildirmişse, bu yüzden doğan bütün zararı taşıtan/yükleten gidermekle yükümlü olur. TTK 1148'nci maddeye göre kaptan, yolculuk sırasında böyle bir yükü saptarsa onu gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hale getirmeye yetkilidir.

Türk Ticaret Kanunu, tehlikeli eşya ile ilgili olarak, Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna gönderme yapmıştır. Kanunda tehlikeli yükler için IMO tarafından yayımlanan Dangerous Goods Code kitapları bütün dünya denizciliğinde kullanılarak hem işlere, hem de işlemlere rehber olmaktadır.

- **Yükleme Yeri**

Yükleme yeri, geminin kararlaştırılan yükü yüklemek üzere bulunacağı yerdir. Bu yer, bir rıhtım ya da iskeledir. Yükleme limanı kira sözleşmeleri ile belirlenir, Yükleme yerinin denizcilik bakımından "güvenli bir yer" (safe berth) olması gerekir.

- **Yükleme Harcamaları (Masrafları)**

Alıcı ile satıcı, gemiyle taşınacak malın alım-satım sözleşmesini yaparken CIF, FOB, FAS gibi kısaltmalarla belirtilen koşullar demetinden birini kabul ederler. Buna göre gemiye yükün yükleme giderlerinin nasıl karşılanacağı belli olur. Taşıyan bakımından, alım-satım akdinin koşulları bağlayıcı değildir; ancak; CIF, FOB vb koşullarla anlaşan taraflardan biri, gemi işletmesiyle navlun sözleşmesi yaparken, alım-satım sözleşmesinin hükümlerini göz önünde tutmak zorundadır. Böylece alım-satım sözleşmesiyle navlun sözleşmesi arasında uyum sağlanmış olur.

Eğer navlun sözleşmesinde yükleme/boşaltmayla ilgili hüküm yoksa liman nizamına, o da yoksa yerel yapılageliş kurallarına bakılır; o da yoksa FAS diye kısaltılan satış koşullarına göre paylaşılır

- **Yükün Güverteye Yüklenmesi ve İstifi**

Güvertede taşınması mutat olan yüklerin güverteye yüklenmesi ve istifi için taşıtanın rızası aranmaz. Bu yüklerin güvertede taşınması mutat olan kereste (timber, lumber) yüküdür. Kereste, az yoğun bir yük olduğu için, genel olarak ambarlar dolduğu halde gemi azami detveytine ulaşmaz. Bu nedenle kereste yükü güverteye de yüklenir. Güverteye yüklenen kerestenin iyi istiflenmiş ve kurallara göre bağlanmış olması, gemi yüzerliğini ve dengesini (buoyancy and stability) olumlu yönde etkiler ve kereste yükünün güverteye konması (mutat) alışılmış sayılır. Bu yargı hemen her çeşit kereste için geçerlidir. 1980'li yıllarda ortaya çıkan ve olağanüstü bir hızla gelişen konteyner taşımacılığı, güvertede taşınması mutat olan yük olarak ortaya çıkarmıştır. Konteynerler de, esas bakımından taşıtanın rızası olmadan güvertede taşınabilecek yükler arasında yer alır.

Bunun dışında, güverteye yüklenmesi gereken yükler için TTK 1151'nci maddesi uyarınca yük sahibinin rızası alınması kuralı benimsenmiştir. Bu nedenle, yükletenin (taşıtanın) rızası olmadan, yük güverteye yüklenmemelidir. Taşıtanın muvafakatiyle güverteye yüklenen yüke, taşıyanın özen göstermesi gerekir. Güverteye yüklenmiş olan yüklerin konişmentoya, "yükün güvertede olduğu" yazılmalıdır. Bu "on deck" şeklinde bir cümlecikle konişmentoya yazılır.

- **Boşaltma ve Teslim**

Boşaltma, gemiye yüklenmiş yükün gemiden çıkarılması eylemidir. Yük, navlun sözleşmesi ile kararlaştırılan yerde ve şekilde gemiden rıhtıma, ya da şat gibi bir yüzer araca aktarılır. Yasalarda boşaltmayla ilgili hükümler, yüklemeyle ilgili hükümlerle tam bir paralellik gösterir. Yalnız yüklemedeki "yükleten"in yerine, boşaltmada "gönderilen" ibaresi yer alır.

Gönderilen, navlun sözleşmesi ya da konişmento şartlarına göre, yükü teslim almaya yetkili olan kişidir. Taşıyan yükü gönderilene teslim etmek için, gönderilen elindeki konişmentoyu geminin varma limanındaki acentesine ibraz etmek suretiyle malın sahibi olduğunu ispatlaması gerekir.

Acente, gerekli denetlemeyi yaptıktan sonra ibraz edilen konişmentonun gerçek olduğunun anlaşılması üzerine gönderilene, konişmento arkasına veya başlıklı kâğıdına bir yazı ile "malın teslim edilmesini" yazarak alıcıya verir. Bu yazı, ithalatla ilgili diğer belgelerle birlikte gümrük işlemlerinin yapılmasını da sağlayan, yükün o kişiye teslim edileceğini belirten yazıdır.

Liman acentesi, donatanı/taşıyanı temsil eden tacir olarak, kendisine ibraz edilen konişmentonun o gemi ve o yükle ilgili gerçek, geçerli konişmento olup olmadığını denetlerken, varsa arkasına yazılan ciroların düzenli şekilde arka-arkaya gelişini (teselsülünü) kontrol etmelidir.

Yükün teslim edilmesi talimatını içeren yazı veya konişmentoyu, gümrük işlemleri bittikten sonra liman işletmesi veya gemiye ibraz etmek suretiyle gönderilen yük alıcıya teslim edilir. Bu teslimat, ya doğrudan gemi bordasında supalan olarak teslim şeklinde olur, ya da antrepoya/sundurmaya/rıhtıma indirilmiş yükün kısa veya uzun bir zaman sonra teslim alınması biçiminde de olur. Yük gönderilene teslim edilince, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan bir dizi borçları sona ermiş olur.

Taşıyanın yük hasarından sorumlu tutulabilmesiyle ilgili hükümler TTK 1178 ve takip eden maddelerde belirtildiği gibi, Brüksel Konvansiyonu ve Hamburg Konvansiyonu hükümleri uygulanmaktadır. Yükün hasara ya da kısmen zayiata uğraması durumunda TTK 1185'nci maddesine göre, bunu en geç teslim sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesini öngörmüştür.

Yasa ve anılan konvansiyonlardaki düzenlemenin temeli şu düşünceye dayanır: Gemiden yük boşaltılıp gönderilene teslim edilince, artık taşıyanın egemenlik alanından çıkmış olur. Bu nedenle, hasar iddiası varsa bu teslim kesitinde bildirilmelidir ki, taşıyan da haklarını korumak olanağına sahip olsun.

8.1.2. Konişmento

Konişmento, uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan önemli belgeler arasında yer alır. Taşınan malın teslim ve tesellümünde kullanılır. Yasalara göre ciro edilebilir kıymetli evrak olarak adlandırılır. International Chamber of Commerce (ICC) Milletlerarası Ticaret Odası, akreditiflere ilişkin usuller ve uygulamayla ilgili Uniform Customs and Practice UCP 600, revize edilerek 2007 yılında yürürlüğe girmiştir.

Milletlerarası Ticaret Odası'nın UCP 600 Kararının denizyolu taşımacılığına ilişkin yük taşıma belgeleri:

Madde 19
En az iki farklı taşıma şeklini kapsayan Taşıma Belgesi. Bu belge "Multimodal veya Combined" taşıma belgesi olarak adlandırılmıştır.
Madde 20
Konişmento, nasıl adlandırılmış olursa olsun denizyoluyla taşınan malın konişmentosu olarak adlandırılır.
Madde 21
Ciro Edilemez Denizyolu Taşıma Senedi.
Madde 22
Charter Party Konişmentosu. Bu konişmento, bir Charter Party'ye tabi olduğuna ilişkin bir kayıt/belirti içeren bir konişmentodur.

Bu karara göre denizyolu taşıma belgesi, nasıl adlandırılmış olursa olsun, taşıyanın ismi taşıma belgesi üzerinde göstermeli ve

- Taşıyan veya taşıyan adına ismi belirtilen acentesi tarafından veya
- Kaptan veya kaptan adına ismi belirtilen acentesi tarafından,

imzalanmalıdır.

Taşıyan, kaptan veya acente tarafından atılan herhangi bir imza taşıyana, kaptana veya acenteye ait imza olduğu tanımlanmalıdır. Acente tarafından atılan herhangi bir imza, o acentenin "taşıyan" veya "kaptan" adına imza attığını belirtmelidir.

8.1.2.1 Tanım

Bir geminin limanda yüklemesiyle ilgili "Yükleme Ordinosu" karşılığında alınan en önemli belge "Konişmento" dur. Uluslararası ticarette "Konişmento" dan daha önemli başka hiçbir belge yoktur.

Konişmento, TTK 1228'nci maddesine göre; yükün taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslim ile yükümlü olduğuna dair senettir.

Diğer hukuki bir görüş ise, taşıyan tarafından tek taraflı olarak düzenlenen ve yükün taşınmak üzere teslim alındığı açıklaması ile varma limanında onu ibraz eden meşru senet hamiline yükün teslim edileceği taahhüdünü içeren bir kıymetli belgedir.

Bu belgenin çeşitli rolleri vardır ve bunun çok iyi bilinmesi gerekir. Tarafların kimliği ve malın niteliği / aidiyeti açısından hiçbir kuşkuya yer olmamalıdır. Bununla birlikte bazı konuların dikkate alınması zorunludur. Bunlar kuramsal olarak:

- Konişmento, tek yanlı olarak düzenlenir; yalnızca kaptan, ya da taşıyan tarafından imzalanır. Kaptan veya taşıyan tarafından yetki verildiği acentesi tarafından da imzalanır.
- Konişmentoda, yükün taşınmak üzere teslim alındığı ve nereye taşınacağı belirtilir.
- Konişmentoda açık ya da örtülü, yükün varma limanında, konişmentonun meşru hamiline teslim edileceği belirtilir.
- Konişmento, Türk Hukukunda "kıymetli evrak" diye anılan ve özel önemi olan senetler arasında yer alır.

Konişmentonun bir özelliği de karine oluşturmasıdır; bu önemli özellik:
"Konişmento, yükün konişmentoda yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alındığına karine oluşturur." "Konişmento" dendiği zaman, ayrıca belirtilmiş olmadıkça yükleme konişmentosu anlaşılır.
Deniz taşımasıyla ilgili çeşitli tiplerde Konişmentolar bulunmaktadır. Bu konişmentolar, belirli ortak unsurlara sahiptir. Bir kira sözleşmesi çerçevesindeki Konişmento, çoğunlukla gemi kiralama sözleşmeleri ile birlikte kullanılan belirli bir konşimentodur.

8.1.2.2 Konişmentonun içeriği

Konişmentoya nelerin yazılmasının gerekli olduğu yasa ve uluslararası kurallarla belirlenmiştir. Bu bakımdan, "kıymetli evrak" niteliğindeki bu senedin, yasa ve kurallarda yazılı bütün öğeleri eksiksiz olarak içermesi gerekir.

Taşıyanın adı (Carrier's name) Konişmentoda taşıyanın veya taşımayı üstlenenin firma adının gösterilmesi gerekir.

Kaptanın adı (Master's name) Basılı konişmentoların bazılarında kaptanın adı ve soyadı için bir yer belirtilir ve buraya gemi kaptanının adı yazılır.

Geminin adı ve bandırası (Vessel's name and flag) TTK 1229'ncu maddede, "geminin adını ve tabiiyetini" denmiştir. Yükleten, gönderilen, taşıtan hatta sigortacı için, yükün yüklendiği gemi adının ve bandırasının bilinmesi önemlidir. Bu nedenle gemi adının ve bandırasının konişmentoya yazılması gerekir. Ancak, bandıranın yazılmadığı konişmentolara çok rastlanır.

Yükletenin adı ve adresi (Shipper's name and address) Yasalara göre yükletenin adının veya ticaret ünvanının konişmentoya adresiyle birlikte yazılması öngörülmüştür.

Gönderilenin adı ve adresi (Consignee's name and address) Varma limanında yükün kime teslim edileceğinin ve özellikle hazırlık mektubu NOR'un kime verileceğinin bilinmesi bakımından konişmentoya gönderilenin adının ve adresinin yazılması öngörülmüştür.

İhbar adresi (Notify address) Taşıtan tarafından verilen talimatta "nama" yazılı olmayan -yani "emre" yazılı olan- konişmentoya gönderilen olarak kimsenin yazılmamış olması halinde sadece, ihbar yapılabilmesi için bir notify adress gösterilir.

Yükleme ve boşaltma limanları Konişmentolarda yükleme ve boşaltma limanları gösterilir.

Navlun Bir kira sözleşmesi konişmentosu üzerinde navlun ve sözleşmeyle ilgili bölüm vardır. Buraya kira sözleşmesinin yazılır. Aynı alanda navlunun peşin veya havale olarak ödemesi yazılacağı yer bulunur. Konişmentoda navlunla ilgili olarak peşin navlun ise "freight prepaid" "navlun peşin ödenmiştir" veya "freight payable at destination" "navlun varışta ödenecektir" anlamına gelir.

Yükle ilgili kayıtlar Konişmento üzerinde yükün tanımlanması büyük önem taşır. Bu tanım, taşıyana taşıtan tarafından beyan edilen tanımdır.

Genel olarak; Konişmentonun orta kısmı malların tanımlanmasına ayrılmıştır ve mal tanımının aslına uygun yapılması çok önemlidir. Konişmentoya yükle ilgili olarak konacak kayıtlar, yazılacak yazılar ve rakamlar, konişmento kayıtlarının en önemlileridir.

Konişmentoya yazılması zorunlu olanlar taşınmak üzere teslim alınan malların:

- Cinsinin
- Ölçüsünün
- Sayı veya tartısının
- Markalarının
- Haricen belli olan hal ve mahiyetlerinin

konişmentoda gösterilmesi gerekir.

Yükün nitelendirilmesini sağlayacak bilginin yazılması zorunludur. Yük, açık ve aydınlık biçimde nitelenmesi gerçekleşmezse, konişmentonun neyi temsil ettiği anlaşılmaz; böyle olunca konişmento üzerine inşa edilmiş bütün yapı çöker. Yükleten, gemiye teslim edeceği yükün miktarını, markasını, haricen belli olan durumunu ve mahiyetini, yüklemeden önce taşıyana bildirir; taşıyan yükleme ve istif sırasında bu bildirimle gerçek durumu karşılaştırır. Yükleme eylemi sonunda konişmentoyu düzenlerken yükletenin beyanlarını konişmentoya yazar.

Düzenlenen nüsha sayısı Konişmento üzerine, kaç nüsha olarak düzenlendiğinin yazılması gerekir. Konişmentonun tedavül etmeyecek olan nüshaları da olabilir, bunlar üzerine tedavül etmeyeceğini belirten yazı yazılır. Yükletene teslim edilecek nüsha sayısı neyse, o kadar nüsha düzenlendiği konişimento üzerine yazılır.

Taşıyanın konişmentoya koyabileceği şerhler Konişmento üzerine konulan kayıtlar doğru sayılan kayıtlardır. Yükün konişmentoda yazıldığı şekilde gemiye yüklendiği karinesi kabul edilmiştir. Taşıyanın (kaptan ve yardımcısı güverte zabitlerinin) yükleneceği bildirilen yüklerin, yükleme sürecinde sıkıca denetlemesi gerekir, bildirilenlerle gerçekte yüklenenler arasında uyumsuzluk ve farklılık saptanırsa bunun konişmentoya yazılması gerekir.

Alışıldığı üzere, yükleten "clean on board" (gemiye iyi durumda yüklendi) kaydının konmasını isteyeceği konişmentoyu kaptana imzalatınca, gerçekte ıslak olan çuvallar ve kırık olan sandıklar iyi durumdaymış

gibi bir karine doğar ve taşıyan, gönderilene karşı kırık sandıklar ve ıslak çuvallar nedeniyle sorumlu olur.

Bir kira sözleşmesi çerçevesinde taşınan yük için genelde kullanılan tipik konişmento, örnekleri Ek-1 ve Ek-2'de sunulan 'Congenbill' dir.

8.1.3. Deniz Raporu

Deniz raporu, geminin seferi sırasında karşılaşılan kazalarla öteki olağandışı olayları yansıtan bir yazıdır. Sefer sırasında bir başka gemiyle çatışma, fırtına yüzünden yük bağlantılarının (laşing) kopması, yüklerin devrilip hasara uğraması, fırtınadan geminin can filikasını parçalaması gibi nedenlerden dolayı meydana gelen hasarlar için kaptan, TTK 1098'nci maddesine göre ilk uğrak limanında bir deniz raporu düzenlemekle yükümlüdür.

Uluslararası kurallarda olan bu hüküm, -bandırası ne olursa olsun- her geminin kaptanı böyle bir işlem yapmak zorundadır. Kaptan deniz raporu için mahkemeye başvurmak zorundadır. Hâkim gemiadamlarını tanık gibi dinler ve ifadelerini tutanağa geçirir. Deniz raporu bu tutanaklar ve eklerinden oluşur. Hukukta "deniz raporu"nun içerdiği bilgiler her türlü delille kanıtlanabilecek bir takdiri delildir. Deniz raporu düzenlenmesi istemiyle kaptan tarafından TTK 1100'ncü maddesine göre mahkemeye hitaben verilen dilekçeye:

- Bütün gemiadamlarının ad ve soyadlarını içeren gemiadamı (personel) listesi,
- Gemi jurnalinin fotokopisi,
- Bir kaptan raporu,
- Deniz raporu alınmasına neden olan olayın krokisi,

eklenmelidir.

Deniz raporu alacak gemi kaptanının, raporunu hazırlarken dikkat etmesi gereken hususlar:

- Rüzgar kuvvetini belirten sol sayfaya rüzgarın kuvvetini, sağ sayfaya "fırtınanın şiddetini" yazmalıdır.
- Çatma ve oturma olaylarında kaptan, yaptığı seyirle ilgili olarak belli yerden açıklıkları, rotaları ya da nereye doğru baş tuttuğunu yazmalıdır.
- Yük hasarı ya da olası yük hasarı durumlarında, yükle ilgili olarak alınan önlemlerini vb. olayları yazmalıdır.

8.1.4. Avarya (Müşterek Avarya)

Avarya, deniz ticaretinde gemiye ya da yüke gelen zarardır. Meydana gelen bu zarardan gemi ve yük sahiplerine veya onların sigortacılarına düşen paya, "avarya" denmektedir. Hukukta özellikle "müşterek avarya" kavramı içinde kullanılır.

Müşterek Avarya, bir deniz ticareti hukuku kurumu olup deniz taşımalarına has bir kavramdır. Müşterek avarya deyiminde yer alan "avarya" sözcüğünün anlamı "zarar" olup, hasar ve masrafları kapsamaktadır. "Müşterek" sözcüğü ise zararların ilgililer arasında müştereken paylaşılmasını ifade eder. Müşterek Avarya iki kelimeyle özetlenirse "fedakârlıkların paylaşılmasıdır." Zararların müşterek avarya olarak kabul edilmesi ve ilgililer arasında nasıl paylaştırılacağı konusu, ulusal hukuk kuralları ile düzenlendiği gibi, York Anvers Kuralları adı altında milletlerarası kurallar ile de düzenlenmektedir.

Müşterek Avarya konusunda, Türk Ticaret Kanununun 1272'nci maddesinden itibaren olayın işleyişi ve kuralları konusunda bilgiler verilmektedir. Müşterek Avarya, bir hukuk kuralı olmasından dolayı, doğrudan donatanı ilgilendiren bir olay olup, kendi hukukçularıyla ilgili mahkemelerden dispeçörler atanmaktadır.

Bir liman acentesi için "Müşterek Avarya", malın gönderildiği kişiye daha fazla para ödemeyi üstlenmeden mallarını niye alamadığını açıklamakla karşı karşıya kalınmasıdır. Bu gibi durumlarda liman acentesi, donatan ve kaptan tarafından atanan "Deniz Hukukçuları"na yardımcı olmak, mahkeme tarafından atanan dispeçörlerin almış oldukları karar gereğince taşıyan adına yük alıcılarından "avarya teminatı" / "avarya garantisi" almaktır.

8.1.5. Gemilerin Tutuklanması

Ticaret gemilerinin seferden alıkonulmasıyla ilgili birçok sebep olabilir. Özellikle son yıllarda sıkça rastlanan Liman Devleti Kontrolü Port Stade Control (PSC) tarafından yapılan kontrollerde tespit edilen eksikliklerden dolayı gemilerin limanlarda alıkonulmasıdır.

Ayrıca, çatma/çatışma, seyir kurallarını ihmal etme, taşıdığı yükün eksik çıkması, bulunduğu devletin kurallarına uymaması, denizi kirletmesi veya ödenmemiş bir borcun oluşması vb. nedenlerden dolayı gemiler, mahkeme kararıyla seferden men edilebilirler.

Liman acenteleri böyle bir durumla karşılaştığında, durumu derhal kendisini atayanına/donatanına bildirmelidir. Acente bu bildirimi yaparken, olayın nedenini, borç miktarını, mahkeme kararını ve kimin tarafından tutuklama kararının alındığı bilgini vermelidir.

8.1.6. Deniz Sörveyörleri

Deniz Sörveyörü, gemilerde mevcut donanımların durumlarını saptamak, incelemek, onları test etmek ve de raporlamakla görevli uzmandır. Bu uzmanlar, yeni ya da mevcut gemiler için tasarlanmış donanımları, standartlara ve de belirlenen özelliklere ve kurallara uygunluklarını kontrol ederler. Bunlar, geminin genel durumunu, seyir güvenliği konusunu, tekne, makine, yük donanımı ve teçhizatını inceleyen sörveyörlerdir.

8.1.6.1 Klas Sörveyörü

Özellikle denizde can ve mal emniyeti açısından mensubu bulunduğu Klas Kuruluşunun teknik kurallarına göre, geminin inşası ile seferde bulunduğu müddetçe teknik kurallar çerçevesinde periyodik denetimini yapar ve sertifikalandırır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yürürlüğe sokulan kuralları, 1974 Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, Marpol 73/78 Sözleşmesi, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi vb. sözleşmelere göre tekne, makine ve diğer techizat durumlarını denetleyip uygunluğunu belirleyen uzmanlardır.

8.1.6.2 Liman Sörveyörü

Bayrak devletinin uluslararası alanda ticaret yapan gemilere, denize, yola ve yüke elverişli olduğunu kontrol eden ve belgelendiren uzmandır. Bu uzmanlar, bayrak devleti adına gemileri kontrol eder, denetler ve sertifikalandırırlar. Bu uzmanlar gemi inşa, güverte, makine, elektronik vb. dallara ayrılan Liman Sörveyörleridir.

8.1.6.3 Kaza Sörveyörü

Bir geminin kaza geçirmesi sonucu hasar tespiti, yapılması gereken işlerin listesini tespit ederek yaptırılması ve geminin yola elverişliliğini sağlayan ve mahkemelerin kabul ettiği sörveyörlerdir. Bu sörveyöler, işin mahiyetine göre çoğunlukla mahkeme tarafından atanır.

8.1.6.4 Yük Sörveyörü

Bir geminin yükleme öncesi, geminin boş ambarlarını kontrol eden ve yükün gemiye yüklenmesinde malın cins ve mahiyetini tespit eden, yükleme sonrası raporunu veren uzmanlardır. Bu sörveyörler, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayınlanan yönetmelik ve tebliğ hükümlerine göre sertifika almış "Gözetim Şirketleri" tarafından yapılmaktadır.

Gözetim şirketleri, bünyesinde bulundurdukları uzman kadrosuyla;

- Draft Sörveyi,
- Gemilerin kiraya girme ve kiradan çıkmalarında yapılan tespitlerini,
- Yük ve gemi durumlarının tespitini,
- Güverteye yüklenen yüklerin lashingini ve sertifikalandırmasını,
- Kaza sonucu yük ve hasar tespitini vb.

gemi ve yükle ilgili işlemleri yaparak sertifikalandıran sörveyörlerdir.

8.1.6.5 Kulüp Sigortası Sörveyörü

Geminin Koruma ve Tazminat (P&I) Kulüp Sigortası sörveyörleri, gemiye yüklenecek yüklerin hasar görmemesi, ıslanmaması, denizlerin gemiler tarafından kirletilmemesi, çatma/çatışma, personelin yaralanması vb. olaylarda ve teknik konularda, Kulüp Sigortası Sörveyörleri gemileri kontrol ederler ve raporlandırırlar.

8.1.7. Gemi Mürettebatı

Geminin hukuki bir varlık ve bir işletme olarak kabul edilmesiyle gemide çalışanlar, uluslararası ILO Sözleşmesi kurallarına göre, geminin donatanı veya kaptan ve mürettebat arasında yapılan sözleşme ile gemide çalışırlar. Gemi mürettebatı, zabitan ve tayfa olarak ikiye ayrılır ve bunların tümü "gemiadamı" olarak adlandırılır.

8.1.7.1 Gemi Adamı

Bir hizmet akdine dayanarak çalışan kaptan, başmühendis, zabit, mühendis ve tayfalar, gemide ücret ya da çıkar karşılığı iş yapmakta olan kimseler, gemiadamıdır. Ulusal ve uluslararası yasalar, gemiadamlarının giderleriyle ilgili kimin tarafından karşılanacağına dair hükümler getirilmiştir. Bu hükümler, uluslararası anlaşmalarla belirlenen hükümlerdir.

5682 Sayılı Pasaport Kanununun 12'nci maddesine göre, "Gemiadamı Cüzdanı" pasaport yerine geçen belgeler arasındadır. Ülkemizde çıkarılan Deniz İş Kanunu ile bu alanda çalışan kişiler, işçi-işveren ilişkileri bu yasa hükümlerine bağlanmıştır. Gemide çalışanlar için yasalarda hükümler getirilmiş ve tarifi yapılmıştır.

8.1.7.2 Mürettebatın Ülkesine Dönüşü

Gemide çalışan mürettebatın iş akdine göre izine çıkma durumları olabilir. Bu gibi durumlarda liman acentesi, gemide bulunan "Minimum Gemiadamı Donatımında Asgari Personel Sertifikası" "Minimum Safe Maning Certificate" incelenmelidir. İzne çıkan personelin yerine aynı ehliyete haiz personel ile değişim yapılmalıdır.

Gemi mürettebatının ülkeye giriş çıkışları liman acentesinin görevleri arasında yer alır. Personel değişimi, kaptanın talimatlarına uygun olarak ve donatanın seyahat aracı ve biletin sınıfıyla ilgili kurallarına göre seyahatlerin ayarlanması gerekebilir. Birçok havayolu şirketi, gemi mürettebatının indirimli tarifeyle seyahat etme hakkı tanımıştır. Liman Acentesinin görevini, donatanının talimatına uygun olarak yerine getirmesi önem taşır.

Gemiye katılmak üzere giriş yapan mürettebata vize gerekebilir. Bu vizeler, bazen ülkeye giriş yapılan yerde düzenlenebilir. Liman Acentesi, donatanın gemiye katılacak mürettebatı göndermeden önce vize istendiğinden haberdar olmasını sağlamalıdır.

8.1.7.3 Gemiden firar eden personel

Gemi mürettebatından biri gemiden firar ettiği durumlar olabilir. Böyle bir durumda, geminin acentesi kaçak mürettebatın durumunu, deniz pasaport şubesi ve gümrük idaresine bilgi vermekle yükümlüdür.

Gemiden firar eden bu mürettebatın yakalandığında, ülkeden çıkarılması konusunda acente sorumlu tutulabilir. Böyle bir durum oluştuğunda acente, geminin limandan ayrılmasından önce gemide bırakılmış pasaport veya gemi adamı ehliyetinin alınıp yerel pasaport bürosuna veya gümrük yetkililerine teslimini ve donatanını bu durumdan hemen haberdar edilmesini sağlamalıdır.

Acente, firarinin yakalanmasından sonra meydana gelecek muhtemel masrafların donatana ait olduğunu bildirmelidir. Bu bildirimin bir kopyasını da donatanın Koruma ve Tazminat (P&I) Kulübünün Türkiye temsilcisine geçmelidir.

8.1.7.4 Kaçak Yolcular

Kaçak gemi yolcuları, çeşitli nedenlerden oluşmaktadır. Bunlara, politik, ekonomik, zaruret veya ücret ödemeden seyahat etme macerası olarak rastlanmaktadır. T. C. yasalarına göre, kaçak gemi yolcularına uygulanacak hükümler, Uluslararası Hukuk (Devletler Hukuku), Ceza Hukuku, Pasaport Kanunu ve İskân Kanunu göz önünde bulundurularak karar verilmektedir.

8.1.7.5 Armatör – Acente İlişkisi

Gemi Acentesi, kendisini acente olarak atayanla ilişkisini iyi sürdürmelidir. Atayanının çıkarlarını en iyi şekilde korumalı, talimatlarını etkin ve hızlı biçimde yerine getirmeli, geminin gereksinimlerine ve isteklerine, ticari çıkarlara uygun olarak özen göstermesini bilmelidir.

8.1.8. Gemi Acentelerinin Görevi ve Uygulamaları

Gemi Acenteleri, taşıyanın Türk limanlarına gönderdiği gemisini bu limanlarda, görev sorumluluğunu üstlenen, işlerini yönlendiren ve yöneten, hak ve menfaatlerini koruyan kişi ve kuruluşlardır. Liman acenteleri, donatan veya işleteni tarafından yapılması gereken resmi veya özel işlerin o kişi veya kuruluş adına yapması için tayin edilirler.

Gemi acenteleri, atayan tarafından geminin limanlarımıza gelişinin bildirildiğinde:

- Yolcu ve yük dokümanlarının yanında gemi personel listesinin faks veya elektronik postayla istenmeli,
- Gemi personelinin gemiden ayrılma veya izine çıkışıyla ilgili değişim olup olmayacağının atayanından öğrenmeli,
- Değişim olduğunda, durumu derhal Pasaport Polisi ve Gümrük İdaresine yazılı olarak bildirmeli,
- Gemiye katılacak yabancı personele, bulunduğu ülkedeki T.C. Büyük Elçilikleri veya Konsolosluklarından vize alınması gerektiğinin bildirilmeli,
- Gemiden ayrılacak personelin, ilgili pasaport polisinden transit vizesi alınmalı,
- Gemiyle gelen kaçak yolcu olduğunda, durum hakkında derhal pasaport polisi ve gümrük idaresine yazılı olarak bildirimde bulunulmalı,
- Gemiden firar eden gemi personeli için pasaport polisi ve gümrük idarelerine yazılı bildirimde bulunulmalı,

- Firar eden gemi personeli veya kaçak yolcu yakalandığında, muhtemel giderlerin karşılanması konusunda, (gemi limanı terk etmeden önce) gemi donatanına ve Koruma ve Tazminat (P&I) Kulübünün Türkiye temsilcisine bildirmeli ve teyidi alınmalı.

Revised 1994, 2007 (v2.0)

BIMCO

CONGENBILL 2007

BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page I

Shipper	Bill of Lading No.	Reference No.
Consignee	Vessel	
Notify address	Port of loading	
	Port of discharge	
Shipper's description of goods		Gross weight

(of which on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER PARTY dated:

FREIGHT ADVANCE
Received on account of freight:

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.

Date shipped on board	Place and date of issue	Number of original Bills of Lading

Signature:

(i) .....Master
Master's name and signature

Or

(ii) .....as Agent for the Master
Agent's name and signature

Or

(iii) .....as Agent for the Owner*
Agent's name and signature

..... Owner
*if option (iii) filled in, state Owner's name above

Printed by BIMCO's *idea*

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

Sample Copy

This document is a computer generated CONGENBILL 2007 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

(2) General Paramount Clause

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) General Average

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) New Jason Clause

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) Both-to-Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc., see overleaf

Sample Copy

Shipper (full style and address)	**BIMCO LINER BILL OF LADING** **CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"** **Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.**
Consignee (full style and address) or Order	B/L No. / Reference No. Vessel
Notify Party (full style and address)	Port of loading Port of discharge

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m³

Sample Copy

SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.
In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.
One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void.
IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.

Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	
Shipper's declared value	Declared value charge
Freight details and charges	

Carrier's name/principal place of business	Date shipped on board / Place and date of issue
	Number of original Bills of Lading
	Pre-carriage by**
Signature ..... Carrier or, for the Carrier ..... as Master *(Master's name/signature)* ..... as Agents *(Agent's name/signature)*	Place of receipt by pre-carrier**
	Place of delivery by on-carrier**

*As defined hereinafter (Cl. 1)
**Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, 2000

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek, Fax: +45 4366 0701
by authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

1. Definition.
"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.
2. Notification.
Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.
3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.
(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.
When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.
The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.
The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.
(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.
(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.
4. Law and Jurisdiction.
Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.
5. The Scope of Carriage.
The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.
6. Substitution of Vessel.
The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.
7. Transhipment.
The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Port of discharge.
8. Liability for Pre- and On-Carriage.
When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.
9. Loading and Discharging.
(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.
(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.
(c) Loading and discharging may commence without prior notice.
(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.
(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.
(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.
10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.
(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand. Interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent. shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.
(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.
(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.
(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.
(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.
11. Lien.
The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.
12. General Average and Salvage.
General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.
13. Both-to-Blame Collision Clause.
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.
14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.
(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.
(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.
(c) Should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.
(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage.
(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.
15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.
(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.
(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.
(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.
(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.
16. Stowage.
(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.
(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.
17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.
(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:
(i) negligent filling, packing or stowing of the container;
(ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
(iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.
(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.
(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.
18. Return of Containers.
(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.
(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.
ADDITIONAL CLAUSE
U.S. Trade. Period of Responsibility.
(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.
(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

COPY

9.1 ÇEVRE VE DENİZKİRLİLİĞİNE KARŞI ÖNLEMLER

Çevre, canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamı ifade eder.

Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve çevre dengesini bozabilecek her türlü olumsuz etki, çevre kirliliği olarak değerlendirilmektedir.

9.1.1 Denizlerde Çevre Kirliliğine Karşı Önlemler ve Ulusal / Uluslararası Mevzuatın Uygulanması

Çevre sorunları, ülkemizde ve dünyada bir başka deyişle, küresel ve bölgesel olarak bazı ayrılıklar göstermektedir. Bu sorunlar, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri, doğal ve ekonomik zenginlikleri, nüfus ve eğitimlerinin farklılıkları oranında değişmektedir. Dünyamızı evrensel boyutta ilgilendiren, önemli çevresel sorunlardan biri olan deniz kirliliği, uluslararası nitelik taşımakla birlikte, öncelikli ulusal sorunlarımız arasındadır.

Gemilerin normal operasyonlarından ve kazalardan kaynaklanan kirliliğin, toplam kirlilik yükü içindeki gerçek değeri %10 civarındadır. Ancak bu oranında düşürülebilmesi ve deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi için hazırlanan plan, müdahale ve programların ivedilikle tamamlanarak yerel, bölgesel ve ulusal düzeyde uygulanması için ülkemiz olarak gerekli altyapının ivedi olarak oluşturulması gerekmektedir.

9.1.1.1 Deniz Kirliliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler ve Ülkemizin Yükümlülükleri

Ülkemiz, deniz taşımacılığı sektöründe, deniz emniyetini ve çevresini tehdit eden olasılıkları ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek, uluslararası ilişkiler sistemi içinde çalışmalar yapabilmek ve birleşmiş milletler çatısı altında bulunabilmek için, 1958 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) üye olmuştur.

Birleşmiş milletlerin denizcilik konusunda karar organı olan IMO, yetkileri ve görevleri itibariyle, kendisine bildirilen sorunları inceler, karar ve tavsiyelerde bulunur. Üye ülkeler arasında dayanışma ve danışmayı oluşturarak, sözleşmeler ile uluslararası belgelere ait tasarıların hazırlanması, bilgi alışverişlerinde bulunulmasını sağlar.

Merkezi Londra'da bulunan **IMO**, taraf olduğumuzdan bu yana, **deniz güvenliği ve çevresinin korunması** konularında, pek çok Uluslararası Sözleşme ile Kod/Karar kabulü için çalışmalarını gerçekleştirmiştir. IMO'nun alt komitelerince oluşturulan ve uluslararası konferanslar ile son şekline getirilen sözleşmelerin taslak metinleri, üye ülkeler arasındaki koordineli çalışmalara dayalı bilgi alışverişleri ile sağlanmaktadır. Belli koşulları yerine getirmesi beklenilen sözleşmelerin kabulü için, belli sayıda ülkeler tarafından imzaya açılmış olması, yani, belli sayıda ülke ve/veya tonajın sözleşmeye taraf olması gerekmektedir. IMO bünyesindeki sözleşmeler dört ana başlık altında toplanmıştır. Bunlar;

- DENİZ GÜVENLİĞİ
- DENİZ KİRLİLİĞİ
- SORUMLULUK VE TAZMİN
- DİĞER KONULAR

şeklinde belirlenmiştir.

Yukarıdaki başlıklardan bazı konular ve taraf olduklarımız ve taraf olma çalışmaları devam eden örnek Sözleşme ve Protokoller:

Ülke Olarak Taraf Olduklarımız;

9.1.1.1.1 Deniz Kirliliği

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, MARPOL-73/78 ile aşağıdaki Ek'lerinin (I, II, III, IV, V, VI) tamamına taraf olunmuştur.

EK-I. Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları,

EK-II. Dökme Halde Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları,

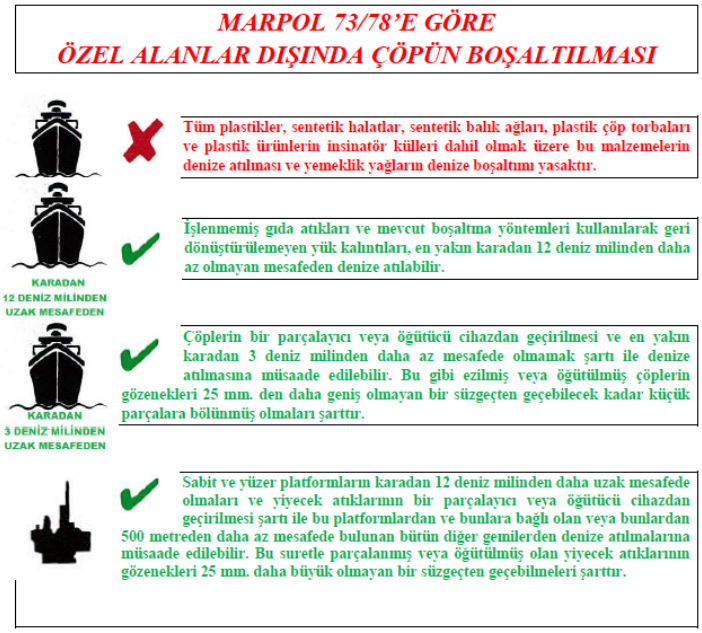
EK-III. Denizde Paketli Halde Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Kuralları,

EK-IV. Gemilerden Kaynaklanan Pis Sular (Tuvalet) İle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar,

EK-V. Gemilerden Çıkan Süprüntüler (Katı Atık) İle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar,

EK-VI. Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğini Önleme Kurallarıdır.

"MARPOL EK-V" (Gemilerden Çıkan Süprüntüler / Katı Çöpler ile Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar) uyarınca; Akdeniz'e kıyısı bulunan ve Türkiye'nin de dâhil olduğu MARPOL 73/78 Ek-V ve MEPC 172(57) kararıyla, Akdeniz 1 Mayıs 2009'dan itibaren özel alan ilan edilmiş ve çöp boşaltımı yasaklanmıştır. Ayrıca, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee-MEPC) 70'inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.277(70) Kararı ile de, MARPOL EK-V'e yönelik bazı değişiklikler kabul edilmiştir.



MARPOL Sözleşmesi'nin diğer Ek'lerinde tanımlanan veya sıralanan maddeler hariç, geminin normal işletilmesi esnasında ortaya çıkan ve devamlı olarak veya periyodik olarak elden çıkarılmaya müsait her çeşit yiyecek atıkları, gemi içi atıklar ve operasyonel atıklar, tüm plastik maddeler, yük atıkları, yakma külleri, yemeklik yağ, balık avlanma donanımı ve hayvan cesetlerine ilişkin uygulamalar Çöp Yönetimidir. Sefer esnasında yapılan balık avlama faaliyetlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkan taze balık ve bunların parçaları veya akuakültür (su kültürü) tesisine yerleştirmek için, kabuklular dahil, balıkların taşınması ile ilgili akuakültür faaliyetleri sonucunda ve bu gibi tesislerden, kabuklular dahil, elde edilen balıkların işleme tabi tutmak için kıyıya nakli sonucunda ortaya çıkan balık ve balık parçaları çöpe dahil değildir.

EK-V kapsamında deniz çevresi için zararlı olarak tanımlanan yükler (HME); katı dökme yük bulunduran ambarlardan kaynaklanan yük ambarı yıkama sularının denize dökülmesi yasaklanmıştır. Denize çöp atılması ile ilgili kurallardaki değişimlerin amacı, daha önce çok daha esnek olan denize çöp atılması kurallarının daha detaylı ve sıkı olmasını sağlamaktır. Prensip olarak denize çöp dökülmemesi yönündeki kurallar kabul edilmiştir. Ancak bazı durumlar için, yemek atıklarının ve denize zarar vermeyen yük atıklarının, güverte yıkama kimyasallarının ve katkı maddelerinin denize atılmasına müsaade edilebilecektir.

Özetle revize MARPOL Ek-V'de:

- Her tür çöp ayrı olarak açıklanmıştır.
- Denize atılabilecek çöplerin içine yük atıkları da eklenmiştir. En yakın karaya 12 mil açıkta denize zarar vermeyen yük atığı denize boşaltılabilir.
- Güverteyi yıkamak için kullanılan temizleyiciler ya da katkı maddelerinin de denize zararlı olmadığı takdirde denize atılmasına müsaade edilmiştir.
- Dolgu, bağlama ve paketleme malzemelerinin kıyıdan 25 mil açıkta atılmasına müsaade eden kural kaldırılmıştır. Bu ürünlerin denize atılması yasaklanmıştır.
- Kural 9'da yapılan değişimle çöp yönetim planı bulundurma zorunluluğu 400 GT'den 100 GT'ye indirilmiştir. Ayrıca sabit ya da yüzer platformlarında bir çöp yönetim planının olması şartı getirilmiştir.
- Kayıt tutma zorunluluğu için 400 GT ve üzeri şartı aynen korunmuştur.
- 400 gr altı gemilerde çöp kayıt defteri olması şartı yoktur ancak kaza ile dökülen çöplerin gemi jurnaline kaydedilmesi gereklidir.

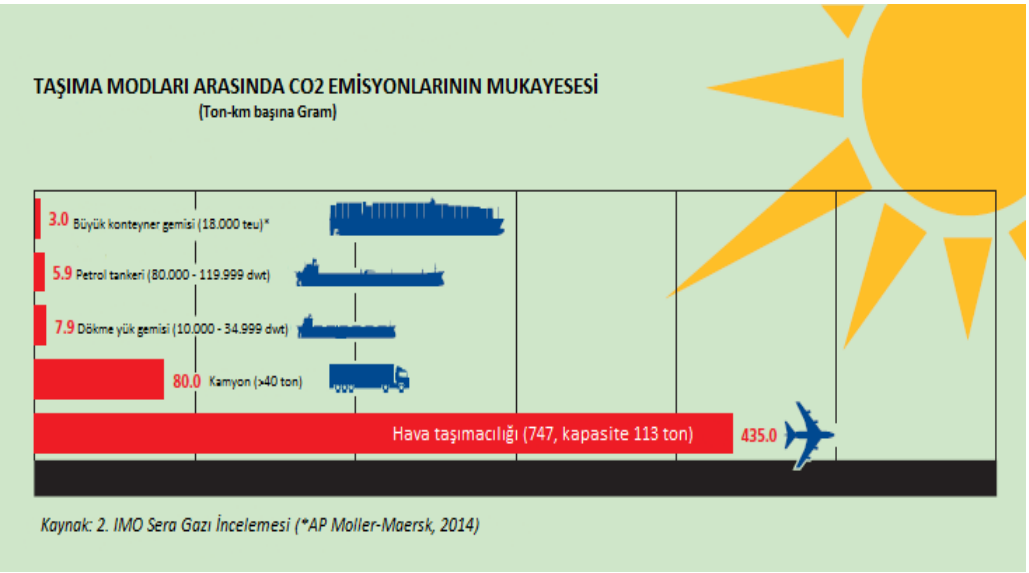
(Ancak, bu kural ve uygulamalar ile gemilerdeki çöp kapasitelerinin artmasını zira atık alım hizmetlerinin iyileştirilmesini gerekli kılacaktır.)

Uygulama ile birlikte gemilerde bulunan Çöp Yönetim Planlarının yeni kurallar doğrultusunda revize edilmesi gerekmektedir.

"MARPOL EK VI" (Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğini Önleme Kuralları)

Gemi kaynaklı CO_2emisyonları yılda 840 milyon ton olarak dünyadaki toplam CO_2 emisyonlarının yaklaşık %2,2'sini teşkil etmekte olup, **IMO 2023 GHG Stratejisi** kapsamında gemi kaynaklı CO_2 emisyonlarının 2050 yılına kadar net sıfır emisyona ulaşılması amaçlanmaktadır. Diğer yandan dünyada uluslararası çalışan toplam 59 bin adet geminin yaklaşık olarak 10,5 milyar ton yük taşıdığı yani nakliyenin %90'ının gemilerle yapıldığı, toplam emisyonun ise sadece %2,2'sinin gemilere ait olduğunu düşünüldüğünde, gemi ile yapılan taşımacılığın son derece çevre dostu olduğu görülmektedir. Keza, Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (International Chamber of Shipping-ICS) yaptığı araştırmaya göre, CO_2 emisyonu bakımından en avantajlı taşıma şeklinin denizyolları olduğu aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

Dünyayı ciddi seviyede tehdit eden küresel ısınma ve hava kirliliği son yıllarda kritik boyutlara ulaşmıştır. Özellikle endüstride ve tüm ulaşım modlarında kullanılan fosil yakıtlardan oluşan emisyon (SO_x, NO_x, CO_2, CO), PM ve VOC hava kirliliğinin önemli kaynaklarından biridir.



Taşıma Modları Arasında CO_2 Emisyonlarının Karşılaştırılması

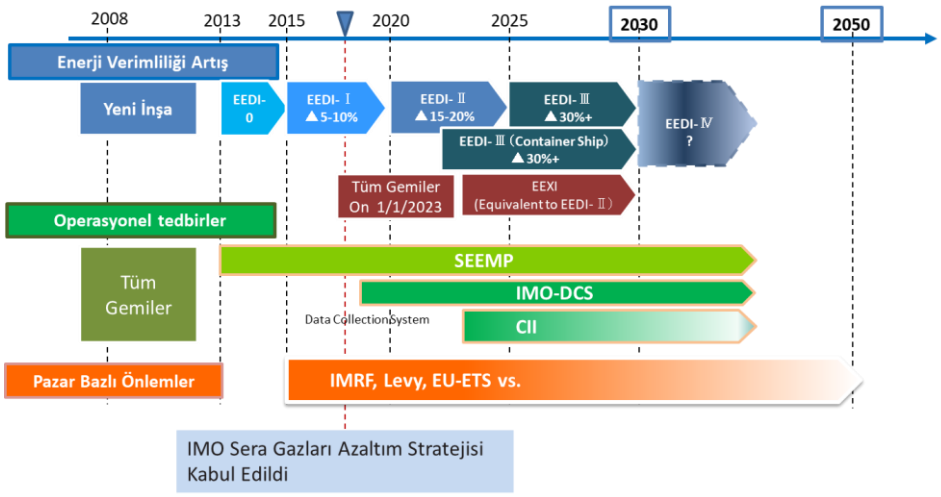
Sera gazlarının da azaltılması için, MARPOL Ek-VI'ya ilave kurallar eklenmiş ve 01.01.2013 itibariyle uygulanmaktadır. Yeni kurallara göre,

01.01.2013 sonrası inşa edilen 400 GT' den büyük olan uluslararası sefer yapan yeni gemilerde hizmete giriş öncesinde başlangıç sörveyi yapıldığı, sörveyde SEEMP'in (Gemi Enerji Verimliliği Planı)gemide bulunması gerektiği, ayrıca gemiye özel EEDI (Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi) değerinin hesaplandığını gösteren teknik dosyanın bulunacağı ve sörvey sonucunda da IEEC'nin (International Energy Efficiency Certificate) düzenleneceği bilinmektedir.

IMO MEPC toplantılarında alınan kararlar sonucunda, MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI'nın 4. Bölümü'nde yer alan enerji verimliliği tedbirlerine yönelik uygulanacak ilave gereklilikler çerçevesindeki değişiklikler ile gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması doğrultusunda çalışmalar yapılarak uluslararası denizcilik sektörünün karbon yoğunluğunu azaltmak amaçlanmaktadır.

Söz konusu IMO toplantılarında sunulan enerji verimliliğine yönelik tedbirler paketi; yeni bir Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI) sistemine dayalı olarak karbon yoğunluğunu azaltmak için teknik gereklilikler ile yeni bir operasyonel Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Indicators-CII) mekanizmasına dayalı yeni ve mevcut gemiler için operasyonel karbon yoğunluğu azaltma gereksinimlerinden oluşmaktadır. Bu ikili yaklaşım hem teknik (geminin nasıl yenilendiği ve donatıldığı) hem de operasyonel önlemleri (geminin nasıl işletildiği) ele almayı hedeflemektedir.

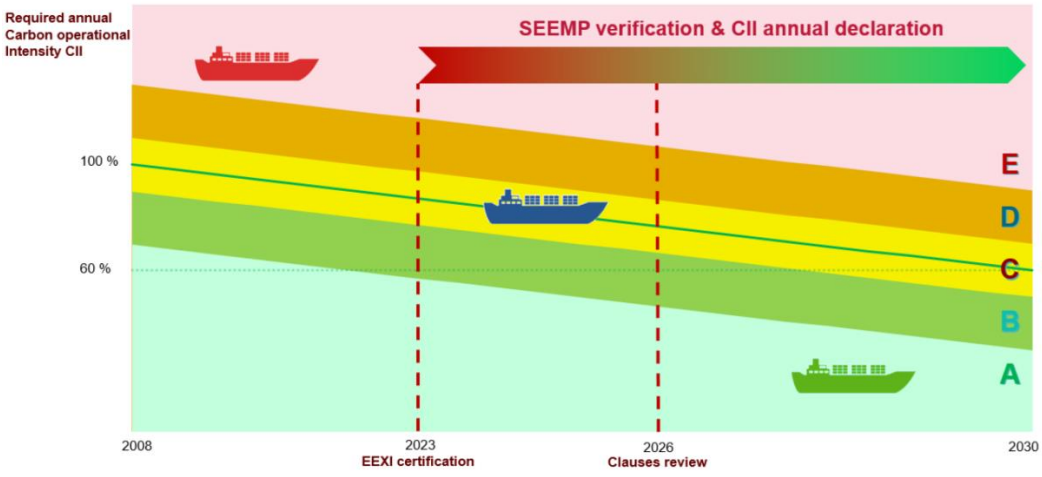
MARPOL Ek-VI'ya ait değişiklikler çerçevesinde, EEXI ve CII mekanizmaları 1 Ocak 2023 tarihinde yürürlüğe girmiştir.



IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları

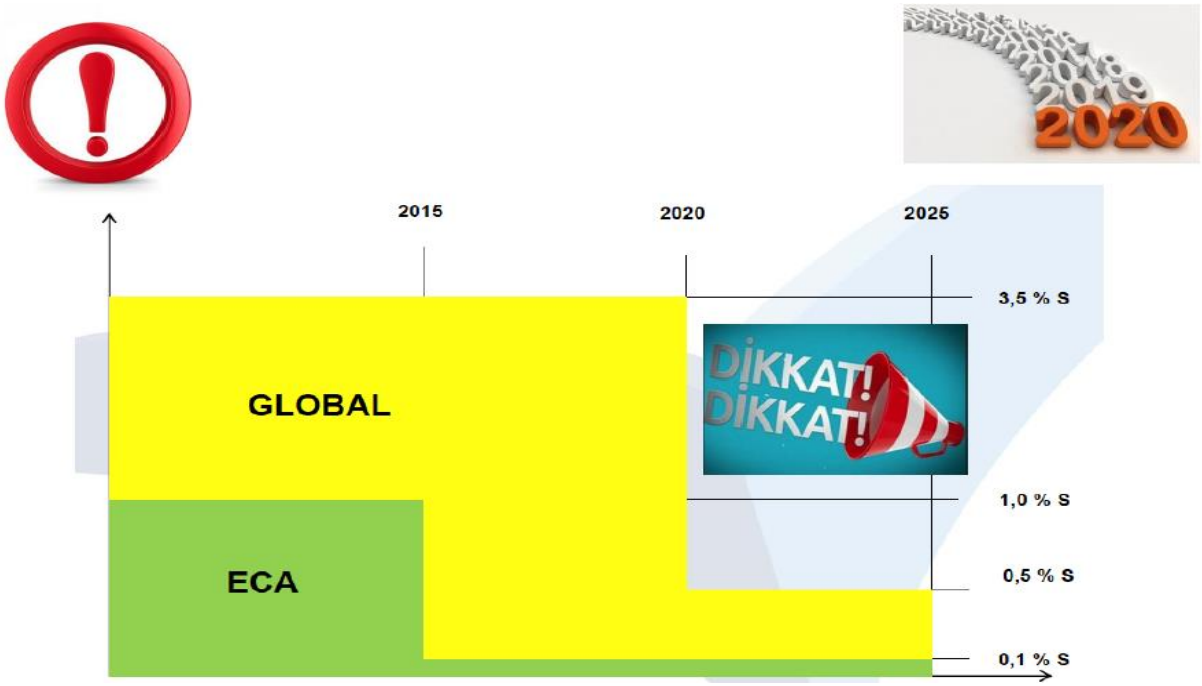
<u>Gemilerden kaynaklanan CO_2 emisyonlarının</u> azaltılmasına ilişkin Teknik ve Operasyonel Önlemler çerçevesinde hazırlanan ve yukarıda yer alan <u>IMO kurallarına göre</u>,

- Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (Energy Efficiency Design Index -EEDI)
- Mevcut gemiler için etkin bir EEDI içeren Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI)
- Enerji Verimliliği Operasyonel Göstergesi (Energy Efficiency Operational Indicator-EEOI)
- Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP) üzerinde yapılan çalışmalar devam etmektedir. (Şekil 3)
- 5.000 GT ve üzeri gemiler için A–E aralığında olmak üzere gemileri beş kategorili basit bir sistem ile değerlendirecek Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Index-CII)'dir.



SEEMP ve CII Uygulaması

<u>"Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SOx) Emisyonu"</u>nun (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel uygulamalarda ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dahilinde düşük Kükürtlü yakıt uygulamasına ait "*Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik*" yayınlanmıştır. Ayrıca, AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının, düşük kükürtlü yakıt bulundurmaları önem taşımaktadır. MEPC 70'inci Dönem Toplantısında alınan karar ile; 2019 yılı itibariyle küresel sera gazı emisyonu için zorunlu veri toplama sistemi oluşturulmaktadır. Taraf devletlerin emisyon azaltımları ve diğer önlemlere ilişkin çalışmalar izlenmekte olup Şekil 4'te de gösterildiği üzere 1 Ocak 2012 tarihinden itibaren %3.50 m/m (35.000 ppm) olan ve zamanla yakıttaki Kükürt (S) emisyonlarının azaltılarak, **1 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0.50 m/m (5.000 ppm) değeri uygulanmaktadır.**



Küresel Kükürt Üst Limiti (IMO 2020 Kuralı ve ECA Kükürt Uygulamaları)

IMO Veri Toplama Sistemi (IMO MRV) MARPOL Ek-VI kapsamında Mart 2018 ayından itibaren yürürlükte olup sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır. Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Karbon Dioksit (CO_2) Emisyonlarının İzlenmesi, Raporlanması ve Doğrulanmasına İlişkin Yönetmelik (EU 2015/757) ile Gemilerin İzleme Planları raporlamasıyla sefer sırasında tüketilen yakıt ve diğer ilgili verilerin izlenmesi, sera gazı emisyonlarının azaltılması ve enerji verimliliğinin artırılması için çalışmalar yürütülmektedir.

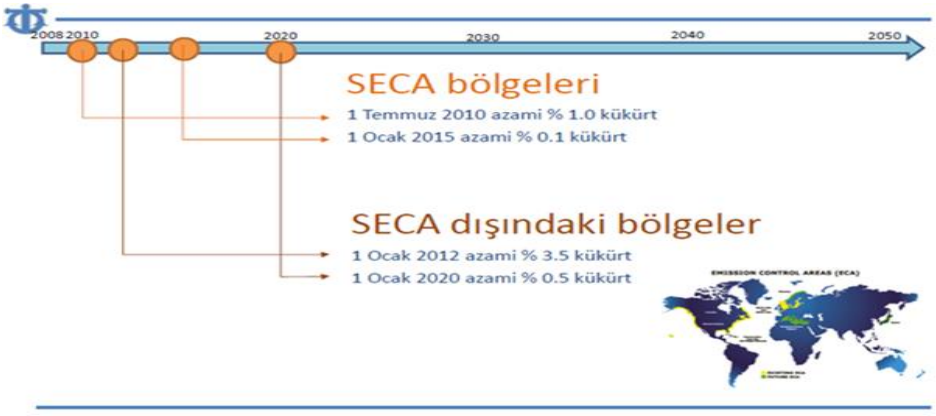
IMO'nun MEPC 259(68) sayılı kararı ve ilgili diğer kurallar kapsamında, yetkilendirilmiş klas kuruluşları gözetiminde gemilere donatımı yapılarak sertifikalandırılan **Egzoz Gazı Temizleme Sistemleri (Scrubber)** MARPOL Ek-VI Kural 4 kapsamında eşdeğer uygulama (küresel kükürt üst limiti) olarak kabul edilmektedir. Gemiler scrubber ile donatıldığı takdirde Küresel Kükürt Üst Limiti'ne uygun olmayan yakıt kullanabilmektedir. Bu eşdeğer uygulama ile ilgili olarak, bazı ülkeler egzoz gazı temizleme sistemi yıkama sularının tahliyesinin sınırlandırılması ile ilgili yerel düzenlemeler yapabilmektedir.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin 23'üncü maddesinin (b) bendinde yer alan *"Türkiye'nin hükümranlık bölgesine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sintine suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo artıklarının ve bu denizler üzerindeki hava sahasında seyreden uçakların atıklarının boşaltılması yasaktır"* hükmü uyarınca, Ülkemiz karasularında scrubber yıkama sularının denize boşaltılmasının yasak olduğu Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 06.04.2021 tarihinde belirtilmiştir.

MARPOL EK-VI Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi (Emisyon Kontrol Alanları)			
Emisyon Kontrol Alanı Adı	**Kabul Edilme Tarihi**	**Yürürlüğe Girdiği Tarih**	**Şu tarihten itibaren Etkili**
Baltık Denizi			
(SO_x)	**26 Eylül 1997**	**19 Mayıs 2005**	**19 Mayıs 2006**
(NO_x)	**7 Temmuz 2017**	**1 Ocak 2019**	**1 Ocak 2021**
Kuzey Denizi			
(SO_x)	**22 Temmuz 2005**	**22 Kasım 2006**	**22 Kasım 2007**
(NO_x)	**7 Temmuz 2017**	**1 Ocak 2019**	**1 Ocak 2021**
Kuzey Amerika			
(SO_x ve PM)	**26 Mart 2010**	**1 Ağustos 2011**	**1 Ağustos 2012**
(NO_x)			**1 Ocak 2016**
Karayipler			
(SO_x ve PM)	**26 Temmuz 2011**	**1 Ocak 2013**	**1 Ocak 2014**
(NOx)			**1 Ocak 2016**

Emisyon Kontrol Alanları

MARPOL EK-VI kapsamında; aşağıdaki iki şekilde gösterilen Baltık Denizi, Kuzey Denizi ve Dover Kanalı, ABD ve Kanada kıyı bölgeleri, Karayipler (Porto Riko/Virjin Adaları) SECA Bölgesi ilan edilmiştir. SECA Bölgeleri ve yürürlüğe giriş tarihleri yukarıdaki tabloda yer almaktadır.



Emisyon Kontrol Alanları ve Diğer Bölgelerde Yakıtlardaki Kükürt Yüzdeleri

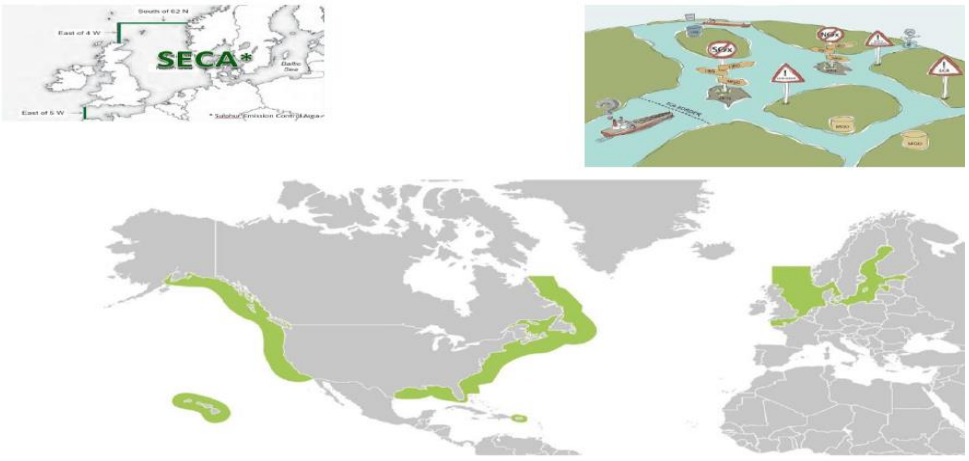
IMO tarafından sınırları belirlenen Kükürt Emisyon Kontrol Alanları'na (SECA) seyir yapacak gemilerde, kükürt emisyonu limitinin 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren %0,1 olarak uygulandığı, geminin %0,1 yakıt kullanması ya da egzoz gazını temizleyen sistemle donatılmış olmaları gerekmektedir.

MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikler, Kükürt Oksitler ve Partikül Madde için bir **Akdeniz Emisyon Kontrol Bölgesi** oluşturmak üzere kabul edilmiştir Diğer Kükürt ECA'ları ile aynı şekilde kükürt içeriği 0,1'i aşmayan yakıt veya Egzoz Gazı Temizleme Sistemi Exhaust Gas Cleaning System (EGCS/ Scrubber) kullanımı zorunlu hale gelecektir.

Değişiklikler 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girmiş olup uygulama 1 Mayıs 2025 tarihinde başlayacaktır.

IMO, SO_x ve NO_x emisyonlarını azaltıp, ozon tabakasını korumak için, gerekli çalışma ve gözden geçirmeleri yapmaktadır. Bu kapsamda yeni makine teknolojilerinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi ile yakıt (fuel) teknolojilerinde de yenilik çalışmaları sürdürülmektedir. Gemi Dizel Makineleri Egzoz Emisyonlarının, Azot oksit (NO_x), Karbon dioksit (CO_2), Karbon monoksit (CO), Kükürt (S),Hidrokarbonlar (HC) ve Partiküller (PM) içerdikleri, bu kirleticilerden NO_x ve PM'in gemi dizel motorlarının açığa çıkardığı en önemli iki kirletici olduğu, gemilerden salınan NO_x emisyonunun 10 milyon ton/yıl olarak tahmin edildiği bu sebeple gemi makinelerindeki NO_x Emisyonlarının aşamalı olarak azaltılmasına karar verildiği bilinmektedir. Ayrıca, AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları (ECA) için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör Firmaları'nın, düşük kükürtlü yakıt bulundurmaları önem taşımaktadır.

"Azot Oksitler (NO_x)" Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) yeni gemiler için 130 kW üzeri gemi makinelerinde, MARPOL EK-VI Tier III uygulaması kapsamında, NO_x emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmalar takip edilmekte olup Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Azot Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulması kararı alınmıştır.



SECA Bölgeleri

"Yeşil Liman", İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının, çevre açısından kirlenmenin önüne geçilebilmesi ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik "Yeşil Liman" çalışmalarının artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, MARPOL Ek-VI kapsamında "Gemilere kıyıdan elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda tesisi" konuları yakından takip edilmektedir. Ayrıca, Limanların Çevre Yönetim Sistemini sağlamaları önem arz etmektedir.

Ayrıca yeşil liman uygulamalarına yönelik, Avrupa Yeşil Mutabakatı Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü (AFID) kapsamında 2030 yılı ile konteyner gemi, Ro-Ro ve yolcu gemilerinin uğradığı limanlarda kıyıdan elektrik (coldironing) alabilme, limanlarda LNG ikmali imkanının sağlanması ve alternatif yakıtlar (hidrojen, metanol, vb.) için limanlarda ikmal altyapısının kurulması hususları takip edilmektedir.

9.1.1.1.2 Sorumluluk ve Tazmin *(Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme OPRC-90)*

- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme, CLC-1992 (1969)

- Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulmasına Dair Uluslararası Sözleşme, FUND-1992 (1971)

- Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü, OPRC/HNS- 2000

- 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulmasına Dair Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolüne, SUPPLEMENTARY FUND-2003 (EK Fon) HNS-1996 Sözleşmesi'ne Ek HNS-2010 Protokolü

Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi, HNS–1996 (30 Nisan 2010'da imzalanan HNS-2010 Protokolü, 1996 tarihli HNS Sözleşmesi'nde oldukça geniş değişiklikler yapmaktadır ve bu Protokol taraf devletlerce kabul edilip yürürlüğe girdikten sonra HNS-1996 Sözleşmesi son bularak yeni adı artık **HNS-2010 Sözleşmesi** olacaktır. Gerek HNS-1996 Sözleşmesi ve gerekse de HNS-2010 Protokolü henüz yeterli ülke imzasına ulaşamadığı için yürürlükte değildir. Ancak Türkiye HNS-2010 Protokolünü 23.4.2018 tarihinde onaylamıştır. Protokol halen, 1 Ağustos 2018 tarihi itibariyle Türkiye dahil, sadece 3 ülke tarafından kabul edilmiştir. HNS 2010 Protokolü olarak bilinen IMO'nun tehlikeli ve zararlı yük taşımalarında aynı Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC)'de olduğu gibi gemilere mali sorumluluk sigortası zorunluluğu getirmekte ve HNS Sözleşmesi kapsamındaki kazalarda donatan sorumluluğunu aşan tazmin taleplerinde denizyolu ile taşınan tehlikeli ve zararlı yüklerin alıcılarının kurulacak fona katkı sağlamaları üzerine oluşturulmuş bir sigorta teminat rejimidir.

Sözleşme kirlilikten kaynaklanan zararın yanı sıra, yangın ve patlama riski, yaralanmalar, can ve mal kaybı gibi noktaları da ele almaktadır. HNS Sözleşmesi, "kirleten taraf öder" ilkesinden hareket eder ve HNS kargolarının neden olduğu bir vakadan zarar gören kişilerin denizcilik ve HNS endüstrisi tarafından tazmin edilmesini sağlar.

Diğer bir husus ise; CLC ve IOPC FUND-92 kapsamında sorumluluk limitlerini aşan kısımlar için bir uluslararası fon olan Ek Fon; Ülkemizin hali hazırda tarafı olduğu Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu (IOPC Funds) sisteminin bir parçasıdır.

Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi, BUNKER- 2001;

2001 yılında imzaya açılmış, 2008 yılında dünya genelinde yürürlüğe girmiş, 15 Mart 2013 tarihinde Türkiye'nin taraf olduğu ve 12 Aralık 2013 tarihinde IMO nezdinde Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye göre, bir tarafın bayrağını taşıyan ve/veya işletilen ve taraf ülkenin karasularına girmek isteyen tüm gemilerin Sözleşmenin gereklerini yerine getirme zorunluluğu bulunmaktadır. BUNKER 2001 Sertifikasının Düzenlenmesine İlişkin uygulamalar olarak, 1000 GT ve üzeri tüm Türk bayraklı gemiler ve bunun yanı sıra BUNKER 2001 Sözleşmesine taraf olmayan ülke bayraklı gemilerin, sicil kayıtlarını tutmaya yetkisi bulunan 10 farklı liman başkanlığından (Trabzon, Zonguldak, Samsun, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin ve İskenderun) BUNKER Sertifikasını alabileceklerdir.

9.1.1.1.3 Deniz Çevresinin Korunması İle İlgili Diğer Önemli Sözleşmeler

Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmesi AFS Sözleşmesi -2001;

Türkiye tarafından 30 Kasım 2018 tarihinde onaylanan Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (AFS, 2001) uygulanması ülkemiz açından 28 Şubat 2019 tarihinde zorunlu hale gelmiştir. Bu itibarla, Türk Bayraklı gemilerin liman devleti kontrollerinde sıkıntı yaşamamasını sağlamak üzere AFS Uygunluk Belgesi olan Türk Bayraklı gemilerin, söz konusu belgeleri 28 Şubat 2019 tarihinden önce AFS Uluslararası Sertifikası ile değiştirilmiştir.

Sözleşmeye taraf olan ülkelerde, kendi bayraklarını taşıyan gemilerdeki çürüme önleyici sistemlerdeki zararlı madde kullanımının yasaklandığı (TBT), ülkemizde de Sözleşmede öngörülen hususlar ile uyumlu hale gelmesi için organik tutunma önleyici bileşiklerinin kullanılamayacağı ve kullanan gemilerin de limanlara alınmayacağı hususları takip edilmektedir.

Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004'un, (Balast Suyu Sözleşmesi);

"Balast Suyu Yönetimi"(Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004)" Sözleşmesi, Türkiye'nin de içinde bulunduğu birçok ülke tarafından imzalanmış ve 8 Eylül 2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları'nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucul organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nca yapılan çalışmalar izlenmektedir. Sözleşmeye göre 2024 yılından itibaren tüm gemilerde arıtma sistemlerinin kurularak tamamıyla uygulamaya geçilmesi planlanmaktadır. Uygulama takvimi, Sözleşmede belirtilen D-2 standardına uygunluğun, 8 Eylül 2024 tarihine kadar gemi özelinde zaman içinde aşamalı olarak gerçekleşeceğini belirtmekte olup 8 Eylül 2019-8 Eylül 2024 tarihlerini kapsayan beş yıllık süreç devam etmektedir. Yaklaşık 50.000 geminin D-2 Yönetmeliği'ne (Gemide Arıtma Tesisi) uyması ve bu nedenle bir Balast Suyu Yönetim Sistemi (Ballast Water Management System-BWMS) tesis etmesi ve kullanması gerekmektedir. Sözleşme gereği, gemilerin balast arıtma teknolojileri ile donatılacağı, balast kapasitesi ve inşa yıllarının belirleyici olacağı, gemilerin "Balast Suyu Yönetim Planı" ile "Balast Suyu Kayıt Defteri" bulunduracağı, Sözleşmedeki değişikliklerin ve kuralların etkin bir şekilde yürütülebilmesine yönelik tip onayı almış cihazların denemelerinin yapıldığı ayrıca, Sözleşmenin tüm dünyada aynı uygulanması için rehber hazırlandığı bilinmekte ve balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili uluslararası ve ulusal mevzuat çalışmaları İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından takip edilmekte ve "Gemi Balast Suyu Yönetimi" hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar üyelerine duyurulmaktadır.

Sözleşme kapsamında; Ege Denizi, Karadeniz, Türk Boğazları ve Marmara Denizi ile Akdeniz'de deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu gereken tedbirlerin, ivedilikle alınması değerlendirilerek, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı koordinasyonunda, büyük bütçeli proje çalışmaları yapılmıştır. Sözleşme, Balast Sularının Yönetimi (Ballast Water Management) konusunda özellikle gemilerin tabi olacakları, bazı önemli kurallar getirmektedir. Balast suyundaki zararlı sucul organizmalarla ilgili problem, 1988 yılında IMO'nun gündemine alınmış ve o zamandan bu yana MEPC ve MSC Komitelerinde çözüme yönelik çalışılmaktadır. IMO, gelişmekte olan ülkelerin problemi anlaması ve durumu gözlemlemesi amacıyla, Küresel Balast Suyu Yönetimi Programı yürütmekte olup teknik destek ve uzmanlık sağlamaktadır. Yayılımcı tür probleminin sebebi, son yıllarda artan denizyolu trafik hacmi ve ticaretin gelişmesidir. Bu türlerin etkileri dünyanın birçok alanında tahrip edicidir. Her gün balast sularıyla taşınan tür sayısının yaklaşık 7.000 olduğu ve dünya genelinde yılda 10 milyar ton balast suyunun taşındığı tahmin edilmektedir. ***Sözleşme, gemilerin "Balast Suyu Yönetim Planı" uygulamasını, "Balast Suyu Kayıt Defteri" taşımasını, "Balast Suyu Sertifikası" ve IMO standardı ile balast suyu yönetim prosedürlerini gerçekleştirmelerini istemektedir***.

MEPC 75'te gündeme gelen BWM Sözleşmesi'ne Yönelik Değişiklikler kapsamında, E-1 kuralı sörveyleri, balast suyu yönetim sistemlerinin devreye alma testleri ve Uluslararası Balast Suyu Yönetim Sertifikası (International Ballast Water Management Certificate – IBWMC) ile ilgili MEPC 74'te onaylanan değişikliklerin 1 Haziran 2022 tarihinde yürürlüğe girmesi kabul edilmiştir. Yapılan değişiklik ile biyolojik süreçlerin düzgün çalıştığının gösterilmesi ve ilgili analizin belirteç niteliğinde olması gerektiği bilinmekte olup konu yakından takip edilmektedir.

Sözleşmenin Uygulaması

Gemide;

1. Balast Yönetim Planı (onaylı)
2. Balast Suyu Kayıt Defteri (elektronik) (Tüm operasyonların detaylarını içeren)

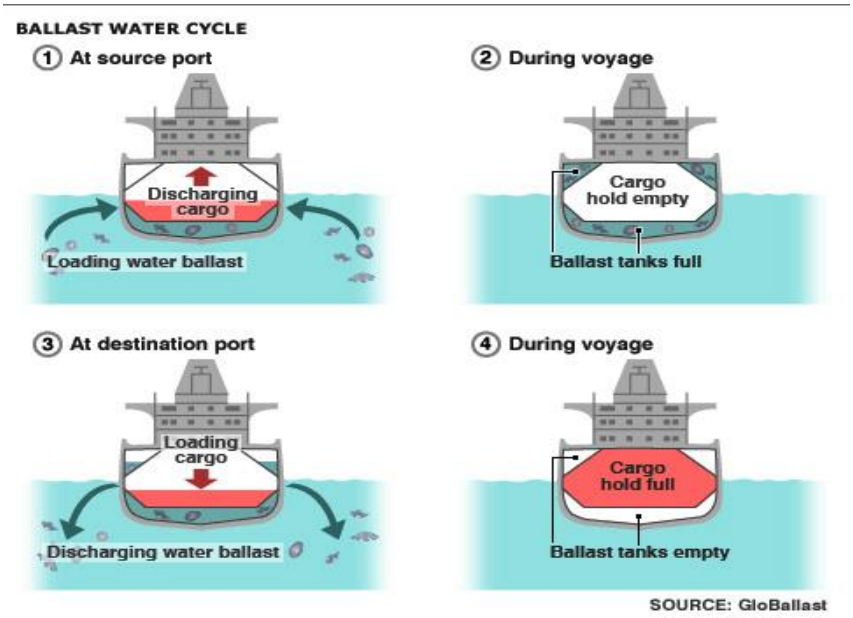
Limanda;

1. Denetim

2. Numune Alma
3. Cezalandırma

İdarede;

1. Stratejik Planlama
2. Bilimsel Araştırma ve İzleme
3. Sertifikasyon
4. Muafiyet
5. Tip Onayı
6. Bölgesel İşbirliği



Balast Suyu Değişimi

Gemilerde Bulunması Gereken Dokümanlar

- Balast Yönetim Planı (Onaylı)
- Güvenlik Prosedürleri
- Balast Suyu Arıtım Ve Değişim Prosedürleri
- Sediment Takip ve Verme Prosedürleri
- Görevli Personel Bilgileri
- İlgili Tüm Raporlamaların Prosedürleri
- Tüm Operasyonların Detaylarını İçeren Balast Suyu Kayıt Defteri (Elektronik)

Balast Suyu Değişimi (D-1);

Arıtım Cihazları / Sistemleri oluşturuluncaya kadar, istilacı türlerden kaynaklanabilecek riskleri azaltmak için, gemilerin balast sularını en yakın karaya 200 deniz mili açıkta, 200m derinliğe veya 50 mil açıkta en az 200m derinliğe sahip açık denizlerde değiştirme zorunluluğu, getirilmiştir.(*Geminin rotası değiştirilmeden ve bekletilmeden, Liman Devleti tarafından belirlenmiş alanlarda*)

Ballast Water Treatment (BWT) Sistemleri (D-2);

Standartları IMO tarafından belirlenecek balast suyu arıtım cihazlarının (BWT) tüm gemilere tesis edilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Keza, Sözleşmede belirtilen deniz alanlarında değiştireceklerdir. Bu şekilde taşıdıkları organizma bakımından zengin deniz suyunu, organizma bakımından daha fakir olan açık deniz suyu ile değiştirerek istilacı türlerin taşınması riskini azaltmış olacaklardır.

Arıtma Cihazı /Sistemlerinin Uygulama Takvimi;

Yeni gemiler için bir değişiklik olmadığı, Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihte ve sonrasında üretilenlerin D-2 gereği arıtım cihazı ile üretilecektir.

Mevcut gemiler için ise;

IOPP Sertifikası kapsamına girmeyen gemiler için arıtıma geçiş tarihinin, 8 Eylül 2024 den geç olmamak şartı ile idare tarafından belirlenen bir tarih uygulanacağı, Balast suyu konusunda bilimsel olarak önemli araştırma ve geliştirme çalışmalarının yapıldığı, Uygulamanın geçiş sürecinde ise, B-3 değişiklikleri ve mevzuatının İdare tarafından belirleneceği hususları, takip edilerek İMEAK DTO üyeleri bilgilendirilmektedir.

Mekanik Arıtma Metotları (*Filtreden geçirme ve ayırma),* Fiziksel Arıtma Metotları (*Ozon, ultraviyole ışın, elektrik akımları ve ısıl işlem yoluyla sterilizasyon),* Kimyasal Arıtma Metotları (*Balast suyundaki organizmaları öldürmek için suya biyosid eklemektir. (Okside eden klor, brom, iyodbiosidleri)*

Ülkemiz, Balast suyu taşınımı ile en büyük risk altındaki ülkelerden biri olup Limanlarımıza taşınan balast suyu envanteri çıkarılmış ve bu kapsamda limanlarımıza yıllık yaklaşık 23 milyon ton balast suyu deşarj edildiği tespit edilmiştir. Türk Deniz alanlarına diğer deniz alanlarından gelen yaklaşık 1000 tür kayıt altına alınmıştır. Akdeniz'de bulunan türlerin %13,5'inin istilacı özelliğe sahip olduğu belirlenmiştir. (*450 adedi Süveyş kanalından, bir kısmı Cebelitarık kanalından doğal yolla, az bir kısmı da Akuakültür ile gelmiştir*)

Balast suyu deşarjları, deniz trafiği ile orantılı olarak Marmara, İzmir ve İskenderun bölgelerinde yoğunlaşmaktadır

(IMO tarafından, Sözleşme gereği, 200 dz mili ve 50 dz mili kriterlerine uymadığı için Ege ve Marmara Denizi'nde Balast operasyonu yasaklanmıştır)

"Balast Suyu Projesi" Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kapsamında yürütülmekte olup, bu projeye yardımcı olması için, daha önce el ile doldurulan Balast Suyu Raporlama Formları, 2007 yılı itibariyle, web tabanlı sistem ile gemilerden acenteler vasıtasıyla doldurulmakta, keza bu formlar ile gemiler ve taşıdıkları balast suları ile ilgili detaylı bilgilere ulaşılabilmektedir. IMO tarafından toplanılması önerilen bu formlar, kaptanlarının beyanları ile sisteme gemi acenteleri tarafından girilmekte ve Liman Başkanlıkları tarafından onaylanmaktadır.

Tüm limanlarımız ve en yüksek riske sahip limanlarımız;

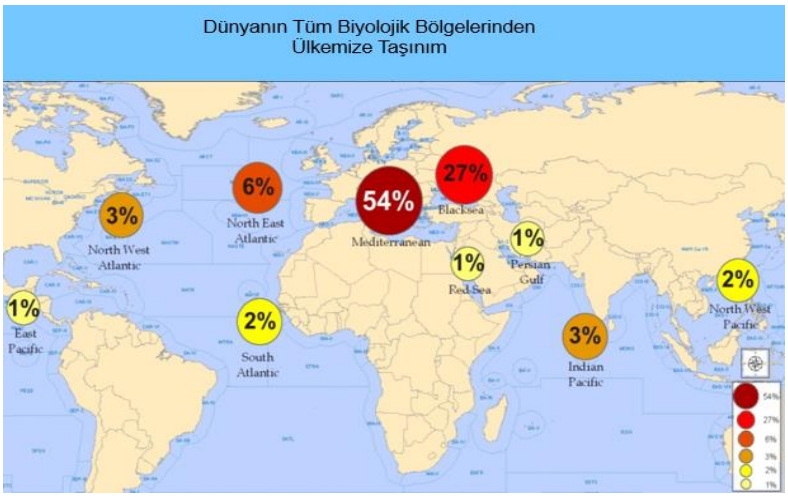
Çok Yüksek Riskli Liman; İzmit, Aliağa, İzmir ve İskenderun Liman Başkanlıkları

Yüksek Riskli Liman; Gemlik, Ambarlı, BOTAŞ, Mersin ve İstanbul Liman Başkanlıkları

Orta Riskli Liman; Tekirdağ, Samsun, Tuzla, Karadeniz Ereğli, Trabzon, Bartın, Antalya ve Karabiga

Düşük Riskli Liman; Taşucu, Silivri, Dikili, Çeşme, Güllük ve Bandırma Liman Başkanlıkları

Balast suları ile taşındıkları yeni deniz ekosisteminde diğer bazı canlı türlerini yok etmekte, bazı türlerin gelişimini ve faaliyetlerini etkilemekte olduğu ve ekosisteme vereceği zararlar sebebiyle IMO'nun; üye ülkelerini, bu konuda her açıdan inceleme ve tedbir almaya zorladığı bilinmektedir. Bu çerçevede, Türk deniz alanları ve Türkiye'nin, balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmalardan ve patojenlerden en çok etkilenen konumda olduğu; Yapılan çalışmalar, biyo istilanın alarm verecek ölçüde artmaya devam ettiğini ve her gün yeni bir yerde istilanın yaşandığını göstermektedir.



Dünyanın Tüm Biyolojik Bölgelerinden Ülkemize Taşınım

Deniz Çevresinin Korunması ve Kıyı Alanlarının Sürdürülebilir Kalkınması için Eylem Planı (Akdeniz);

Kara kökenli kaynaklardan gelen kirliliğin büyük ölçüde azaltılması, Deniz ve Kıyı Habitatları ile tehdit altındaki türlerin korunması, Deniz Faaliyetlerinin daha güvenli deniz çevresinin daha bilinçli hale getirilmesi, Koruma Kullanma prensibinin geliştirilmesi, Kıyı alanlarında bütünleşik planlamanın güçlendirilmesi, İstilacı türlerin yayılmasının izlenmesi, Petrol Kirliliğinin sınırlandırılarak acil müdahalenin sağlanması ve sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edilmesi çalışmaları ilgili Bakanlıklar nezdinde sürdürülmektedir.

Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşme'si
"Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Uyumlu Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi" ne 2010 tarihinde ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamıştır. 2017 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından onaylanan Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü hakkında Hong Kong Sözleşmesi'nin Bangladeş tarafından 12 Haziran 2023 tarihinde onaylanması ve Liberian Registry'nin taahhüdü sonrasında Sözleşme için gerekli tüm koşullar yerine getirilmiş olup 26 Haziran 2025 yılında yürürlüğe girecektir.

Dünyanın, 5 ana gemi geri dönüşüm ülkesinden biri olan Türkiye, gemilerin işletim süreleri sona erdikten sonra geri dönüşüm esnasında çevre, güvenlik ve insan sağlığını gereksiz yere riske atmamayı amaçlamaktadır. Geri dönüşüm ile ilgili güncel verilere https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/geri-donusturulen-gemi-tonaji internet adresinden ulaşılabilmektedir.

9.1.1.1.4 Diğer Konular

IMO deniz emniyeti ve çevresinin korunması, kirliliğin önlenmesi gibi önemli hususların yanında, deniz taşımacılığının kolaylaştırılması ve bazı uluslararası standartlar ile diğer konuları da gündemine almıştır. IMO bünyesindeki bahse konu sözleşmeler, ihtiyaç halinde, sosyal ve teknolojik gelişmelere göre güncelleştirilmekte, yeni düzenlemeler ve protokoller getirilmektedir. Tüm bu, değişiklikler ilgili ana komitelerde ya da alt komitelerde görüşülüp, genel kurulun onayı alınarak yürürlüğe sokulmaktadır. IMO'nun bazı ana komiteleri şu şekildedir.

- **Deniz Emniyet Komitesi (MSC)**
- **Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC)**

IMO, gemilerin sahip olması gereken standartları getirirken, gemilerin emniyeti ile gemi personelinin eğitimine de önem vermektedir. Keza örgüt, deniz kazalarında acil durumlarda uygulanması gereken prosedürlerde düzenlemeler yapmakta olup, kirliliğin önlenmesi ve zararların tazmini konusunda da uluslararası çalışmalarını devam ettirmektedir. **IMO'nun 51 adet sözleşmesinden 21 adedi doğrudan gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ile ilgilidir.** IMO, Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC)'nin katkıları ile kabul edilen MARPOL 1973/78 Uluslararası boyutta kabul edilen en kapsamlı Sözleşme olup, Ülkemiz tüm Ek'lerine taraf olmuştur

Özellikle son yıllarda artan petrol taşımacılığının tehdit ettiği deniz çevresinin, arka arakaya gelen büyük tanker kazaları nedeniyle, IMO' da çevrenin korunması yönünde konular tekrar gündeme gelmiş ve yeni

düzenlemelere gidilmiştir. Deniz çevresini tehdit eden ve geri kazanımı bazen mümkün olmayan hallerde, deniz ekosistemine gelebilecek zararların önüne geçebilmek ve önlemler alabilmek için gerekli olduğu durumlarda konu ile ilgili uluslararası sözleşmeler ile caydırıcı hukuksal yaptırımlar da ortaya konmaktadır.

Dünya Gündemine Oturan, IMO' da Konvansiyonlar Hazırlanmasına ve Önemli Düzenlemelere Gidilmesine Sebep Olan BÜYÜK KAZALAR;

Bunların başında, 18 Mart 1967 yılında, (çok eski bir tarih gibi gözükse de, etkileri yıllarca gözlemlenmiştir) Torrey Canyon isimli tankerin İngiltere açıklarında 120.000 ton ham petrol yükü ile batmasıyla oluşan çevre kirlenmesi bulunmaktadır. Olay bölgesinde yaşanan ekosistem felaketi sonucu kuş ve balık popülasyonu büyük zarar görmüş olup o zamanlardaki yetersiz ekipmanlar sebebiyle de petrol denizden toplanamamıştır. Bu olay, deniz emniyeti, deniz çevresi ve hukuksal anlamda IMO'nun önemini ortaya koymuş ve MARPOL73, CLC69, FUND71, SOLAS1974 gibi konvansiyonların hazırlanmasına ve mevcut olanlarda da düzenlemelere gidilmesini gerekli kılmıştır.

Yine bu önemli kazalardan olan, 24 Mart 1989 yılında, Alaska açıklarında Prince William Boğazı'nda, 36.000 ton ham petrol yükü ile batan, Exxon şirketine ait Valdez isimli tanker ise 'Exxon Valdez' isimli tanker kazası olarak anılmaktadır.



Amerika'nın en büyük petrol kaynaklı çevre facialarından olan bu kazada tüm petrol, 1700 km. boyunca sahile yayılmıştır. Yaklaşık 400.000 kuş ve balık ölümüne sebep olmuş, bölge ekosistemi toparlanamamış eksik ve zamanında yapılamayan müdahale sonucu boğaz bölgesinde uzun yıllar petrol döküntülerinden dolayı sıkıntılar yaşanmıştır.

Bu olay karşısında Exxon şirketine yüksek miktarda (milyar dolar) tazminat cezası verilmiştir. (Ceza ödemesi, şirkete ve deniz kirliliğindeki hasarın paylaşılması için kesilmiştir.) Kaza sonucunda, STCW-95, OPRC-90 (Oil Pollution Response Co-Operation) gibi konvansiyonların hazırlanması gündeme gelmiş, ayrıca tek cidarlı olan bu tankerin yol açtığı çevre felaketi, çift cidarlı tankerlerin önemini ortaya çıkarmıştır. (*Tankerden resmî verilere göre 10.8 milyon galon petrol denize akmıştır, Bölgedeki doğal yaşam bundan yoğun şekilde etkilenmiş, deniz kuşlarından katil balinalara kadar bölgede yaşayan birçok türden hayvan ölmüştür. Temizleme çalışmaları gerek bölgenin konumu gerekse bu çapta bir kazanın daha önce yaşanmamış olması sebebiyle pek etkili olmamıştır.)*



Kazalar ve çevre felaketleri, IMO'nun önemli komitesi olan Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)'nin kurulmasına neden olmuştur. *Dolayısıyla MEPC, deniz çevresine bıraktığı zararlı etkileri ile gündeme gelen Torrey Canyon, Exxon Valdez gibi ham petrol taşıyan tanker ve benzerlerinin yarattığı kaza sonrasında oluşturulmuştur.*





Yıllarca geliştirilen tüm standartlara rağmen, son zamanlara damgasını vuran Prestige ve Erika Tanker kazalarından; 12 Aralık 1999 yılında, Kuzey Fransa sahillerinde ortadan kırılarak batan 25 yaşında tek cidarlı olan Erika Tankeri, 20.000 ton ham petrol yükü ile batmış ve 400 kilometrelik sahil şeridinin kirlenmesine ve Biskay Körfezi'nin kıyılarının tahribine sebep olmuş, 150.000 deniz kuşu ölmüş, deniz canlıları etkilenmiş, Fransa tarihinin en kötü petrol kirlenmesi olmuştur.

Bu kazadan ders alınmamış gibi, 19 Kasım 2002 yılında, İspanya'nın kuzeybatı sahillerinde, 77.000 ton ham petrol yüklü, 26 yıllık M/T Prestige adlı tek cidarlı olan Tanker ortadan ikiye ayrılmış ve binlerce ton petrol denize yayılmış olup 10.000 ton toplanmış ancak, hala temizlik çalışmaları devam etmektedir. Bu yaşanan olaylar sonucu AB, kendi özel deniz alanları da dahil, limanlarına petrol taşıyan tek cidarlı tankerleri almayacağını beyan etmiştir. Bu kazalardan sonra IMO; liman devleti, bayrak devleti sorumluluklarını tekrar ele almış bununla birlikte, klas kuruluşları, 15 yaşını geçmiş tüm tankerlere "Durum Değerlendirme Sistemi" (CAS-Condition Assessment Scheme) getirilmesi, MARPOL' de yeni düzenlemelere gidilmesi, gemi denetlemelerinin sıklaştırılması ve tek cidarlı petrol tankerlerinin aşama aşama kaldırılması yönünde karar almış ve çalışmalarını bu yönde sürdürmektedir. Keza bu durum; sahil ülkelerinin, bölgesel acil durum müdahale planlarını tekrar gözden geçirmelerini gündeme getirmiştir. Yine yakın zamana kadar onlarca kaza olmuştur. En güncel anlamda, dünya kamuoyunu aylarca ilgilendiren kaza ise; 20 Nisan 2010 tarihinde, Meksika Körfezi'nde, petrol arama sahasında İngiliz petrol şirketi British Petroleum (BP)'a ait "Deepwater Horizon" adlı platformda meydana gelen patlama ile 11 kişi hayatını kaybetmiş olup Körfez'e on milyonlarca galon petrol sızmış, yaban hayatı ve ekosistemi riske atmış, bölgenin balıklarına zarar vermiş kısaca okyanusta on yıllarca sürecek bir etki bırakmıştır. Ayrıca, körfezdeki kuyudan sızan petrol miktarının 784 milyon litre (207 milyon galon) olduğu belirtilmiş, petrol yayılmasının yarattığı kirliliğin temizlenmesi, petrol kuyusunun kapatılması, kirlilikten zarar görenlere tazminat ödenmesi ve hükümetlere para cezası ödenmesi gibi maliyetler için yaklaşık 32,2 milyar dolar petrol sızıntısının şirkete maliyeti açıklanmış olup felaketin BP' ye faturası ağır olmuştur. Dünya, Meksika Körfezi'ndeki çevre felaketinden sonra yeni bir felaketle daha karşı karşıya gelmiş olup 15 Temmuz 2010 tarihinde Dalian kenti limanındaki bir petrol boru hattının patlaması sonucu Çin'de, ülke tarihinin en büyük petrol sızıntısı gerçekleşmiş olup okyanus üzerinde kilometrelerce alan zifiri siyaha bürünmüştür. Uluslararası taşımacılıkta, çift cidarlı tankerlerin süratle inşası gerekli olmuştur.

Dünyada meydana gelen ve ülkemiz sularında da geçmişte can kayıpları ve ekosistem zararları ile sonuçlanan olan kazalar dikkatleri Boğazlarımızdan geçiş yapan petrol tankerlerinin emniyetine çekmiştir. Türk Boğazları'ndan geçen 95.000 adet gemiden %20'si petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerdir. Türk Boğazları her yıl, Tankerler ile yapılan büyük miktarda tehlikeli yük geçişi ile risk altındadır.

Her gün artarak geçen ortalama 140 gemiden 27 si tanker ve ham petrol İstanbul Boğazı'ndan Güney



yönünde geçiş yapmakta ve boğazları risk altında bırakmakta olup devamlı olarak artan bu petrol trafiği yetkilileri endişelendirmektedir. Ayrıca, boğazlardan zehirli, tehlikeli ve patlayıcı madde, amonyak, sıvılaştırılmış gaz, radyoaktif maddeler, tehlikeli atıklar gibi ürünlerde geçmekte olup yaşanacak bu tür kazanın etkisi tahmin edilememektedir. Boğazlarda yaşanacak bir kazanın, Karadeniz ile Ege'nin bağlantısını koparabileceği de bilinmektedir. Bu noktada da, gemi geçişleri sırasında, gemi adamı eğitimi, artış oran gösteren kılavuz kaptan alma, ulusal ve uluslararası kurallara uygunluk hususları çok önemlidir. Boğazlara sadece karbon salınımı belli seviyenin altında olan tankerlerin geçişine izin verilmesi, Sigorta koşullarının artırılması, boru hatlarını kullanmasına teşvik edilmesi, olası kaza riskine karşı acil sığınma alanları oluşturulması, Boğazlar da hassas alan haritalarının tamamlanması, petrol yayılım modellemesi oluşturulması, Kirlenmenin ve dispersant kullanımı dahil müdahale tekniklerinin çevresel açıdan hassas etkilerini gözleyecek uzman bir ekip oluşturulması, İzleme yöntemleri ile izleme sistemine ilişkin bilgilerin tüm kurumlarca anlık paylaşımının sağlanması değerlendirilmektedir.

Özellikle AB komisyonu, yükümlülükler ve müeyyidelerle, pek çok çevre ile ilgili Sözleşmeye imza atmıştır. Bunlardan IMO bünyesinde akdedilen ve ülkemizin de taraf olduğu sözleşmeler vardır. Sözleşmelere taraf olan devletlerin, hükümleri uygulayabilmeleri için ulusal ve uluslararası düzeyde işbirliğine ihtiyaçları vardır

Ayrıca, Kıyı devletlerinin, etkin bir deniz kirlenmesi izleme mekanizmasına ve uygun protokollere ihtiyacı olup güvenlik standartlarının sağlanması ve uygulanması da gerekmektedir. Bu sebeple; gemi trafiğini izleme, kazalar ve kirlilik olması ihtimaline karşı bilgi sistemi oluşturulması, bir kaza anında acil eylem planı organizasyonu ve bilgi envanteri, gemilerde seyir bilgi kayıt cihazlarının taşınması, kötü hava koşullarında gemilerin sığınabilmeleri için gerekli liman ve demir yerlerinin tesis edilmesi, tehlikeli yükler hakkında bilgi aktarımı gibi bazı hususlar da ön plana çıkmaktadır. Kıyılarımız olan Akdeniz ve Karadeniz'deki kirliliği, kontrol altına alabilmek ve uluslararası teknik işbirliğini sürdürebilmek için taraf olduğumuz aşağıdaki Sözleşmeler ile bölgesel çalışmalara devam edilmektedir.

- **Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme, (Barselona-1977)**
- **Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme, (Bükreş-1993)**

Avrupa Komisyonu deniz çevresi tedbirleri ve kuralları kapsamında; gemilerin yol açtığı deniz kirliliğini suç kabul etmekte, bu nedenle de denizleri kirleten gemilere ağır cezai müeyyideler getirmektedir. ***Gemilerden kirletici maddelerin boşatılması ile oluşan deniz kirliliği suçlarına ilişkin cezalarda genel olarak; geminin gros tonajından ziyade, atığın cinsi ve miktarının rol oynadığı bilinmektedir.***

Bu suçu işleyenlere getirilecek müeyyidelerde; "kasten ya da ihmal sonucu yasadışı kirliliğe yol açan veya katkısı bulunan gemi personeli (kaptan, donatan, işletmeci ya da kiralayan firma ve klas kuruluşu) dahil her kişiye tatbik edilebilir olacağı, Cezaların ciddiyet arz eden davalarda hapis cezasını da kapsayabileceği" hükümleri ifade edilmektedir. Ancak, kirleticinin tespit edilemediği durumlarda da karşı taraf zor durumda bırakılmamakta, olayın bir daha vuku bulmaması için, eğitimsel destekleme ve bölgesel güvenlik tedbirleri alınması da uygun bulunmaktadır. Bu sebeplerle gemi adamı eğitimine büyük önem vermektedir.

9.1.1.2. Deniz Kirliliği ile İlgili Ulusal Mevzuat

Ulusal mevzuatta ve uluslararası sözleşmeler ile kurallara göre; denizlerde can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için, güverte ve makine teçhizat donanımının ölçümlerinin yapılarak gemilere sertifika verilmesi amacıyla yapılan bir çalışma olan "Sörvey Uygulamaları" mutlak ve periyodik olarak gerçekleştirilmektedir. Bu sebeple, Uluslararası sözleşmeler ve IMO'nun kuralları gereği, çeşitli tipteki gemiler için sahip olması gereken Sertifikalar tespit edilmiştir.

Bunlara örnek; MARPOL 73/78 Ek-1 kapsamında; Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası (International Oil Pollution Prevention Certificate-IOPP) (petrol kirliliğini önlenmesine yönelik sistemin

gemide bulunduğuna dair belge), Ek-IV kapsamında; Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Sertifikası (International Sewage Pollution Prevention Certificate) (pis sular ile denizin kirletilmesini önleme amacıyla gemide biriktirme tankı ve sisteminin bulunduğuna dair belge), Ek-V; kapsamında Uluslararası Çöp Kirliliğini Önleme Sertifikası (International Garbage Pollution Prevention Certificate) (gemideki çöplerin kayıt altına alındığına dair belge) gibidir.

Bu tür belgelerden son olarak güncellenen; MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI kapsamında MEPC 176 (58) kararıyla 1 Temmuz 2010 ayında itibaren yürürlüğe giren ODS Record Book (Ozon İnceltici Maddeler Kayıt Defteri)dir. Ek-VI'nın Md.12'sinde; gemilerde bulunan ozon inceltici maddeler içeren sistemler hakkında, İdarece onaylı Kayıt Defterinin tutulması veya elektronik sistemde kaydedilmesi gerektiği, Türk Bayraklı gemilerde, herhangi bir eksiklik yaşanmaması için söz konusu Kayıt Defterine ilişkin gerekli kontrollerin gerçekleştirilmesi istenilmektedir.

Dünyada yaşanan, çok fazla sayıdaki petrol tankeri kazaları sonucu Avrupa Birliği, kendi özel deniz alanları da dahil, limanlarına petrol taşıyan tek cidarlı tankerleri almayacağını beyan etmiş olup 15 yaşını geçmiş tüm tankerlere "Durum Değerlendirme Sistemi" (CAS) uygulanmaktadır. Ayrıca mevzuat ile petrol tankerleri için çift cidar veya eşdeğer tasarım şartlarının uygulama esasları düzenlenmiştir. MARPOL 73/78 Sözleşmesi'nin İdareye tanıdığı istisnai yetkiler ile kabotaj hattında çalışan petrol tankerleri için emniyetli operasyon kuralları ve işletme gerekleri yerine getirilmektedir.

Uluslararası sözleşmelerde denize kasıtlı ya da ihmal sonucu atık ve kargo kalıntısı dahi boşaltılmasını yasaklayıcı tedbirler üzerinde çalışılmakta, kirliliğe yol açan tahliyelerin yapılması durumunda, geminin bayrağına bakılmaksızın ceza müeyyideleri uygulanmaktadır.

Kirletmenin tekrar vuku bulmaması, gelecekte de çevresel hasarlara yol açılmaması için, bio çeşitliliğe, suya, toprağa verebilecek zararları, çevresel taahhüt temeliyle onarılması adı altında korumaya alınması gerekmekte olup, Ülkemizde de bu hususlara Ulusal Mevzuatlarımız ile dikkat edilmektedir.

9.1.1.2.1 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Deniz kirliliği konusunda; **Ulusal kanunumuz olan 2872 Sayılı Çevre Kanunu** hükümleri kullanılmaktadır. Bu kanun gereğince kesilen cezalarda ise, verilecek İdari Para Cezasının miktarı, geminin grostonu ile çarpılmak suretiyle belirlenmekte, kirliliğin miktarına ve cinsine bakılmamaktadır. Diğer denizcilikte gelişmiş ülkelerde; bazı vakalarda ise cezaların verilmesinde, meydana gelen kirliliğin miktarı, cinsi, olayda kasıt olup olmadığı, kirletenin temizlemek için ihbarı ve tedbir alması gibi hususlar dikkate alınmaktadır. 2872 Sayılı Çevre Kanunu,26.04.2006 tarihinde (Revize Kanun No:5491) ve 10 Aralık 2018 tarihinde, Kanununun bazı maddelerine yönelik değişiklikler (Revize Kanun No:7153) Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş ancak yine para cezası miktarının, geminin grostonu ile belirlenmesi uygulanmasından vazgeçilmemiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, 2872 Sayılı Çevre Yasasının 20 inci maddesinde yer alan para cezası miktarlarına istinaden hazırlanan **"2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ"** her yıl için düzenlenmekte olup İMEAK DTO tarafından üyelerine duyurulmaktadır.

Diğer yandan; AB Komisyonu; gemilerin yol açtığı deniz kirliliğini suç kabul etmektedir. Bu nedenle de denizleri kirleten gemilere, AB sularında ağır cezai müeyyideler getirmiştir. Bu suçu işleyenlere getirilen müeyyideler; kasten ya da ihmal sonucu yasadışı kirliliğe yol açan veya katkısı bulunan kaptan, donatan, işletmeci ya da kiralayan firma ve klas kuruluşu dahil her kişiye tatbik edilecektir, denilmektedir. Ancak, kirleticinin tespit edilemediği durumlarda ise, karşı tarafın zor durumda bırakılmayacağı, olayın bir daha vuku bulmaması için eğitimsel destekleme ve bölgesel güvenlik tedbirlerinin alınmasının uygun bulunacağı değerlendirilmektedir. Bu hususlar; 2005/667 Konsey Çerçeve Kararı ve 2005/35/EC Konsey Yönergesi ile 1 Mart 2007 tarihinde uygulamaya geçilmiş ancak yaptırımların ağırlığına itirazlar üzerine, değişikliğe gidilerek 2009 yılında yeniden hazırlanmış ve AB sularında yürürlüğe girmiştir.

2872 Sayılı Çevre Kanunu gereği;

Md 8. Kirletme Yasağı

Md11. Limanlarda Atık Kabul Tesislerinin Kurulması Yükümlülüğü

Md12. Denetim Yetkisinin Devredilmesi

Md 20 (ı).Denizlere Atıkların Yasadışı Boşaltılması Yasağı ve Çevre Ceza Miktarları

Bakanlığın belirlediği denetim usul ve esasları çerçevesinde yapılır. 2872 Sayılı Çevre Kanunu'nun, 12 ve 24'ncü Maddesinde;

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı; Ülkemizin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında gemiler tarafından yapılan illegal deşarjların tespit ve Çevre Kanunu hükümlerine uygun cezai işlem uygulama yetkisi Kanunun 24 üncü maddesine istinaden İdari Cezalarda Yetki ve 12 inci maddesi hükmü ile denizlerle ilgili denetim yetkisini "Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği Denetimi Yetkisinin Devri Genelgesi 2023/3 ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlısı Liman Başkanlıkları, İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı, Türkiye Çevre Ajansı ile Antalya ve Mersin Belediye Başkanlığı'na, belirtilen deniz alanlarında ve belirtilen şartlarda devretmiştir.

2872 Sayılı Çevre Kanunu'nun İdari Nitelikteki Cezalar Md. 20(ı); Bu Kanunda öngörülen yasaklara ve sınırlamalara aykırı olarak ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tâbi olan deniz yetki alanlarında ve bunlarla bağlantılı sularda, tabiî veya sunî göller ve baraj gölleri ile akarsularda petrol türevli atıkların, pis suyun, çöplerin ve tehlikeli atıkların boşaltılması yasaktır.

5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu Md.7(i); görev ve sorumlulukları içeren bu maddede; "Deniz araçlarının atıklarını toplamak, toplatmak, arıtmak ve bununla ilgili gerekli düzenlemeleri yapmak" olduğu belirtilmektedir. Bu madde uyarınca İstanbul ve Kocaeli Büyükşehir Belediyeleri kendi yetki alanlarında gemilerden atık alım hizmeti vermektedirler.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği Md.23(b); "Türkiye'nin hükümranlık bölgesine giren denizlerde; gemilerden ve diğer deniz araçlarından kaynaklanan çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sintine suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo artıklarının ve bu denizler üzerindeki hava sahasında seyreden uçakların atıklarının boşaltılması yasaktır. Gemilerden kaynaklanan atıklar lisanslı atık kabul tesislerine ve/veya lisanslı atık alma gemilerine verilir.

Hassas alan niteliğindeki koy ve körfezlerde, gemide arıtma cihazı olsa dahi gemilerden evsel nitelikli atık su boşaltımı yasaktır."

9.1.1.2.2 Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği-2004

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Mülga Çevre ve Orman Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) tarafından MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve AB mevzuatı paralelinde gemilerden kaynaklanan atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla hazırlanan Yönetmelik, atıkların alınması, depolanması ve bertaraf tesislerine taşınmasına ilişkin usul ve esasları içerecek şekilde, gelişen şartlar nedeniyle yeniden düzenlenmiştir *(18 Mart 2010 tarihli ve 27525 Sayılı R.G' de yayınlandı)*

Her zaman bahsettiğimiz üzere, Uluslararası sözleşmelerde, denizlerin kirletilmesi kesinlikle yasaktır. Ancak gemilerde meydana gelen atıkların boşaltılması, gemilerin güvenliğini tehlikeye sokmayacak, seferlerini gereksiz olarak aksatmayacak ya da gecikmesine izin vermeyecek şekilde olmalı ve bu atıkları alabilecek yeterli liman ve kıyı tesislerinde alma istasyonlarının bulunması gerekmektedir.

"Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Md.26 Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Md.26'ya istinaden hazırlanmakta olup herhangi bir değişiklik olması durumunda mevzuat duyuruları olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından üyelere duyurulmaktadır.

9.1.1.2.3 Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" (Kanun No:5312)

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı işbirliği ile "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" (Kanun No: 5312) ve Kanuna Bağlı Uygulama Yönetmeliği hazırlanmıştır.

Yukarıda bahsedilen Uluslararası Sözleşmelerin, ulusal boyutta da uygulanabilirliği, deniz emniyeti, deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükleri de göz önünde bulundurularak taraf olduğumuz OPRC-90 Sözleşmesi'nin bir benzeri olarak 5312 Sayılı Ulusal Kanunumuz ve Kanuna ait Uygulama Yönetmeliği uygulanmaktadır. Mevzuat, Acil Müdahale Birimi, Acil Müdahale Merkezleri, Acil Müdahale Plânı (Kıyı Tesisi, Bölgesel, Ulusal ve Uluslararası Acil Müdahale), Gemilerin Bildirim Yükümlülükleri, Kirlenme Olaylarının Bildirimi, Acil Müdahale Planlamasında kademeli müdahale yaklaşımını kapsamaktadır.

Ülkemizde 6 bölgesel ve 1 ulusal acil müdahale planı hazırlanmış, 2005 yılından itibaren 360 limanımızdan 351' indeki kıyı tesislerimizde acil müdahale planları yapılmıştır.

9.1.1.2.4 Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)

Gemi atıklarının takibi ve yönetimine ilişkin iş/işlemlerin çevrim içi ortamda yürütüldüğü "Gemi Atık Takip Sistemi" ile "Mavi Kart Sistemi" 01.05.2020 tarihi itibarıyla erişime kapatılarak "Denizcilik Atıkları Uygulaması"na geçilmiş olup Denizcilik Atıkları Uygulaması Hakkındaki Genelge (2020/21) yayınlanarak bürokrasinin azaltılması için bu iki sistem birleştirilmiştir. İşlemlerin çevrim içi ortamda eş zamanlı olarak dijital takibi sağlanmaktadır.

Bahse konu Genelgeyle, gemilerden kaynaklanan atık ya da yük artıklarının, lisanslı bir atık kabul tesisine veya atık alım gemilerine verilmesi ve bertaraf edilmeye gönderilmesine kadar olan tüm süreç "Denizcilik Atıkları Uygulaması" sayesinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından anlık ve çevrim içi izlenmektedir. Gemi atıklarının denetimi, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yetki devri yapılmış kurum/kuruluşlarca da aynı uygulama üzerinden eş zamanlı takip edilmekte, gerekli denetimler gerçekleştirmektedir. **Atık motor yağı dışında atık üretecek bir donanımı bulunmayan deniz araçları Denizcilik Atıkları Uygulaması dışındadır.**

Denizcilik Atıkları Uygulaması İçindeki Gemi Atık Takip Sistemi(GATS), "Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi"; 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanun kapsamında çıkarılan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği çerçevesinde; gemilerin normal faaliyetlerinden kaynaklanan atıkları, atık alım yükümlülerine verirken uygulamaları gereken bildirim ve haberleşme yöntemleri ile atık alım yükümlülerinin gemilerden topladıkları atıklara ilişkin bildirimlere ait usul ve esasları düzenlemektedir.

Liman dışı sefer yapan tüm yolcu gemileri, 150 GRT ve üstündeki petrol tankerleri ile 400 GRT ve üstündeki diğer gemilerin yapmaları gereken atık bildirimlerinin GATS ile sağlanacağı ve bu sistemin doğru ve eksiksiz uygulanması amacıyla bahse konu gemilerin donatan, işletici, kaptan ve acentelerine Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından eğitimler verilmiştir.

- Atık alım yükümlülerince atıkların alınması,
- Atık kabul tesislerinde depolanması ve
- Bertaraf edilmeye gönderilmesi aşamasında yapmaları gereken bildirimlerin etkin olarak takibini sağlamak maksadıyla elektronik ortamda veri girişinin ve kontrolünün sağlanacağı bir uygulamadır.

Gemi Atık Takip Sistemi" ile liman dışı sefer yapan bütün yolcu gemileri 150 GRT üzeri petrol tankerleri ve 400 GRT üstündeki liman dışı sefer yapan tüm gemiler limanlara gelmeden en az 24 saat öncesinden atık bildirimi yapmak zorundadır.

GATS Yükümlüleri: Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları, Liman Başkanlıkları, acenteler, gemi kaptanları, donatanlar, gemi işletenleri, atık kabul tesisi işleticileri, İl Müdürlükleridir.

Gemi ve atık alım yükümlülerince yapılacak olan bildirimlerin yanlış ve eksik yapılması veya yapılmaması durumunda ilgili kurumlar tarafından **Çevre Kanunu'nda ön görülen idari yaptırımlar uygulanmaktadır. (Md.20 (g) bildirim ve bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmeme)**

Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan uğraksız gemiler için bildirim yapma yükümlülüğü bulunmamakla beraber, atık vermek istemeleri durumunda GATS Sistemi üzerinden bildirim yapmak gerektiği, Kapsam dahilinde bulunan tüm gemiler ve lisanslı atık alım yükümlüleri tarafından yapılacak olan bildirimlerde yer alacak olan verilerin doğruluğu gemi ve atık alım yükümlülerinin sorumluluğunda olduğu, Gemilerin donatan, işletici, kaptan ya da acenteleri gemilerin limana varışlarından en az 24 saat önce GATS Sistemi üzerinden ilgili atık alım yükümlüsü ve Liman Başkanlığına atık bildirimleri yapmaları gerektiği, 24 saatten az sürecek olan yakın seferlerde gemiler, kalkış limanından ayrılır ayrılmaz GATS Sistemi üzerinden atık bildirimlerini yapmaları, Gemilerin GATS Sistemi üzerinden atık bildirimi yaptıktan sonra, limana geliş zamanında veya atık miktarlarında oluşabilecek değişiklikleri derhal yine GATS Sistemi üzerinden yeniden atık bildiriminde bulunmaları gerekmektedir.

Denizcilik Atıkları Uygulaması İçindeki Mavi Kart Sistemi

Bayrağı ne olursa olsun GATS kapsamı dışında kalan atık üretecek donanıma sahip olan bütün gemiler ile bu gemilere hizmet veren kıyı tesislerinin (Balıkçı barınakları, yat limanları, çekek yerleri ve buna benzer kıyı tesisleri ile kara ile bağlantısı olmayan yüzer tekne bağlama yerleri ve platformlar) Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği hükümleri gereğince gerçekleştirecekleri işlemleri çevrim içi olarak düzenleyen uygulamadır.

DAU ile Mavi Kart Sistemi'ne tabi küçük deniz araçlarına ait iş/işlemler de çevrim içi olarak gerçekleştirilmektedir. Atık motor yağı dışında atık üretecek bir donanımı bulunmayan deniz araçları Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) dışındadır.

Son düzenlemelere bakıldığında; güvenilir deniz taşımacılığı standartlarının sağlanabilmesi için uluslararası normlarda gemilerin süratle yenilenmeleri, petrol tankerlerinin çift cidarlı üretilmeleri, gemi adamlarının eğitimi, ISO 14000, ISO 9000 ve benzeri yönetim sistemleri ile çevre ve kalite standartlarına önem verilmesi, çevre mevzuatları, İş Sağlığı ve Güvenliği gibi konular da gündemde yerlerini korumaktadır..

10.1 LİMAN – GEMİ GÜVENLİĞİ VE GEMİ DENETİMLERİ

10.1.1 Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu (ISPS Code)

Bu kod özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör eylemlerinin ardından Kasım 2001 de yapılan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 22ci Genel Kurul Toplantısında denizde olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin emniyetine ilişkin yeni tedbirlerin geliştirilmesi konusunda oluşturulmuştur. Bu kapsamda IMO Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) tarafından yapılan çalışmalar sonucunda oluşturulan düzenlemeler 12 Aralık 2002 tarihinde yapılan Diplomatik Konferansta görüşülerek "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Emniyet Kodu-ISPS-International Shipand Port facility Security Code" olarak 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girecek şekilde onaylanmış ve ayrıca SOLAS (Denizde Can Emniyeti) Sözleşmesine de Bölüm XI-2 olarak dahil edilmiş ve müteakiben, mülga Denizcilik Müsteşarlığı'nca "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği" çıkarılmıştır.

10.1.1.1 Hangi Gemi ve Kıyı Tesisleri ISPS koda dahildir?

10.1.1.1.1 Uluslararası sefer yapan aşağıdaki gemiler/platformlar.

- Yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri
- 500 GT ve üstü tüm yük gemileri,
- Seyyar açık deniz sondaj üniteleri.

10.1.1.1.2 ISPS Koda tabi gemi/platformlara hizmet veren liman tesisleri

Dolayısı ile ISPS Kod; kabotaj seferi yapan gemilere, savaş ve yardımcı gemilere, ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan gemilere (tarak gemisi, fener tamir gemisi... vb) ve limanlardaki askeri kıyı tesislerine uygulanmayacaktır.

Koda tabi kıyı tesisi ve gemiler kod ve SOLAS gereği şartları sağlamak zorundadırlar. Bu anlamda ISM Kodda olduğu gibi ISPS Koda tabi olan kıyı tesisleri ve gemiler; İdare veya İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca onaylanacak şekilde güvenlik planlarını hazırlayarak İdarenin (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) onayını almaları gerekmektedir. Bu kapsamda;

Gemi Güvenlik Planı: Gemideki kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini, gemi kumanyasını veya gemiyi, bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin, gemide uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş plandır.

Liman Tesisi Güvenlik Planı: Liman tesisi ve gemileri, kişileri, kargoyu, yük taşıma birimlerini ve gemi kumanyasını, bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş plandır.

Bu planlar yapılmadan önceki çalışma sürecinde **gemiler için** Şirket güvenlik sorumlusunun kontrolünde **"Gemi Güvenlik Değerlendirmesi"**, kıyı tesisleri için ise İdare veya İdarenin yetkilendirdiği bir Tanınmış Güvenlik Kuruluşunca (RSO) **"Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi"** yapılmaktadır. Kabotaj hattında çalışan bir gemi ISPS Koduna tabi bir limana yanaşması halinde, ilgili liman tesisince belirlenen asgari güvenlik kriterlerine uymak zorunda olup, gemilerle ilgili hükümlerine uymak zorunluluğu yoktur.

10.1.1.2 İdarenin Yetki ve Sorumlulukları

Türkiye Cumhuriyeti adına ISPS Kodun Uygulanması ile görevlendirilmiş ve belirlenmiş olan İdare (Sorumlu Otorite- DA- Designated Authority) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıdır.

Bu anlamda İdarenin görevleri şunlardır :

- Uygulanabilir güvenlik seviyelerini belirlemek (Seviye1, Seviye2, Seviye3)
- Gemi Güvenlik Planını onaylamak veya daha önce onaylanmış bir plan ile ilgili değişiklikleri onaylamak,
- Bir geminin ISPS koda uygunluğunu doğrulamak ve gemilere "Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası-ISSC" (International Ship Security Certificate) düzenlemek,
- Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusunun (LTGS)(PFSO-Port Facility Security Officer) atanması gereken liman tesislerini belirlemek (LTGS'ler, LTGP hazırlar ve uygularlar),

- Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmelerinin tamamlanmasını ve onaylanmasını ve daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişikliklerin onaylanmasını sağlamak,

- Liman Tesisi Güvenlik Planını (LTGP) ve daha önce onaylanmış olan bir plana sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak,

- SOLAS gereği (Bölüm XI-2 Kural 9) gemilere ve liman tesislerine kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek,

- Onaylanmış planları denetlemek,

- Ülkemizdeki gelişmeler ile ilgili olarak sektöre, IMO'ya, kıyı tesislerine, şirketlere ve gemilere gerektiğinde bilgiler vermek,

- ISPS ile ilgili kurumlar arasında uygulama ile ilgili olarak koordinasyonu sağlamak,

- ISPS Kod kapsamında diğer devletlerle ikili veya çok taraflı olarak uluslararası işbirliğini sağlamak, olarak sayılabilir.

Doğal olarak İdare diğer fonksiyonlarında olduğu gibi Gemi ve Liman Tesisleri ile ilgili belirli işleri kendi adına yürütmek üzere "Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına-RSO-Recognised Security Organisations" yetki verebilir. Ancak bu yetki ISPS Kod bazında sınırlıdır.

İdare şu yetkilerini devredemez :

- Uygulanabilir Güvenlik Seviyesini Belirlemek,

- Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan liman tesislerinden hangilerinin Liman Tesisi Güvenlik Tesisi ataması ve liman tesisi planı hazırlamak zorunda olduklarını belirlemek,

- Bir liman tesisi güvenlik değerlendirmesini veya daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak,

- Bir liman tesisi güvenlik planını veya daha önce onaylanmış bir plana yapılan sonraki değişiklikleri onaylamak,

- Kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek (Solas-Bl. XI-2 Kural 9'a göre),

- Güvenlik Deklarasyonu için gereklilikleri tesis etmek.

İdare; ISPS Kod ile ilgili olarak gemi ve liman tesislerimizde uygulanacak güvenlik seviyelerini (birinci, ikinci, üçüncü) belirleyerek, karasularımızdaki veya karasularımıza girecek gemilerin bu güvenlik seviyesinin hükümleri konusunda bilgilendirilmelerini, bu gemilere yardım etmek veya tavsiyede bulunmak ve diğer gemilerin güvenlik konularıyla ilgili hareketleri ve iletişimleri hakkında bilgi verilmesini Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi (AAKKM) veya Türk Radyo aracılığı ile sağlar. Bu anlamda bu merkezlerin iletişim bilgileri İdare tarafından yayımlanmakta olup gemiler veya ilgili taraflar ISPS Kod ile Güvenlik Seviyeleri vb. konularda aşağıda iletişim bilgileri bulunan merkezler ile temas kurabilir.

10.1.1.3 ISPS Temas Bilgileri

E-mail :isps@uab.gov.tr
Tel: +90 312 203 10 00
Faks: +90 312 231 33 06

GEMİ GÜVENLİK ALARMINA İLİŞKİN İRTİBAT NOKTALARI

GEMİ GÜVENLİK ALARMINI ALACAK BİRİM: ANA ARAMA VE KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM) **ADRES: G.M.K. Bulvarı NO:128/A Maltepe - ANKARA**

Türk Bayraklı gemilerin gönderdiği alarmların alınmasında herhangi bir aksama ve gecikme olmaması için gemilerin aşağıda belirtilen irtibat numaralarından (*) en az 2 tanesini, mümkünse 3'ünü de kullanmaları gerekmektedir.

GEMİ GÜVENLİK ALARMI İRTİBAT NOKTALARI:

TELEFON :+90 312 231 91 05, +90 312 232 47 83, +90 552 727 0 727 (SAR 0 SAR)
+90 312 231 33 74 (TRMCC)
BELGEGEÇER :+90 312 232 08 23, +90 312 231 29 02 (TRMCC)
E-POSTA :SAR@uab.gov.tr, trmrcc@uab.gov.tr, trmcc@uab.gov.tr (TRMCC)
INMARSAT-C TELEKS :4 271 02326

GMDSS Üzerinden; Türk Sahil Radyonun MMSI Numaraları üzerinden AAKKM'ye ulaşılacaktır. Bunlar; **İstanbul:** 002711000 Samsun**:** 002712000 A**ntalya:** 002713000'dır.

10.1.1.4 İdarenin Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına Devredebileceği Yetkiler:

10.1.1.4.1 Gemiler için:

- Gemi Güvenlik Planlarının ve planlarda yapılacak değişikliklerin onaylanması,
- Solas'a ve ISPS kod gereklerine uygunluğun doğrulanması ve sertifikalandırılması,
- Güvenlik konularında şirketlere tavsiyelerde bulunulması,
- Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının düzenlenmesi (geçici dahil),

10.1.1.4.2 Liman tesisleri için:

- Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesinin hazırlanması,
- Liman tesisi güvenlik planının hazırlanması.

10.1.1.5 Gemiler İçin ISPS Sorumlulukları

- ISPS Koda tabi her gemide gerekli eğitimi almış ve İdare tarafından belgelendirilmiş en az bir adet Gemi Güvenlik Zabiti bulundurulur (Uygulamada kaptan dışında zabitlerden biri de olabilmektedir)
- İdare veya yetkili kuruluşça onaylanmış Gemi Güvenlik Planları Türkçe ve İngilizce olarak iki bölümden oluşur ve en az iki adet hazırlanarak biri şirkette biri gemide bulundurulur.
- Gemilerde, ISPS Kod Bölüm-A da yer alan "Gemi Güvenlik Sertifikası (ISSC-International Ship Security Certificate" bulundurulur) (Sertifika örneği ektedir) ISPS Koda tabi gemilerde IMO Numarası gemiye markalanmalıdır.
- Gemi AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) ile donatılır. (SOLAS)
- Sürekli Özet Kayıt güncel olarak gemide bulundurulur (SOLAS) (örneği ektedir)
- Gemi Gemi Güvenlik Alarmı ile donatılır.
- Geminin uğradığı son 10 liman ve bu limanların güvenlik seviyeleri güncel bir şekilde hazır bulundurulur.

Gemiler en az her üç ayda bir yapılacak talimlerle planlarını denerler gerekirse revize teklifinde bulunurlar. Aynı şekilde, talime katılan gemi personelinden % 25i değişirse üç ayı beklemeden hemen bir hafta içinde yine talimler yenilenir. Benzer şekilde şirket güvenlik sorumluları, liman tesisi güvenlik sorumluları ve gemi güvenlik zabitlerinin katılımı ile bölgesel hatta başka devletlerin de katılımı ile toplu eğitim ve talimler yapılabilir. Toplu eğitimler her yıl ve en geç 18 ayda bir yapılmalıdır.

10.1.1.6 – Limanlar İçin ISPS Sorumlulukları

- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin yapılmasını sağlar ve İdareye onaylatır**.**
- İdare tarafından belirlenen kriterler çerçevesinde bir "Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu-PFSO- atayarak İdareye onaylatır.
- Liman Tesisi Güvenlik Planını hazırlayarak İdareye onaylatır ve İdarenin belirleyeceği esaslar çerçevesinde uygular.

Liman Tesisi Güvenlik Planı İdare tarafından onaylanan liman tesislerine en fazla 5 yıllık bir süre için ve her yıl periyodik denetimleri yapılacak olan ISPS Kod Bölüm B Ek-2'ye uygun şekilde (örnek ekte) "Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası" düzenlenir. 5 yılın sonunda sertifika yenilenmesi için "Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesinin" yeniden yaptırılması ve İdare tarafından onaylanması gerekir.

ISPS Kod gereklerini yerine getirmeyen liman tesislerinde uluslararası gemi trafiğine izin verilmez. Güvenlik değerlendirmesi ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu ataması onaylanmış liman tesisi güvenlik planı hazırlanma aşamasında olan bir liman tesisinde uluslararası gemi trafiğine, İdare tarafından farklı bir talimat verilmedikçe her seferinde gemi ile liman arasında "Güvenlik Deklarasyonu" (DOS- Decleration of Security) yapılarak izin verilir. Güvenlik Deklarasyonu örneği ektedir. ISPS Koda tabi limanlarımıza gelecek ISPS Koda tabi Türk veya yabancı bayraklı gemiler için acentelerince gemi yanaşma ordinosu ile birlikte:

- Gemi Güvenlik Planı (Onaylı sayfa fotokopisi)
- Gemi Güvenlik Sertifikası Fotokopisi
- Gemi Liman Girişi Öncesi ön bilgi formu (örnek ek'te), tanzim edilmiş olarak Liman Başkanlığı'na sunulur.

Özetle Gemi işleten şirketler, gemiler ve liman tesisleri gerek bayrak devleti gerek liman devleti kontrol yetkililerince ISPS Kod gereklerine yönelik olarak her an denetlenebilecekleri gerçeği nedeniyle bu anlamda planlarını, güvenlik personellerini, güvenlik belgelerini güncel olarak temin ederek her an denetime hazır olmalıdırlar.

ISPS'de, ISM için de geçerli olduğu gibi kağıt üzerinde kalmamalı, sık eğitim ve talimlerle denenerek uygulanmalı ve İdare, şirket, gemi, liman ve ilgili diğer taraflar daima sistemi test ve kontrol etmelidir. ISPS Kod ile ilgili tüm bilgiler ve formlara Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının "https://denizcilik.uab.gov.tr/ISPS_ana_sayfa" internet adresli web sitesinden ulaşmak mümkündür.

EKLER :

Ek1 - Gemi ve Liman Tesisi Arasındaki Güvenlik Deklarasyonu Formu (Türkçe)
Ek2 - Gemi ve Liman Tesisi Arasındaki Güvenlik Deklarasyonu Formu (İngilizce)
Ek3 - Gemilerden Limana Giriş Öncesi Bilgi Talep Formu (İngilizce) (Form A-Form B)
Ek4 - Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası Örneği (İngilizce)
Ek5 - Sürekli Özet Kayıt Belgesi (Türkçe-İngilizce)

EK-1

BİR GEMİ VE BİR LİMAN TESİSİ ARASINDAKİ GÜVENLİK DEKLARASYONU FORMU*(Türkçe)

Gemi Adı *(Name of Ship)*:	
Tescil Limanı *(Port of Registry)*:	
IMO Numarası *(IMO Number)*:	
Liman Tesisinin Adı *(Name of Port Facility)*:	Mersin International Port

Bu Güvenlik Deklarasyonu, aşağıdaki güvenlik seviyeleri kapsamında, aşağıdaki faaliyetler ..... (ilgili ayrıntılarıyla birlikte faaliyetleri yazınız) için, ...'dan .....'e kadar geçerlidir:
(This Declaration of Security is valid from ..... until ..... for the following activities ..... (list the activities with relevant details) under the following security levels)

Gemi için güvenlik seviyesi / leri: *Security level(s) for the ship*	
Liman tesisi için güvenlik seviyesi / leri: *Security level(s) for the port facility*	

Liman tesisi ve gemi, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu kısım A'nın şartlarına uygunluğu sağlamak için, aşağıdaki güvenlik önlemleri ve sorumlulukları kabul eder.
The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

Faaliyet Activity	**Liman Tesisi** *Port Facility*	**Gemi** Ship
Tüm güvenlik görevlerinin yerine getirilmesini sağlamak *Ensuring the performance of all security duties*		
Sadece yetkili personelin girmesini sağlamak için sınırlı alanların izlenmesi *Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have Access*		
Liman tesisine girişin kontrol edilmesi *Controlling access to the port facility*		
Gemiye girişin kontrol edilmesi *Controlling access to the ship*		
Manevra alanları ve gemiyi çevreleyen alanlar da dahil liman tesisinin izlenmesi *Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship*		
Manevra alanları ve gemiyi çevreleyen alanlar da dahil geminin izlenmesi *Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship*		
Yük elleçleme *Handling of cargo*		
Gemi kumanyasının teslimatı *Delivery of ship's stores*		
Sahipsiz bagajların elleçlenmesi *Handling unaccompanied baggage*		
Kişilerin gemiye binişlerinin ve kişisel eşyalarının kontrol edilmesi *Controlling the embarkation of persons and their effects*		

Güvenlik haberleşmesinin gemi ile liman tesisi arasında kurulmuş olmasının sağlanması *Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility*		

(SSO veya PFSO'nin bu sütunlar altındaki parafları, onay verilen ilgili Plana göre gemi veya liman tesisi tarafından faaliyetin yapılıp yapılmayacağına işaret eder.)

(The initials of the SSO or PFSO under these columns indicates whether the activity will be done, in accordance with the relevant approved Plan, by the ship or the port facility.)

Bu anlaşmada imzası bulunanlar, belirtilen faaliyetler sırasında gemi ve liman tesisi için getirilen güvenlik önlemleri ve düzenlemelerinin, SOLAS XI-2 ve ISPS Kodu Kısım A'nın hükümlerine uygun olduğunu ve onaylanmış Planlarında veya anlaşmaya varılan spesifik düzenlemelerde öngörülen şartlara uygun olarak uygulanacağını tasdik eder.

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of SOLAS XI-2 and Part A of the ISPS Code and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved Plan or the specific arrangements agreed to.

.....'da (yer) .....'da (tarih) yapılmıştır
Done at (place) .....on (date) .....

İmza *Signed for and on behalf of*	
Liman tesisi için ve adına : *Port Facility*	**Gemi için ve adına:** *Ship*
(Liman Tesisi Güvenlik Görevlisinin İmzası) (Signature of Port Facility Security Officer)	**(Kaptanın veya Gemi Güvenlik Görevlisinin İmzası)** (Signature of master or Ship Security Officer)

İmzalayan şahsın adı ve unvanı *Name and title of person who signed*	
Ad *(Name)*:	**Ad** *(Name)*:
Unvan *(Title)*:	**Unvan** *(Title)*:

İrtibat bilgileri (uygun şekilde doldurulacaktır): (telefon numaraları veya kullanılacak telsiz kanallarını veya frekanslarını belirtiniz) *Contact details (to be completed as appropriate): (indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)*	
Liman Tesisi için *(For the Port Facility)*	**Gemi için** *(For the Ship)*
Liman Tesisi *Port Facility* **Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi** *Port Facility Security Officer*	**Kaptan** *Master* **Gemi Güvenlik Görevlisi** *Ship Security Officer* **Şirket Güvenlik Görevlisi** *Company Security Officer*

EK-2

GEMİ VE BİR LİMAN TESİSİ ARASINDAKİ GÜVENLİK DEKLARASYONU FORMU*(İngilizce)

SOLAS/CONF.5/34

ANNEX 1

APPENDIX TO PART B

APPENDIX 1

Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility[8]

DECLARATION OF SECURITY

Name of Ship :	
Port of Registry :	
IMO Number:	
Name of Port Facility :	

This Declaration of Security is valid from ..... until …….. , for the following activities .....

(list the activities with relevant details)

under the following security levels

Security level(s) for the ship :	
Security level(s) for the port facility :	

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

	The affixing of the initials of the SSO of PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by	
Activity	**The port facility:**	**The ship:**
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		

[8]This form of Declaration of Security is for use between a ship and a port facility. If the Declaration of Security is to cover two ships this model should be appropriately modified.

Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated at ..... on the .....

Signed for and on behalf of	
The port facility:	The ship:
(signature of Port Facility Security Officer)	(Signature of Master or Ship Security Officer)

Name and title of person who signed	
Name:	Name:
Title:	Title:

Contact details (to be completed as appropriate) (indicate the telephone numbers or the radio channels of frequencies to be used)	
for the port facility:	for the ship:
Port Facility:	Master:
	Ship Security Officer:
Port Facility Security Officer:	Company:
	Company Security Officer:

GEMİLERDEN LİMANA GİRİŞ ÖNCESİ BİLGİ TALEP FORMU - FORM A (İNGİLİZCE)

PREARRIVAL INFORMATION TO BE PROVIDED BY SHIPS INTENDING TO ENTER PORT OF .....

FORM A

1) International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim ISSC

Issuing Authority :
Dates of Issue and Expire :

2) The current security level of the ship:

3) The security levels in the previous ten calls at port facilities:

	Port name	Port Security level	Date of Arrival/Departure
1.	.....	.....	...../.....
2.	.....	.....	...../.....
3.	.....	.....	...../.....
4.	.....	.....	...../.....
5.	.....	.....	...../.....
6.	.....	.....	...../.....
7.	.....	.....	...../.....
8.	.....	.....	...../.....
9.	.....	.....	...../.....
10.	.....	.....	...../.....

4) Any special or additional security measure taken by the ship in any previous port where it has conducted a ship/port interface during the period covered by previous ten calls at port facilities.

a) Measures taken while visiting a port facility located in the territory of a state which is not a Contracting Government.

b) Any Declarations of Security that were entered into with port facilities or other ships.

5) Confirmation that appropriate ship security procedures were maintained during any ship-to-ship activity during the period covered by previous ten calls at port facilities.

a) Measures taken while engaged in a ship-to-ship activity with a ship flying the flag of a State which is not a Contracting Government.

b) Measures taken while engaged in a ship-to-ship activity with a ship flying the flag of a Contracting Government but not required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of the ISPS Code.

c) In the event that persons or goods rescued at sea are on board, all known information about such persons or goods, including their identities when known and the results of any checks run on behalf of the ship to establish the security status of those rescued

Agent Name/Company
Date of completion Ship stamp and signature

GEMİLERDEN LİMANA GİRİŞ ÖNCESİ BİLGİ TALEP FORMU - FORM B (İNGİLİZCE)

PREARRIVAL INFORMATION TO BE PROVIDED BY SHIPS INTENDING TO ENTER PORT OF .....

FORM B

(BU FORM, FORM A'YA İLAVE OLARAK İSTENEBİLECEK BİLGİLERİ İÇERİR. GEREKİRSE İSTENECEKTİR.)

Other practical security related information (not details of the ship security plan)

1. Information contained in the Continuous Synopsis Record (CSR)
2. Location of the ship at the time the report is made.
3. Expected time of arrival of the ship in port
4. Crew list
5. General description of cargo aboard the ship
6. Passenger list
7. Information regarding who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship.
8. Information regarding who is responsible for deciding the employment of the ship.
9. In cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies)

ULUSLARARASI GEMİ GÜVENLİK SERTİFİKASI ÖRNEĞİ (İNGİLİZCE)

Certificate Number: 3459

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)
Under the Authority of the Government of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland by the the Maritime and Coastguard Agency,
an Executive Agency of the Department for Transport

PARTICULARS OF SHIP

Name of Ship	**FREMANTLE EXPRESS**
Distinctive Number or Letters	VSXC7
Port of Registry	**LONDON**
Type of Ship	OTHER CARGO SHIP
Gross Tonnage	23540
IMO Number	9062996
Name of Company	Anglo Eastern Ship Management Ltd
Unique Company Identification Number	0522961
Address	23rd Floor, 248 Queens Road East
	Wanchai
	HONG KONG
Postcode	

THIS IS TO CERTIFY

1. that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with the requirements of section 19.1 of part A of the ISPS Code; In approving the Ship Security Plan and verification, account was also taken of the guidance in part B of the ISPS Code.
2. that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the convention and part A of the ISPC Code;
3. that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of ~~initial~~ / renewal verification on which this certificate is based: 25 November 2007

This Certificate is valid until **10 December 2012** subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Place of Issue: Orpington Marine Office (Place of issue of the Certificate)

Signed: (Signature of duly authorised official issuing the Certificate)

Date of Issue: 25 November 2007

Name: Bryan Hopkins

MARITIME AND COASTGUARD AGENCY mca ORPINGTON Official Stamp

1/2

MSF 5603 / REV 0705

Name of Ship **FREMANTLE EXPRESS**

ENDORSEMENTS

Endorsement for Intermediate Verification

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Place: Yokohama, Japan Signed: (Signature of authorised official)

Date: 23 September 2005 Name: Bryan Hopkins Official Stamp

Additional Verification in accordance with section A/19.3.7.2 of the ISPS Code

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Place: Signed: (Signature of authorised official)

Date: Name: Official Stamp

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where section A/19.3.3 of the ISPS Code applies

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Place: Signed: (Signature of authorised official)

Date: 23 September 2005 Name: Official Stamp

Endorsements where the renewal verification has been completed and section A/19.3.4 of the ISPS Code applies

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Place: Signed: (Signature of authorised official)

Date: Name: Official Stamp

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of verification where section A/19.3.5 of the ISPS Code applies or for a period of grace where section A/19.3.6 of the ISPS Code applies.

The Certificate shall, in accordance with section A/19.3.5 / A/19.3.6 * of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Place: Signed: (Signature of authorised official)

Date: Name: Official Stamp

Endorsement for advancement of expiry date where section A/19.3.7.1 of the ISPS Code applies

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date ** is

Place: Signed: (Signature of authorised official)

Date: Name: Official Stamp

* Delete as appropriate

** In case of completion of this part of the certificate, the expiry date shown at the front of the Certificate shall also be amended accordingly

EK-4

SÜREKLİ ÖZET KAYIT BELGESİ (TÜRKÇE / İNGİLİZCE)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
SÜREKLİ ÖZET KAYIT BELGESİ
GOVERNMENT OF REPUBLIC OF TURKEY
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)
FORM 1
SÜREKLİ ÖZET KAYIT (CSR) DOSYA NUMARASI..... IMO NUMARASI : IMO.....
OLAN GEMİ İÇİN
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER ..... FOR THE SHIP WITH IMO NUMBER : IMO .....

Tarihler yıl/ay/gün formatına göre yazılacaktır.
Dates should be in the format yyyy/ mm/ dd.

	Bilgiler / *Information*	
1	Belgenin Uygulamaya Koyulduğu Tarih : ***This document applies from (date) :***	
2	Bayrak Devleti: ***Flag State :***	
3	(2. maddede belirtilen) Bayrak Devletine Tescil Tarihi : ***Date of registration with the State indicated in 2 :***	
4	Geminin Adı : ***Name of ship:***	
5	Bağlama Limanı : ***Port of Registration :***	
6	Geminin mevcut kayıtlı Donatanın adı: ***Name of current registered owner (s)*** Kayıtlı adresi : ***Registered address (es):***	
7	Müseccel Gemi Sahibi Tanınma Numarası: ***Registered Owner Identification Number:***	
8	Eğer gemi kirada ise mevcut kiracı veya kiracıların isim(ler)i : ***If applicable,name of current registered bareboat charterer (s):*** Kayıtlı adresi : ***Registered address (es) :***	
9	Şirket ismi (ISM) : ***Name of Company (International Safety Management):*** Kayıtlı adresi : ***Registered address (es):*** SMS faaliyetlerini icra edenlerin adresleri : ***Address (es) of its safety management activities:***	
10	Şirket Tanınma Numarası: ***Company Identification Number:***	
11	Geminin bağlı olduğu tüm Klas Kuruluşlarının İsimleri : ***Name of all classification societies with which the ship is classed :***	
12	DOC Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : ***Administration/ Government / Recognized Organization which issued Document of Compliance :*** ***Body which carried out audit (if different) :***	
13	SMS Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : ***Administration/ Government / Recognized Organization which issued Safety Management Certificate :*** ***Body which carried out audit (if different) :***	
14	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : ***Administration/ Government / Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate :*** ***Body which carried out audit (if different) :***	
15	Gemi Tescilinin durdurulduğu tarih ve durduran (2. satırda belirtilen) Bayrak Devleti ***Date on which the ship ceased to be Registered with the state indicated in 2:***	
16	Açıklamalar (Uygun ilgili bilgileri ekleyin) ***Remarks (insert relevant information as appropriate)***	

Bu kayıttaki tüm bilgilerin doğruluğu onaylanır. / ***THIS IS TO CERTIFY THAT this record is in all respects.***

Düzenleyen İdare / ***Issued by the Administration of*** : .....
Düzenleme Yeri ve Tarihi / ***Place and Date of Issue*** : .....
Yetkili Kişinin İmzası / ***Signature of Authorized Person*** : .....
Yetkili Kişinin İsmi / ***Name of Authorized Person*** : .....
Bu belge ..... gününde gemide teslim alınmış ve CSR dosyasına eklenmiştir.
This document was recieved by the ship and attached to the ship's CSR file on the following

FORM 2

SÜREKLİ ÖZET KAYIT (CSR) DOSYA NUMARASI.....IMO NUMARASI : IMO.....
OLAN GEMİ İÇİN DÜZELTMELER
AMENDMENTS TO THE CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER ..... FOR THE SHIP WITH IMO NUMBER : IMO .....

Düzeltmeler tabloda gösterilmiştir. N/C değişikliğe uğramadığını ifade eder. Tarihler yıl/ay/gün formatına göre yazılacaktır.
The ammendments are shown in the table. Indicate N/C for all items <u>not</u> being changed. Dates should be in the format yyyy / mm / dd

	Bilgiler / *Information*	
1	Belgenin Uygulamaya Koyulduğu Tarih : ***This document applies from (date) :***	
2	Bayrak Devleti : ***Flag State :***	
3	(2. maddede belirtilen) Bayrak Devletine Tescil Tarihi : ***Date of registration with the State indicated in 2 :***	
4	Geminin Adı : ***Name of ship:***	
5	Bağlama Limanı : ***Port of Registration :***	
6	Geminin mevcut kayıtlı Donatanın adı: ***Name of current registered owner (s)*** Kayıtlı adresi : ***Registered address (es):***	
7	Müseccel Gemi Sahibi Tanınma Numarası: ***Registered Owner Identification Number:***	
8	Eğer gemi kirada ise mevcut kiracı veya kiracıların isim(ler)i : ***If applicable,name of current registered bareboat charterer (s):*** Kayıtlı adresi : ***Registered address (es) :***	
9	Şirket ismi (ISM) : ***Name of Company (International Safety Management):*** Kayıtlı adresi : ***Registered address (es):*** SMS faaliyetlerini icra edenlerin adresleri : ***Address (es) of its safety management activities:***	
10	Şirket Tanınma Numarası: ***Company Identification Number:***	
11	Geminin bağlı olduğu tüm Klas Kuruluşlarının İsimleri : ***Name of all classification societies with which the ship is classed :***	
12	DOC Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : ***Administration/ Government / Recognized Organization which issued Document of Compliance :*** ***Body which carried out audit (if different) :***	
13	SMS Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : ***Administration/ Government / Recognized Organization which issued Safety Management Certificate :*** ***Body which carried out audit (if different) :***	
14	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : ***Administration/ Government / Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate :*** ***Body which carried out audit (if different) :***	
15	Gemi Tescilinin durdurulduğu tarih ve durduran (2. satırda belirtilen) Bayrak Devleti ***Date on which the ship ceased to be Registered with the state indicated in 2 :***	
16	Açıklamalar (Uygun ilgili bilgileri ekleyin) ***Remarks (insert relevant information as appropriate)***	

Bu kayıttaki tüm bilgilerin doğruluğu onaylanır. / ***THIS IS TO CERTIFY THAT this record is in all respects.***

Düzenleyen Şirket veya Kaptan / ***Issued by the Company or Master*** : .....
Düzenleme Tarihi ***/ Date of Issue*** : .....
Yetkili Kişinin İmzası / ***Signature of Authorized Person*** : .....
Yetkili Kişinin İsmi / ***Name of Authorized Person*** : .....

FORM 3

SÜREKLİ ÖZET KAYDI (CSR) DOSYA NUMARASI.....IMO NUMARASI : IMO.....
OLAN GEMİ İÇİN YAPILAN DÜZELTMELER İNDEKSİ

INDEX OF AMENDMENTS TO CSR DOCUMENT NUMBER ..... FOR THE SHIP WITH THE IMO NUMBER : IMO .....

Bu CSR Dokümanı düzenlendikten sonra aşağıdaki düzeltmeler Şirket veya Kaptan tarafından doldurulmuş, Geminin CSR dosyasına eklenmiş ve İdare bu konuda bilgilendirilmiştir.
After this CSR document was issued, the following amendments to entries on the document have been made by the Company or The Master, have been attached to the ship's CSR file and have been notified to the Administration :

Düzeltmelerin Uygulama Tarihi ***Date of application Of Amendments:***	CSR Düzeltme Bilgisi (2-13) ***Amendments to CSR Information (2-13)***	Düzeltme Formunun gemi CSR Dosyasına eklendiği Tarih ***Date amendment form attached to the ship's CSR file :***

NOT : Eğer yukarıdaki tablonun sağladığı sayıdan daha fazla düzeltme yapılırsa bu tablonun kopyası bu sayfaya eklenebilir. Ekler, 1'den yukarı doğru numaralandırılmalıdır. "EK NO.....bu sayfaya eklenmiştir" ibaresi eklenmelidir.

NOTE : If more amendments are issued than allowed for in the above table, add copies of this table as Appendices to this page.Such Appendices should be numbered from 1 and upwards.
When relevant, indicate as follows : Appendix no ..... has been added to this page.

10.2 ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODU (ISM KODU)

Ticaret Gemilerinin güvenliği maksadıyla hazırlanmış olan SOLAS 74/78 (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi) Sözleşmesinin ana gayeleri;

- Gemi inşası için minimum standartları belirlemek,
- Gemi teçhizatı için minimum standartları belirlemek,
- Geminin emniyetle operasyonel olarak kullanılması için gerekli minimum standartları

belirlemek olarak ifade edilebilir.

Merkezi İngiltere- Londra'da bulunan "Uluslararası Denizcilik Örgütü-IMO: International Maritime Organization" bünyesinde bulunan "Deniz Emniyeti Komitesi – MSC: Maritime Safety Committee" tarafından, gemilerin değişen ve gelişen şartlara uyumu konusunda SOLAS'a zaman zaman revizeler ve eklemeler yapılmakta veya yeni bölümler ilave edilmektedir.

Bu kapsamda SOLAS'ın ana gayelerinden biri olan "Geminin Güvenli İşletimi" kapsamında ISM'in ayrı bir kod olarak değerlendirilmesi ve SOLAS'a ilavesi gündeme gelmiştir. Bu gelişmeler üzerine IMO'nun A.741(18) kararı ile ISM Kodu kabul edilmiştir.

10.2.1 Amaç ve Kodun Gemi Tiplerine Göre Yürürlüğe Girme Tarihleri

ISM Kodun amacı, gemilerin güvenli yönetilmesi ve işletilmesi ile çevre kirliliğinin önlenmesi konularını, uluslararası bir standarda bağlamaktır.

IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü), A.443 (XI) kararı ile tüm devlet hükümetlerini, gemi kaptanlarının denizcilikte emniyet ve deniz çevresinin korunması konusundaki sorumluluklarını uygun şekilde yerine getirmelerini sağlamak üzere gerekli önlemleri almaya davet etmiştir.

A.680 (17) kararı ile de; gemilerin en üst düzeyde emniyet ve çevre korunması standardına erişmeleri ve bu standardı devam ettirmeleri ile ilgili gereksinimlere cevap vermeye uygun bir yönetim organizasyonuna duyulan ihtiyacın dikkate alınmasını istemiştir.

Hiç bir denizcilik şirketinin ve / veya armatörün birbirine benzemediğini; gemilerin ise çok geniş bir yelpazeye yayılmış olarak, değişik şartlarda kullanıldığının bilinci ile Kod çok genel prensipler ve hedefler üzerine kurulmuştur.

Kodun Gemi Tiplerine Göre Yürürlüğe Girme Tarihleri

01.07.1998 Tarihinde;

- Yüksek hızlı yolcu gemileri de dahil olmak üzere tüm yolcu gemileri,
- 500 GT ve üzerindeki petrol tankerleri, kimyasal tankerler, gaz taşıyıcıları, dökme yük gemileri ve yüksek hızlı yük gemileri,

1.07.2002 Tarihinde ise;

- 500 GT ve yukarısındaki kuru yük ve diğer gemiler (konteyner, general kargo) için Kod yürürlüğe girmiştir.
- Kıyı ötesi sondaj birimleri (MODU-Mobil Offshore Drilling Unit) için Kod yürürlüğe girmiştir.

10.2.2 Tanımlar ve Hedefler

10.2.2.1 Tanımlar

International Safety Management Code (ISM) : (Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu) Gemilerin emniyetli işletilmesi ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin uluslararası bir koddur.

Şirket : Gemi sahibi veya gemi sahibinden kodun öngördüğü görev ve sorumlulukları devralmayı kabul eden herhangi bir organizasyon, işletmeci şahıs ya da boş gemi kiracısı olabilir.

İdare : Geminin bayrağını taşıdığı ülke hükümetidir.

Emniyet Yönetimi Sistemi (EYS) /Safety Management System (SMS) : Şirketin Emniyet ve Çevre Koruma Politikasını planlı, etkin ve sistematik olarak uygulayabilmesi için gerekli olan; dokümantasyon, organizasyon ve kaynakların tümü.

Emniyet Yönetimi Denetimi (Safety Management Audit) : Şirketin **EYS**'nin uygulamalarının ve sonuçlarının planlanan düzenlemelere uygunluğunun ve planlanan düzenlemelerin, hedeflere uyumluluğunun, bağımsız ve sistematik olarak incelenmesi.

Objektif kanıt (Objective evidence) : Gözlem, ölçüm, test sonucu ortaya çıkan ve doğrulanan; herhangi bir EYS ve ISM Kod elemanlarının varlığı ve uygulandığı konusunda karar vermeyi sağlayabilecek bilgi, kayıt veya tespit.

Gözlem (Observation) : Denetim sırasında, denetçi tarafından kesin delillerle de doğrulanan, EYS 'ni referans alan ve düzeltilmediğinde uygunsuzluğa dönüşebilecek durum.

Uygunsuzluk (Non-conformity) : Gerçek delillerle kesinliği desteklenen, belirlenmiş gereklilikleri yerine getirmeme veya sapma durumu.

Major Uygunsuzluk (Major Non-conformity) : İnsan, çevre, gemi ve kargo üzerinde önemli bir tehdit oluşturan ve derhal önleyici / düzeltici faaliyet alınmasını gerektiren durum. ISM Kodun elemanlarının herhangi birinin planlı, etkin ve sistematik uygulanmasındaki önemli eksiklik veya aynı uygunsuzluk ve sapmanın yaygınlığının tespiti.

10.2.2.2 Hedefler

Kod'un hedefleri;

- Denizde emniyetin sağlanması,
- İnsan yaralanmaları ve ölümlerin**in** önlenmesi,
- Çevreye, özellikle de denizlere verilecek zararlardan kaçınılması,
- Mülkiyete (yüke, gemiye ve kıyılara) gelecek zararların önlenmesidir.

Kod'un hedeflerine ek olarak şirketin emniyetli işletmeciliğe ilişkin hedefleri;

- Gemi operasyonlarında emniyetli uygulamaları ve emniyetli bir çalışma ortamını sağlamak,
- Belirlenmiş tüm risklere karsı koruyucu tedbirleri almış olmak,
- Emniyet ve Çevre Koruma (E&ÇK) ile ilgili acil durumlar için hazır olunması da dahil olmak üzere; kara ve deniz personelinin, emniyetli operasyon yeteneklerini sürekli geliştirmek, olmalıdır.

10.2.2.3 Emniyetli Bir İşletmecilik Sistemi İçin Fonksiyonel Gereklilikler

Her şirket aşağıdaki fonksiyonel gerekleri de içeren bir EYS'ni kurmalı, uygulamalı ve sürekliliğini sağlamalıdır.

- Bir Emniyet ve Çevre Koruma (E&ÇK) politikası,
- İlgili uluslararası ve bayrak devleti kanunlarına uygun olarak gemilerin emniyetli işletilmesi ve çevre koruma ile ilgili talimatlar ve prosedürler,
- Gemi ve kara personelinin kendi aralarında ve karşılıklı ilişkilerinde, belirlenmiş yetki seviyeleri ve belirlenmiş iletişim kanalları,
- Kod'un öngördüğü uygunsuzluklar ve kazaların bildirimine ilişkin prosedürler,
- Acil durumlara hazırlanmak ve gerektiğinde müdahale etmek için hazırlanmış prosedürler,
- Kuruluş içi EYS denetimleri ve yönetimin gözden geçirmesi için hazırlanmış prosedürler,

10.2.3 Yetki ve Sorumlulukları:

ISM Kodu yeni bir hedef ortaya koymamakta ancak her gemi ve gemiyi işleten şirketin; Emniyet (SOLAS), Çevre (MARPOL) ve sigorta konularının en iyi şekilde uygulanmasının sağlanması amaçlanmaktadır. Bu anlamda Şirket işletme ve gemileri ile ilgili olarak ISM Kod gereklerini karşılayacak EYS' ni kuracaktır.

- Eğer geminin operasyonundan sorumlu olan taraf gemi sahibinden başkası ise, bu tarafın tam isim ve ilgili detayları idareye bildirilmelidir.
- Şirket, emniyet ve çevre koruma ile ilgili aktiviteleri yöneten, gerçekleştiren, doğrulayan ve etkileyen tüm personelin; sorumluluklarını, yetkilerini ve karşılıklı ilişkilerini belirlemeli ve dökümante etmelidir.

- Şirket; her ülkenin Denizcilik İdaresine (veya yetkilendirilmiş kuruluşlara) karşı konusunda deneyimli gemiden ve idarelerden devamlı ulaşılabilecek bir atanmış kişi (DPA-Designated Person Ashore) belirleyerek şirket sisteminin güncel ve aktif olmasını, gemi ile EYS gereği takipleri karşılayacak bir sistem kurulması ve uygulanabilir olmasını sağlayacaktır.

- Şirket, atanmış kişi veya kişilerin sorumluluklarını yerine getirebilmeleri için, yeterli ve uygun kaynak ve gerekli kara desteğini almasını temin etmekle yükümlüdür.

- Bu anlamada doğrudan şirket (Atanmış kişi veya başka görevli), geminin bulunduğu liman periyodu sırasında ISM Kodun gereklerine uygun olarak gemi acentelerinden çevre ve emniyete yönelik aşağıdaki konularda destek isteyebilir;

  - Gemi personelinin sağlık muayenelerinin yaptırılmasını,
  - Tayfanın ilaç ve uyuşturucu kullanımını takip maksadıyla idrar kan vb. tetkiklerinin yapılmasını (gizliliğe riayet),
  - Yaşam mahallerinin iyileştirilmesi için malzeme ve onarım taleplerini,
  - Geminin diğer temel bakım onarım ve çevre ile ilgili işlemlerine ait servis ve malzeme ihtiyaçlarının karşılanması vb.

Sistem gereği gemi ve şirket tarafından yapılan işlemler kayıt altına alındığından acentelerce bu kapsamda yapılan tüm işlemlerin de yazılı olarak şirkete bildirilmesi gerekmektedir. Acenteler bu tip yazışmalara yönelik detayları gemi işletici şirketten temin etmelidirler.

Bu anlamda gemide yapılan işlemlerin takibi, zamanında ve gereği gibi uygulanması, gemideki kayıtların tutulması ve zamanında şirkete bildirilmesi gibi ISM ile ilgili konularda gemi kaptanı birinci derecede sorumludur.

Şirket;

- Yeni veya yeri değiştirilen personelin yeni görevlerini yerine getirirken emniyet ve çevre korumaya ilişkin sorumluluklarını bildiren temel bilgilerin kendilerine aktarımına ilişkin prosedürler oluşturacaktır. Her tip sefere ait (bölge, kargo, iklim, meteorolojik şartlar, dar kanallar... vb) özel talimatlar belirlenerek dokümante edilmeli ve seferden önce ilgililere verilmiş olmalıdır.

- Gemi kaptanının:

  - Gemi sevk ve idaresi için uygun yeterlikte olduğundan,
  - Emniyetli İşletmecilik Sistemi'ni tam olarak anladığından,
  - Görevini güvenli olarak sürdürebilmek için gerekli desteğin sağlanacağını bildiğinden, emin olmalıdır.

- Her bir gemiyi, ulusal ve uluslararası kurallara uygun yeterlikte, gerekli sertifikalara sahip ve sağlıklı gemi adamlarınca donatmalıdır.

- EYS ile ilgili konularda görev yapan personelin kural, yönetmelik, kod ve kılavuzları yeterince anlamış olmasını sağlamalıdır.

- EYS'ni destekleme konusunda gerekli olabilecek eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesine ilişkin prosedürleri oluşturmalı ve sürekliliğini sağlamalı, bu tür eğitimleri tüm ilgili personele vermelidir.

- Gemi personelinin EYS ile ilgili bilgileri, anlayabilecekleri; yani konuşulan veya anladıkları dilde elde etmesini sağlayacak yöntemleri oluşturmalıdır.

- Gemi personelinin EYS ile ilgili aktiviteleri yerine getirirken, kendi aralarında etkin olarak haberleşebildiklerinden emin olmalıdır.

10.2.3.1 Atanmış Kişiler (DPA - Designated Person Ashore)

Her geminin güvenli işletilmesini ve şirket ile gemi arasında bir bağlantı sağlamak üzere her şirket; yönetimin en üst düzeyi ile doğrudan temas kurabilen bir kara personelini (veya personellerini) belirlemelidir. Atanmış kişi veya kişilerin sorumluluk ve yetkileri, her bir geminin işletilmesi ile ilgili emniyet ve çevre koruma konularını izleme; yeterli kaynak ve kara desteğinin istendiği gibi sağlandığının gözlenmesini de içermelidir.

10.2.3.2 Kaptanın Yetki ve Sorumlulukları

Şirket aşağıda belirtilen konular ile ilgili olarak, gemi kaptanının sorumluluklarını belirlemeli ve dökümante etmelidir:

- Şirketin Emniyet ve Çevre Koruma politikasının uygulanması,
- Bu politika çerçevesinde personelin teşvik edilmesi,
- Emir ve talimatların açık ve basit olarak verilmesi,
- Belirlenmiş özel kurallara uyulduğunun gözlenmesi ve bildirilmesi,
- EYS'nin gözden geçirilerek yetersizliklerin ofis yönetimine bildirilmesi.

Ayrıca şirket, Emniyet Yönetimi Sisteminin gemide yürütülmesinde, emniyet ve çevre korumaya ilişkin kararların alınmasında kaptanın en üst düzey yetkiye sahip olduğunu ve bu yetkisini, şirketten kararının uygulanması için yardım ve destek istemekte de kullanabileceğini vurgulayan açık bir tebliğ yayınlamalıdır.

10.2.3.3 Diğer Hususlar

Gemi Operasyonları İçin Planların Oluşturulması

Şirket, geminin emniyeti ve çevrenin korunması ile ilgili olarak, gemide yapılacak kilit operasyonlara ait planların ve talimatların hazırlanması konusunda prosedürler oluşturmalıdır. Bu konu ile ilgili çeşitli görevler tanımlanmalı ve gerekli yeterliğe sahip personele yetki verilmelidir.

10.2.3.4 Acil Durumlara Hazırlık

Şirket, gemide oluşabilecek acil müdahale gerektiren durumları belirlemeli, tanımlamalı ve bu durumlar ile mücadele etme konusunda prosedürler oluşturmalıdır.
Şirket, acil müdahalelere hazır olmak için yapılması gereken alıştırma ve role talimleri konusunda programlar hazırlamalıdır.
EYS, şirket organizasyonunun, gemide ortaya çıkabilecek tehlikelere, oluşabilecek kaza ve acil durumlara her an müdahale edebilmesini sağlayacak önlemleri kapsamalıdır.

10.2.3.5 Uygunsuzlukların, Kazaların ve Tehlikeli Olayların Bildirim ve İncelenmesi

EYS, emniyet ve çevre korumasına ilişkin gelişim hedefleri doğrultusunda; olabilecek uygunsuzluk, kaza ve tehlikeli durumların şirkete bildirimi, araştırılması ve incelenmesini sağlayacak prosedürleri içermelidir. Şirket düzeltici faaliyetlerin uygulanmasına ilişkin prosedürleri oluşturmalıdır.

10.2.3.6 Gemi ve Teçhizatın Bakımı

Şirket geminin ilgili kural, yönetmelik ve şirket tarafından oluşturulacak diğer isteklere uygun olarak bakımlarının yapılmasını sağlayacak prosedürleri oluşturmalıdır. Bu istekler yerine getirilirken, şirket;

- Kontrollerin uygun aralıklar ile yapılmasını,
- Eğer tespit edilebiliyor ise, uygunsuzlukların nedenleri ile birlikte rapor edilmesini,
- Uygun düzeltici faaliyetlerin uygulanmasını,
- Bu faaliyetlerin kayıtlarının tutulmasını sağlamalıdır.

Şirket EYS'de ani arızası tehlikeli sonuçlar yaratabilecek teçhizat ve sistemleri tanımlamak için prosedürler oluşturmalıdır. EYS, bu gibi teçhizat ve sistemlerin güvenirliğini sağlayacak özel önlemler içermelidir. Bu önlemler içinde, stand-by (hazır) donanımlar ve sürekli kullanımda bulunmayan teçhizat ve sistemlerin düzenli olarak test edilmesi de bulunmalıdır. Kontroller ve önlemler geminin operasyonel bakım ve tutum planında yer almalıdır.

10.2.3.7 Dokümantasyon

Şirket EYS ile ilgili doküman ve verilerin kontrolü konusunda prosedürler oluşturmalı ve sürekliliğini sağlamalıdır. Bu istekler yerine getirilirken, şirket;

- Yürürlükteki dokümanların, ilgili yerlerde bulunmasını,
- Dokümanlarda yapılan değişikliklerin gözden geçirilmesini ve yetkililer tarafından onaylanmasını,
- Geçersiz dokümanların uygun şekilde kullanımdan kaldırılmasını, sağlamalıdır.

EYS'ni tanımlamak ve uygulamak için kullanılan dokümanlar, Emniyet Yönetimi Sistemi El Kitabı adı altında bir araya toplanabilir. Dokümanlar, şirketin en etkin bulacağı şekilde muhafaza edilmelidir. Her gemide, o gemi ile ilgili dokümantasyonun tamamı bulundurulmalıdır.

10.2.3.8 Şirketin Doğrulaması, Gözden Geçirmesi ve Değerlendirmesi

Şirket emniyet ve çevre koruma faaliyetlerinin EYS'ne uygun olarak gerçekleştirildiğini doğrulamak üzere, kuruluş içi emniyetli işletmecilik denetimleri yapmalıdır. Şirket oluşturduğu prosedürlere uygun olarak EYS'nin etkinliğini periyodik olarak değerlendirmeli ve gerektiğinde, yeniden gözden geçirmelidir. Denetimler ve muhtemel düzeltici faaliyetler, dokümante edilmiş prosedürlere göre yapılmalıdır. Denetimleri yapan personel, denetimi yapılan bölümden bağımsız olmalıdır. Şirketin büyüklüğü ve yapısı buna imkan vermiyor ise, bu şarttan vazgeçilebilir. Denetim ve gözden geçirme sonuçları, denetimi yapılan alandan sorumlu kişilere duyurulmalıdır. Denetimi yapılmış olan alandan sorumlu yöneticiler, bulunmuş uygunsuzluklar için zamanında düzeltici faaliyetler yapmalıdır.

10.2.3.9 Belgelendirme, Doğrulama ve Kontrol

Gemi, bu gemi ile ilgili bir Uygunluk Belgesine (DOC) sahip bir şirket tarafından işletilmelidir.

Uygunluk Belgesi (DOC), ISM Kod'un gereklerini yerine getiren her şirket için; idare, idare'nin yetki verdiği bir kuruluş veya şirketin işlerini yürütmek için seçtiği idare adına hareket eden ülke hükümeti tarafından düzenlenmelidir. Bu belge, şirketin söz konusu Kod'un isteklerine uyabileceğinin kanıtı olarak kabul edilmelidir. Sorulduğunda kaptanın idare'ye veya idare tarafından tanınan kuruluşların doğrulamasına sunabilmesi için, bu belgenin bir kopyası gemide bulundurulmalıdır.

Emniyet Yönetimi Sertifikası (SMC) gemiye, idare veya idare'nin yetki verdiği bir kuruluş tarafından verilmelidir. Belgenin verilisinde, idare; şirket ve geminin onaylı EYS'ne göre çalıştığını doğrulamalıdır. İdare veya idare'nin yetki verdiği bir kuruluş, geminin EYS'nin onaylandığı şekline uygun olarak işlediğini düzenli aralıklar ile doğrulamalıdır.

10.2.3.10 ISM Belgeleri ve Geçerlilik Süreleri

Şirket; EYS, yani emniyet yönetim sistemi ile ilgili tüm kod gereklerini sağladıktan sonra, Bayrak devleti (yetkili idare) veya idare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca önce şirketin ISM sörveyi yapılır, onaylanırsa bilahare şirketin işlettiği gemi / gemilerin ISM sörveyleri yapılarak şirket ve gemiye ISM sertifikaları verilir.

Şirket İçin:

DOC-Document of Compliance-Uygunluk Belgesi: Bu belge şirkete ait bir uygunluk belgesidir. Gemi, Uygunluk Belgesine sahip bir şirket tarafından işletilmelidir. Bu belge şirkete en fazla 5 yıl için verilerek her yıl (+/-3 ay) yapılacak kontrol sonucu doğrulaması yapılmalıdır. DOC belgesinin bir örneği (fotokopisi) mutlaka gemide de bulunmalıdır.

Certificate No. 2HO-0881TRKDOC

Company ID Number SMS0189

DOCUMENT OF COMPLIANCE

REPUBLIC OF TURKEY

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,
Under the authority of the Government of the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name and address of the Company : NEMTAS NEMRUT LIMAN ISLETMELERI A.S.

Sair Esref Bulvari No:23/501 35210 Montro Izmir, Turkey

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)* for the types of ships listed below (delete as appropriate):

~~Passenger ship~~
~~Passenger high-speed craft~~
~~Cargo high-speed craft~~
Bulk carrier
~~Oil tanker~~
~~Chemical tanker~~
~~Gas carrier~~
~~Mobile offshore drilling unit~~
~~Other cargo ship~~

We hereby certify that this is a true copy
At Istanbul on 02-August-2004

K.O. Karakoc
General Manager
Istanbul Office
NIPPON KAIJI KYOKAI

This Document of Compliance is valid until 13th May 2007, subject to periodical verification.

Issued at Tokyo on 21st May 2002

Anniversary Date : 13 May
(Date of Initial Audit : 14 May 1997)

Managing Director
NIPPON KAIJI KYOKAI

* Adopted by the International Maritime Organization by resolution A.741(18).

DOC (2001.1.1)

Certificate No. 2HO-0881TRKDOC

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AUDIT

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation 6 of chapter IX of the Convention, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

1st Annual Audit

Signed: _____
(Signature of authorized official)

Place: IZMIR, TURKEY

Date : 01ST AUGUST 2003

2nd Annual Audit

Signed: _____
(Signature of authorized official)

Place: IZMIR, TURKEY

Date : 28TH JULY 2004

3rd Annual Audit

Signed: _____
(Signature of authorized official)

Place: _____

Date : _____

4th Annual Audit

Signed: _____
(Signature of authorized official)

Place: _____

Date : _____

- **Gemi İçin:**

SMC-Safety Management Certificate – **Emniyet Yönetimi Sertifikası**: Gemi için en fazla 5 yıl için düzenlenir. SMC Şirketin ve geminin Emniyet Yönetimi Sisteminin (SMC) uygunluğu doğrulandıktan sonra verilir. SMC bu 5 yıllık süre içinde (ikinci ve üçüncü yıldönümleri arasında) bir ara denetim yapılarak geçerlilik kazanır. Gemide, şirkette uygulama ile ilgili büyük uygunsuzluk tespit edilirse SMC ve DOC geri çekilir ancak DOC'nin geri çekilmesi için bayrak devletinin doğrudan onayı gereklidir.

- Yeni bir şirket oluşumu,
- Şirket için farklı tip bir gemi işletmeye alınması,
- Yeni inşa bir gemi alınması veya işletmesinin devralınması,
- Geminin bayrak değiştirmesi gibi hallerde,

DOC (en fazla 12 ay) ve SMC (en fazla 6 ay) belgeleri geçici (Interim) yayımlanabilir. Bayrak Devleti (İdare ya da idarenin yetki verdiği bir kuruluş) yine idarenin onayı ile geçici SMC'sini çok özel durumda

6 ayı geçmeyecek şekilde uzatabilir. Gemide bulunan ISM sertifikalarının kod ekindeki forma uygun olarak İngilizce veya Fransızca tercümesi de olmalıdır. SMC ve DOC örnekleri Sertifikalar bölümünde anlatılmış olup ekte mevcuttur.

Short term

Certificate No. ST-SIT-0004SMC
(SMS0189004)

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

REPUBLIC OF TURKEY

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
Under the authority of the Government of the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name of ship :	**IDC-3**
Distinctive number or letters :	**TCXD**
Port of registry :	**ISTANBUL**
Type of ship* :	**Bulk carrier**
Gross tonnage :	**25885**
IMO Number :	**9071416**

Name and address of Company : **NEMTAS NEMRUT LIMAN ISLETMELERI A.S.**
Sair Esref Bulvari No:23/501 35210 Montro Izmir, Turkey

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until **3rd June 2005**, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.

Issued at **Istanbul**

Date of issue **4th January 2005**

Pending issuance of a final certificate.

I. AKSOY, *ISM Lead* ***Auditor*
NIPPON KAIJI KYOKAI

* Insert the type of ship from among the following: passenger ship; passenger high-speed craft; cargo high-speed craft; bulk carrier; oil tanker; chemical tanker; gas carrier; mobile offshore drilling unit; other cargo ship.
** To be deleted as appropriate.

PSMC (2002.7.1)

Certificate No. ST-SIT-0004SMC

ENDORSEMENT FOR PERIODICAL VERIFICATION AND ADDITIONAL VERIFICATION(IF REQUIRED)

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Intermediate Verification
(to be completed between the second and the third anniversary date)

Signed : .....
(Signature of authorized official)

Place : .....

Date : .....

Additional Verification *

Signed : .....
(Signature of authorized official)

Place : .....

Date : .....

Additional Verification *

Signed : .....
(Signature of authorized official)

Place : .....

Date : .....

Additional Verification *

Signed : .....
(Signature of authorized official)

Place : .....

Date : .....

---

* If applicable. Reference is made to paragraph 3.4.1 of the Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations (resolution A.913(22)).

10.3 BAYRAK DEVLETİ KONTROLLERİ

10.3.1 IMO ve Bayrak Devletleri:

Dünyada ülkelerarası ve dâhili hatta taşınan yüklerin yakın dönemde %90'lara yakın olmak üzere çok büyük bir oranının deniz yolu ile taşınması, deniz ulaşımının temeli olan gemilerde de, hem yapısal hem hacim hem de sayısal olarak gelişim ve artış ihtiyacı getirmiştir.

Bu artış dünya denizciliğinin güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularını gündeme getirmiş, bu amaçla da gemilerle ilgili olarak kırk sözleşme ve protokol ile binin üzerinde kod ve tavsiye kararı hazırlayan ve Birleşmiş Milletlerin bir organı olan **Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)** gemilerin her anlamda (Emniyet, güvenlik, çevre, eğitim, yaşam şartları. vb) standartlarının yükseltilmesini sağlamıştır.

IMO sözleşmelerinden SOLAS, dünya denizcilik GT un % 98'i, MARPOL %96'sı, STCW ise % 95'i oranlarında kabul edilmiş anlaşmalardır.

10.3.1.1 Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

IMO'nun (International Maritime Organization) kuruluşuna ilişkin sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir. "Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü'nün kurucu sözleşmesi, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; denizcilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak, denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir.

IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt-Komiteler tarafından yürütülür.

Temel Organları

Genel Kurul

Konsey

Sekretarya

Ana Komiteler

Deniz Güvenliği Komitesi (MSC),

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC),

Kolaylaştırma Komitesi (FAL),

Hukuk Komitesi (LEG),

Teknik İşbirliği Komitesi (TC)

Londra Konvansiyonu 1972 (LC 72)

Alt Komiteler

Dökme Sıvılar ve Gazlar Alt Komitesi (BLG),

Bayrak Devleti Uygulamaları Alt Komitesi (FSI),

Stabilite ve Yük Hadleri ve Balıkçı Teknelerinin Güvenliği Alt Komitesi (SLF),

Gemi Dizayn ve Ekipman Alt Komitesi (DE),

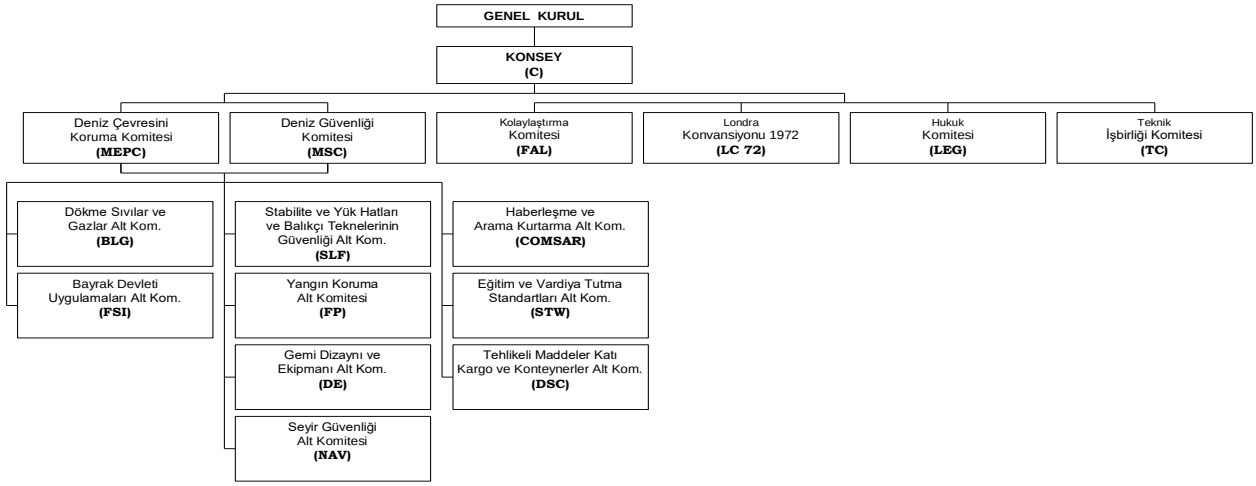
Seyir Güvenliği Alt Komitesi (NAV),

Haberleşme ve Arama-Kurtarma Alt Komitesi (COMSAR),

Eğitim ve Vardiya Tutma Standartları Alt Komitesi (STW),

Tehlikeli Maddeler Katı Kargo ve Konteynerler Alt Komitesi (DSC)

Yangından Korunma Alt Komitesi (FP)



10.3.1.2 Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Faaliyet Alanları

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek,

- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek,

- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak,

şeklinde özetlenebilir.

IMO tarafından konulan standartların gereği gibi uygulanmasını sağlamak anlamında kontrolü ve takibi konusu denizcilik endüstrisinin can damarını teşkil etmektedir. Genel anlamda da IMO' ya taraf olan ülkeler, (**halen 175 ülke üyedir**) kendi bayraklarındaki gemileri ulusal ve uluslararası standartlarda idamelerini sağlamak üzere; çevre, can, mal, gemi emniyeti gibi temel öğelere ağırlık verilerek denetlemek ve belirlenen sefer bölgelerinde seferlerine izin vermek anlamında bayrak devleti olarak denetleme yetkisine sahiptirler.

Yine tüm ülkeler kendi deniz yetki alanlarına gelen kendi bayrağı dışındaki gemileri uluslararası veya ikili antlaşmalar nezrinde can, mal, yük, çevresel tedbirler konularında denetim yetkisine sahiptirler. Dolayısı ile gemilerin denetlenmesinde temel şart "Denize Elverişliliktir". Denize elverişlilik ölçütü ise başta IMO Sözleşmeleri olmak üzere bir dizi uluslararası kurallarda sıralanmaktadır.

Taraf oldukları IMO Sözleşmelerinin etkin uygulanması ve yaptırımlarının sağlanması için tedbirlerin alınması ve korunması bayrak devletlerinin sorumluluğundadır.
Bayrak devleti uygulamaları açısından en önemli IMO Sözleşmeleri şunlardır.

- SOLAS 74 - Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi,

- MARPOL 73/78 - Denizlerin Gemiler tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi,

- LOADLINE 66 -Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi,

- STCW 78/95 - Gemi Adamlarının Eğitim Yeterlilik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi,

- COLREG 72 - Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları,

- TONNAGE 69 - Gemilerin Tonaj Ölçümleri ile ilgili Uluslararası Sözleşme,

a. SOLAS 74 - Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi:

1914'de Titanic kazasından sonra gemide bulunan insan sayısına uygun can kurtarma araç ve gereçlerini saptayan kurallar tespit edilmeye başlanmış, 1929'da 18 ülkenin katıldığı konferansta kabul edilen kurallar 1933'te yürürlüğe girmiştir.

- 1948'de uygulanan kurallar genişletilerek, yük gemileri için güvenlik tedbirlerini de kapsar hale gelmiştir.

- 1960'ta özellikle yolcu gemilerine yönelik yangınla mücadele ve can kurtarma kapasitelerini belirleyen kurallar uygulanmaya başlanmıştır.

- 1974'e kadar meydana gelen deniz kazaları, yangınlar ve teknoloji değişikliklerinin de etkisiyle; inşa kuralları, ekipman standartları ve operasyonlar yeniden belirlenmiştir.

- 71 ülkenin katıldığı, 1974'te yapılan konferans sonucunda SOLAS 74 kabul edilmiş ve 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

- SOLAS 1974'e iki kez protokol eklenmiş,1978 'de yapılan protokol 01 Mayıs 1981'de, 1988'de yapılan protokol ise 03 Şubat 2000 de yürürlüğe girmiştir.

- Savaş gemileri, 500 GT den küçük yük gemileri, makineyle yürütülmeyen gemiler, ilkel şekilde yapılmış ağaç gemiler, ticari şekilde kullanılmayan gezi yatları ile balıkçı gemilerine uygulanmaz.

b. MARPOL 73/78 - Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi:

Gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi konusunda yapılan uluslararası bir sözleşmedir.

- 1973'te IMO tarafından yapılan Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı'nda MARPOL kuralları kabul edilmiştir.

- 1978'de düzenlenen Uluslararası Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi Konferansı'nda bir protokol yapılarak MARPOL 73/78 olarak kabul edilmiştir.

- MARPOL 73/78'de 6 adet uygulama ekleri bulunmaktadır.

- Savaş gemileri ve ticari faaliyette bulunmayan devlet gemileri hariç olmak üzere genel olarak 150 GT'nin üzerindeki petrol tankerleri ile 400 GT'nin üzerindeki diğer gemilere uygulanır.

c. LOADLINE 66 -Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi:

Teknenin mukavemeti, stabilite (yedek sepiye, güverteye deniz basması), su geçirmezlik, hava geçirmezlik, personelin korunması ve yükleme sınırının tayini konularında yapılan uluslararası bir sözleşmedir.

- 05.04.1966 tarihinde kabul edilmiş ve 21.07.1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

- 1971'de denizlerdeki bölgelerin ayrımı yapılmıştır.

- 1988'de yeni protokol yapılmıştır.

- Savaş gemileri, boyları 24 metreden küçük gemiler, ticarette kullanılmayan yatlar ve balıkçı gemilerine uygulanmaz.

d. Gemi Adamlarının Eğitim Yeterlilik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi :

Gemi adamlarının standartları ve eğitimleriyle ilgili bir sözleşmedir.

- Seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili hükümleri kapsamaktadır.

- İdaremizce STCW 78/95 hükümleri paralelinde Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma ve Donatımlarıyla İlgili Yönetmelik uygulanmaktadır.

e. COLREG 72 - Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları:

Gemilerin taşıdıkları seyir fenerleri, işaretleri ve trafik ayrım kurallarını belirlemek ile ilgili bir sözleşmedir. Açık denizlerde ve açık denizlere bağlantılı olan gemilerin seyredebileceği sularda bulunan tüm teknelere uygulanmaktadır.

f. TONNAGE 69 - Gemilerin Tonilato Ölçümleri ile ilgili Uluslararası Sözleşme:

Uluslarası sefer yapan gemilerin tonilato ölçümlerinin standartlarını sağlamaktır.

- 18.07.1982'de yürürlüğe girmiş olup yeni gemilere hemen uygulanmaya başlanmıştır.

- Mevcut gemilere ise, armatör isteğine bağlı olaraktan ya hemen yahut da 18.07.1994'e kadar oniki yıllık bir geçiş süresi sonrası uygulanmıştır.

- Savaş gemileri ve 24 m'den küçük gemiler hariç olmak üzere tüm gemiler sözkonusu tonaj sistemine göre ölçülmektedir.

10.3.2 Bayrak Devletlerinin Yasal Sorumlulukları:

IMO konvansiyonlarının ilgili maddeleri gereği, gemi adamı donatımı, kirliliğin önlenmesi, denizde can mal ve yangın emniyetinin sağlanması gibi konulardan yani genel olarak geminin ve personelinin denize ve yola elverişli olmasından **bayrak devleti** sorumludur.

Bayrak Devleti aşağıdaki esaslara göre bayrağını taşıma hakkına sahip gemiler için gerekli tedbirleri almalıdır;

- Gemilerin inşası, teçhizatı ve işletilmesi
- Gemilerin azami yükleme sınırlarına ilişkin prensip ve kurallar
- Deniz çevresi kirliliğin önlenmesi, azaltılması, kontrolü ve kirletici maddelerin kaza boşalımı etkisinin minimizasyonu,
- Seyir güvenliği (zorunlu rapor etme ve rotalama sistemlerinin yer almasını da içeren) haberleşme sistemlerinin oluşturulması/ idamesi ve çatışmaların önlenmesi.
- Bayrağını taşıyan gemilerin idari, teknik ve sosyal konularda etkin yargılama ve kontrolüne imkan verecek ve özellikle gemilerin böylesi gemilere uygulanabilir emniyet ve kirliliğin önlenmesi kanunlarının denetlenmesine ve birleştirilmiş kuralların oluşturulmasına ilişkin mevzuatların çıkarılması,
- Gemi sicili kurulması ve bayrağını taşıyan gemilerin sicil kayıtlarının tutulması için yasal temeli sağlayan kanunların çıkarılması.

10.3.3 Bayrak Devletlerinin İcrai Sorumlulukları:

Bir Bayrak devleti,

- Yardımcı tetkiki ve cezai usulleri de içeren milli kanunlarının yaptırımını sağlamalı;
- Tatbik edilebilir şartlara uymayan bayrağını taşıyan gemilere karşı uygun önlemleri almalı;
- Aşağıdaki Bayrak Devleti sorumluluklarını yerine getirmek için denizcilik ve teknik yeterli tecrübede personeli temin etmeli;
  * Gerekli milli kanunların oluşturulması ve icrası,
  * Bayrağı taşıyan gemilerdeki asgari emniyetli gemi adamı donatma düzeylerinin ve gemi adamlarının belgelendirme esaslarının oluşturulması ve icrası,
  * Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası belgelerin şartlarına uyumlu olduklarından emin olmak için bayrağını taşıyan gemilerin denetlenmesi,
  * İlgili belgeler tarafından istenildiği üzere kazaların ve hadiselerin rapor edilmesi,
  * Bayrağını taşıyan gemilerin herhangi alıkonmalarını izleyen koşulların araştırılması.

10.3.4 İdare Namına Görev Yapan Onaylı Kuruluşların Sorumluluğu:

Bayrak devletinin üçüncü şahıs kuruluşları, onaylı kuruluşlar gibi, kendi namına görev yapmakla yetkili kıldığı durumda, bu onaylı kuruluşlara verilen herhangi bir yetkinin açık bir şekilde kayıt edilmesi ve asgari olarak IMO Resolution A.739 (18) "İdare Adına Hareket Eden Kuruluşların Yetkilendirilmesine İlişkin Kılavuz" ve A.789 (19) "İdare Adına Sörvey ve Sertifikalandırma Yapan Kuruluşların Denetim ve Belgelendirme İşlevlerinin Özellikleri" gereklerini izlemesi zaruridir.

SOLAS 74 Bölüm I Kural 6 (C) şartları ve benzer MARPOL 73/78 gereksinimleri her yetki tahsisinde yer almalıdır. Bayrak devleti ayrıca, gerek kendi verdiği ve gerekse de kendi namına ilgili belgeler altında verilen güvenlik ve kirlilik önleme sertifikalarının tüm sorumluluğunu üstlenmelidir.

Bu kapsamda Bakanlığımızca Türk Bayraklı gemilere sörvey yapma ve sertifika düzenleme konusunda hazırlanan "Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği" hükümlerine göre gerekli şartlara uyan klas kuruluşları;

- Türk Loydu (TL)
- American Bureau of Shipping (ABS)

- Lloyd’s Register (LR)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Bureau Veritas (BV)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Korean Register of Shipping (KRS)

Ulusal ve uluslararası sularda denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak, ulusal mevzuat ve Ülkemizce taraf olunan/kabul edilen sözleşme, karar, kural, kod, sirküler ve diğer metinler gereğince, Türk Bayraklı gemilerin yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında tabi olacakları asgari güvenlik ve yeterlik gereklerinin gözetim ve denetimine yönelik olarak, İdare adına test, muayene, onay ve belgelendirme yapmak üzere yetkilendirilmiştir. Yetkilendirilmiş kuruluşlar, İdare adına yasal sertifikasyon hizmeti verdiği gemilerde;

- Geminin veya teçhizatının genel konumu, tüm sertifikalar için gerekli olan özelliklere uyumlu olmaması ya da Yetkilendirilmiş Kuruluş’un görüşüne göre gemilere, içindeki insanlara ya da çevre ekolojisine kabul edilemeyecek bir biçimde tehlike yaratacak durumda olması ve Yetkilendirilmiş Kuruluş’un istekleri doğrultusunda bir düzeltmeye gidilmemesi halinde, Yetkilendirilmiş Kuruluş ilgili yasal sertifikalarını geri çekecek ve bunu İdare’ye bildirecektir.

- Yetkilendirilmiş Kuruluş, bu durumda gemiye yapacağı sörvey ve belgelendirme işlemlerine ilişkin İdarenin talimatına göre hareket edecektir.

Yetkilendirilmiş Kuruluşların, kendi klasları altındaki Türk Bayraklı gemilerin klas sertifikalarının herhangi bir nedenle geriye çekmeleri durumunda;

- Yetkilendirilmiş Kuruluş, klas sertifikası geri çekilen bir geminin bilgilerini ve nedenini zaman geçirmeden İdareye bildirecektir.

- Yetkilendirilmiş Kuruluşlar, diğer bir yetkilendirilmiş kuruluş tarafından klas sertifikası iptal edilmiş veya güvenliğe ilişkin bir kusuru yahut eksikliği nedeniyle yetkilendirilmiş kuruluş değiştiren bir gemiye İdare adına yasal sertifika düzenlemeyecektir.

- Bu durumda, bir gemiyi kaydı altına alacak olan yetkilendirilmiş kuruluş, geminin çıkacağı yetkilendirilmiş kuruluştan ve İdareden temin ettiği bilgilere bağlı olarak; tespit edilecek kusur ve eksiklikler bütünüyle giderilmedikçe ve İdare’nin onay ve talimatı olmadan bu gemiye belge düzenlemeyecektir.

Yetkilendirilmiş kuruluşlar; tutulma söz konusu olsun veya olmasın, kayıtları altındaki Türk bayraklı bir geminin herhangi bir liman devleti denetimi sonucu tespit edilecek kusur ve eksiklikleri ile bunlara ilişkin yürütülen/yapılan işlemler konusunda ve İdarenin talep edeceği diğer konularda, İdareyi sürekli bilgilendirirler. Bu işlemlere ilişkin tüm bilgi, belge ve rapor v.b. dokümanlar, mümkün olan en kısa zamanda İdareye sunulur. İdare yetkilendirilmiş kuruluşun yetkilerini kısıtlayabilir veya üç aylık bir süre için askıya alabilir. Bu süre içerisinde/sonunda yetkilendirilmiş kuruluşun talebi üzerine yapılacak denetimde, uyarılmayı gerektiren sebeplerin ortadan kalktığı tespit edilirse, kısıtlama veya yetkinin askıya alınması işlemi iptal edilir. Yetkileri askıya alınan yetkilendirilmiş kuruluşlar, yetkilerinin askıya alındığı süre içerisinde, hiçbir sörvey/denetim işlemi yapamaz ve sertifika/belge düzenleyemez ve/veya yenileyemezler. Ancak, daha önce verilmiş olan belgeler/sertifikalar geçerliliklerini korur.

10.4 LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ (PSC – PORT STATE CONTROL)

10.4.1 Liman Devleti Kontrolü Neden Yapılır:

Milli limanlara gelen yabancı bayrak taşıyan gemilerin denetlenmesi anlamında olan liman devletinin kontrol Yükümlülüğü (PSC-Port State Control) denizde güvenliğin sağlanmasında son halkadır. Liman Devleti Kontrolü;

- Gemi sahipleri,
- Klas kuruluşları,
- Sigortacılar veya
- Bayrak devletlerinin, şu ya da bu şekilde görevlerini ihmal ettikleri ölçüde gündeme gelen bir kavramdır. LDK neticesinde standart dışı gemilerin tasfiye edilmesi mümkün olabilmektedir.

Liman devletleri; IMO'nun teknik anlaşmalarının çoğu, devletlere limanlarını ziyaret eden gemilerin IMO Standartlarını taşıyıp taşımadıklarını kontrol etme hakkı vermesinin yanında, liman devletleri kendi karasularına gelen gemilerin olası riskler nedeniyle yaratabileceği sonuçları bertaraf etmek maksadıyla da hükümranlık haklarının gereği kıyı devleti olarak da denetleme yapmaktadırlar. Bu güne kadar ki tecrübeler de Liman Devleti Kontrolü sisteminin bölgesel bazda uygulandığında çok daha etkili olduğunu göstermiştir. Bu anlamda 1982 yılında Avrupa ülkelerinin katılımı ile oluşturulan bölgesel liman devleti kontrol sözleşmesi "Paris Memorandumu'dur". Bu anlamda ülkemiz önce Akdeniz Memorandumu'na daha sonra ise Karadeniz Memorandumu'na taraf olmuştur. Paris Memorandumu'na üye olmamız konusunda ise çalışmalar yapılmaktadır. Liman Devleti Kontrolünün sonuçları neticesi oluşan istatistikler ülkelerin denizcilikteki durumu hakkında da bilgi vermekte ve kara listede yer alan ülke gemileri daima en sıkı denetime tabi olarak limanlarda tutulma riski yüksek bayrak kategorisine girmektedirler. Bu anlamda standart dışı gemi çalıştırmak başta sigorta olmak üzere limanlardaki tutulmalar, gecikmeler ve eksikliklerin giderilmesine yönelik aşırı masraflar dolayısı ile artık pek mümkün olmayacaktır. Bu anlamda gemi acenteleri acenteliğini yapacakları geminin liman devleti denetimi safahatını, önceki denetlemelerindeki durumu hakkında bilgi sahibi olmalılar, gerekirse bu bilgileri gemiden veya işletici şirketten talep etmelidirler. Dolayısı ile acenteliği yapılacak geminin limandaki denetimlerinde olası sorunlarını önceden tahmin ederek tedbir almak gerekecektir. Bu liman devleti denetimi ile ilgili her konuya ait olabilir. Geminin personeli değişmesi gerekebilir. Gemiye malzeme gerekebilir. Kitap, jurnal gerektiği gibi geminin ISM, ISPS, STCW, MARPOL, SOLAS, COLREG, LL66 ve benzer IMO enstrümanları gereği malzeme, yapısal değişiklik, eğitim, talim ihtiyacı olabilir. İdareler ve bölgesel memorandumların webb sitelerinde limanlarda tutulan veya eksiklikleri nedeniyle sorun yaşayan gemilerin listeleri yayınlanmakta, şirketlerine, sorumlu idare veya yetkili kuruluşlara ve bir sonraki limanlara "Liman Devleti Kontrol Zabitlerince" (PSCO-Port State Control Officers) bilgi verilmektedir. Ülkemiz taraf olduğu memorandumlar gereği limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin belli bir yüzdesini **(15-25)** Liman Devleti sıfatı ile kontrol etmek yükümlülüğündedir. Deniz yetki alanlarımıza gelen gemilerin ülkemizden ayrılmadan her kademede İdaremizce yetkilendirilmiş zabitlerce (PSCO) denetlenebileceği gerçeğinden hareketle acente olarak geminin her an denetlenebileceğini ve program belli olduğunda ise denetleme öncesi, denetleme sürecini bildirerek yardımcı olunması gerekecektir. Normal şartlarda gemi limana geldiğinde Liman Devleti Denetimine tabi olacağının bildirilmesidir. Bu nedenle gemide, eksikliği var ise en azından liman operasyonu sürecinde gecikmeden eksikliklerini tamamlamaya çalışacaktır. Liman Devleti Denetimine Yönelik IMO Denetleme Formu Örnekleri ekte görülmektedir. IMO'nun PSC Prosedürlerine yönelik olarak sirkülerlerinin incelenerek formlar hakkında bilgi sahibi olmak ve gemilerin ihtiyaçları konusunda bilgili ve tedbirli olmaları gemi acenteleri için önem arz etmektedir.

10.4.2 Liman Devletlerinin Sorumlulukları:

Giriş kısmında da ifade edildiği gibi ülkeler kendi bayrağındaki gemilerin denize ve yola elverişliliği konularında, IMO Anlaşmalarının uygulanmasında birinci derecede sorumlu olup bu anlamda IMO'nun uygulamalarına ilaveten milli mevzuatlarını da geliştirerek bu kontrolünü İdare veya bazı konularda yetkilendirilmiş kuruluşlar vasıtası ile (klas, sigorta, başka idareler... vb) yerine getirir. Bayrak devleti olarak geminin proje, inşa aşamasından sertifikalandırma, ara ve ana sörveylerin yapılarak sertifikaların devamlılığının sağlanarak geminin denize elverişliliğinin tespiti bayrak devletinin sorumluluğundadır. Bu anlamda acenteler gemi, şirket tarafından yapılacak talepler gereği sertifika, sörvey vb. işlemler için yetkileri doğrultusunda hizmet vermeleri gerekecektir.

Taraf oldukları IMO belgelerinin etkin uygulanması ve yaptırımlarının sağlanması için tedbirlerin alınması ve korunması bayrak devletlerinin sorumluluğundadır. Bayrak devleti olarak bakış açısından en önemli IMO Belgeleri şunlardır.

- SOLAS74/78-Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi

- MARPOL73/8-Denizlerin Gemiler tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi,

- LOADLINE66-Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi,

- STCW78/95-Gemi Adamlarının Eğitim Yeterlilik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi,

- COLREG72-Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları,

- TONNAGE69-Gemilerin Tonaj Ölçümleri ile ilgili Uluslararası Sözleşme

Ülkemizin taraf olduğu Liman Devleti Denetimi Memorandumları;

- Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı: 4.10.1998 tarih ve 23483 sayılı Resmi Gazetede,

- Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat zaptı: 12.12.200 tarih ve 24258 sayılı Resmi Gazetede Yayımlanmıştır.

Söz konusu Resmi Gazetelerde Liman Devleti Denetimleri'ne yönelik kurallar ve örnek denetim formları mevcuttur.

E K L E R :

Ek 9 : Paris Memorandumu'na göre Liman Devleti Kontrolü Denetleme Raporu (İngilizce)
Ek 10: Akdeniz Memorandumu'na göre Liman Devleti Kontrolü Denetleme Raporu (İngilizce)

Paris Memorandumuna Göre Liman Devleti Kontrolü Denetleme Raporu Formu

PORT STATE CONTROL COMMITTEE INSTRUCTION 56/2023/04

MODEL FORMS FOR PORT STATE CONTROL

Contents

FORM A - REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL*)	2
FORM A - SHIP PARTICULARS	2
FORM A - INSPECTION PARTICULARS	3
FORM A - PORT STATE PARTICULARS	7
FORM B- DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS*)	8
NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER	11
NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP	12
NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP	13

Paris MoU on Port State Control

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL*

FORM A

Reporting Authority	
Address	
Telephone	
Email	
Website	

SHIP PARTICULARS					
Name		IMO number		Gross tonnage	
Flag		MMSI Number		Old Tonnage	
Type		Date keel laid/ Major conv.		Main engine (KW):	
Call sign		Deadweight		Emission Abatement method	

ISM COMPANY					
Name				IMO Company number	
Address		City		Country	

MLC SHIPOWNER					
Name					
Address		City		Country	

CHARTERER *(only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. 1st charterer record)*					
Name					
Address		City		Country	
☐ Demise Charter		☐ Time Charter		☐ Voyage Charter	
Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information on charterer is correct:					

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.
***) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and Company performance.

Paris MoU on Port State Control

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL*

FORM A

Name		Signature	

Name of ship		IMO number		Date of report		Place of inspection	

Classification Society(ies) responsible for issuance of class certificates					
Issuing entity		date of issue		date of expiry	
Issuing entity		date of issue		date of expiry	

Recognised Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State	
Issuing entity	
Issuing entity	

INSPECTION PARTICULARS			
Date of first visit		Place of inspection	
Date report		If detained: Date of issue of detention notice	

Type of inspection			
☐ Initial inspection	☐ More detailed inspection	☐ Expanded inspection	☐ CIC

Operational control *(if any)*	Additional comment
☐ Abandon ship drill	
☐ Fire drill	
☐ Damage control drill	
☐ Enclosed space entry drill	
☐ SOPEP drill	
☐ SMPEP drill	
☐ Emergency steering drill	
☐ MOB drill	

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.
***) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and Company performance.

☐ Rescue boat drill	
☐ Other (*specify*)	

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.
***) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and Company performance.

Paris MoU on Port State Control

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

FORM A

Name of ship		IMO number		Date of report		Place of inspection	

Areas inspected	Additional comment
☐ Accommodation and galley	
☐ Ballast tank(s) from manhole	
☐ Ballast tank(s) internal	
☐ Cargo area	
☐ Decks and forecastle	
☐ Engine room	
☐ Navigation bridge	
☐ Passenger spaces	
☐ Steering-room	
☐ Vehicle deck	

RELEVANT CERTIFICATES

				information on last intermediate, periodical or annual		
Title certificate	issuing authority	date of issue	date of expiry	date of survey	surveying authority	country

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.
***) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and Company performance.

10.4.7

Paris MoU on Port State Control

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

FORM A

Name of ship		IMO number		Date of report		Place of inspection	

Title certificate	issuing authority	date of issue	date of expiry	date of survey	surveying authority	country

INSPECTION ACTIONS	
Ship related inspection action taken *(if any)*	Additional comment
☐ Inspection suspended	
☐ Dismissed on AFS grounds	
☐ Excluded on AFS grounds	
☐ Ship expelled on security grounds	
☐ Ship expelled on other grounds	
☐ MARPOL investigation	

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
**) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication.
***) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and Company performance.

10.4.8

Akdeniz Memorandumuna Göre Liman Devleti Kontrolü Denetleme Raporu Formu

ANNEX 5

PUBLICATION OF INFORMATION FOR PSC

Contents

- Report of Inspection in Accordance with the Med MoU on PSC "Form A/1" and "Form A/2"
- Report of Inspection in Accordance with the Med MoU on PSC "Form B"
- NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP
- NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP
- EXCHANGE OF MESSAGES BY REGION AUTHORITIES IN ACCORDANCE WITH SECTION 3.8 OF THE MEMORANDUM

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL[1]

FORM A/1

(Reporting authority)
(Name of Office)
(address)
(telephone)
(fax)
(e-mail)

Copy to:
- Master
- head office
- PSCO

if ship is detained, copy to:
- flag State
- recognized organization, if applicable

SHIP PARTICULARS

1. **Name of ship**.....
2. **Flag of ship** .....
3. **Type of ship** .....
4. **Call sign** .....
5. **IMO number** .....
6. **Gross tonnage** .....
7. **Date keel laid / major conversion commenced** .....
8. **Deadweight** (where applicable.....
9. **Full particulars of company** (identical to particulars as in the SMC)**[2]
   - **IMO Company number:** .....
   - **Name:** .....
   - **Address:** .....
   - **City:** .....
   - **Country:** .....
10. **Name and signature of master to certify that the information under 9 is correct:**
    - **Name**.....
    - **Signature** .....

INSPECTION PARTICULARS[3]

11. **Date of boarding ship:** .....
12. **Place of inspection:** .....
13. **If vessel is detained: Date of issue of detention notice:** .....**Duration of Detention:**.....**Day(s)**
14. **Date of report:** .....
15. **Type of inspection:** ☐ Initial inspection ☐ More detailed Inspection ☐ Expanded inspection ☐ (C.I.C[4]): .....

[1] This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

[2] Non-ISM ships: Master to supply and sign under 10. for correct full particulars of company.

3 Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

4 Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into THETIS-Med.

FORM A/2

16. **Follow-Up of inspection(s) :**

Nr.	Visit date	Inspection Team	Observations
1			
2			

17. **Operational controls (if any):**

☐ Other .....
☐ Fire drill .....
☐ Damage control .....
☐ Communication equipment .....
☐ Oil filtering equipment .....
☐ Emergency generator .....
☐ Abandon Ship drill .....
☐ Emergency fire pump .....
☐ Emergency steering .....

18. **Relevant certificate(s)**

Nr.	a. Title	b. Issuing Authority	c. Date of issue	d. Date of expiry	e. Information on Last intermediate, periodical, or annual survey		
					Date of survey	Surveying Authority	Country
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

FORM A/3

19. **Classification society (ies) responsible for issuance of class certificates:**

.... **Issued on:** ..... **Expired on:** .....

.... **Issued on:** ..... **Expired on:** .....

20. **Recognized Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State:**

.....

.....

.....

21. **Ship related inspection action taken:**

- ☐ Flag State administration informed
- ☐ Coastal State informed
- ☐ Recognized Organization informed
- ☐ Next port of call informed
- ☐ ILO informed
- ☐ Union representative informed
- ☐ Inspection done at sea
- ☐ Inspection suspended
- ☐ Dismissed on AFS grounds
- ☐ Vessel expelled on security
- ☐ Vessel expelled on other grounds
- ☐ Other authority informed .....
- ☐ Observations to inspection
- ☐ Excluded AFS grounds
- ☐ MARPOL investigation of contravention of discharge provision
- ☐ The flag State has been requested an action plan within a deadline
- ☐ Overriding Factor

22. **Deficiencies** ☐ **no** ☐ **yes** (see attached FORM B)

23. **Supporting documentation** ☐ **no** ☐ **yes** (see annex)

PORT STATE PARTICULARS

District office .....

Address .....

Telephone .....

Fax .....

E-mail .....

Names: ....

(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature ....

This report must be retained on board for a period of at least two years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

FORM B

(Reporting authority)
(address)
(telephone)
(fax)
(e-mail)

Copy to: - Master
- head office
- PSCO

if ship is detained, copy to:
- flag State
- recognized organization, if applicable

1. Name of ship..... **2. IMO number**..... **3. Date of report**..... **4. Place of inspection**.....

Deficiencies found and follow up actions***

Code	Defective item	Nature of defect [1]	Convention ref.[2]	Ground for detention	(AT)	Due Date	Additional comments	RO	AD	ISM
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐
.....	.....	.....	.....	☐	.....	.....	.....	☐	☐	☐

Name(s): ....

(duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature(s) ....

*** Masters, Ship owners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication (www.medmou.org)

[1] This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re inspection is made.

[2] To be completed in the event of a detention.(for non-convention ships <500 GT as reference only)

PORT STATE CONTROL
NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP*

Flag State / Consulate

Classification society/recognized organization

Fax no.

E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Detention of ship

The ..... Maritime Authority have on [date] carried out an inspection of the above ship at [Port, country].

The ship is detained at [time of detention] hours due to the following detainable deficiencies:
1. .....
2. .....
3. .....
4. .....
5. .....
6. .....
7. .....
8. .....
9. .....
10. .....

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

For further inquiries, please contact: [Name and contact details]

Yours faithfully,

* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383

INCERT AT THE BACK OF THE PRESENT DOCUMENT THE DEDICATED APPEAL PROCEDURE

Revision 2

PORT STATE CONTROL
NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP*

Flag State / Consulate

Classification society/recognized organization

Fax no.

E-mail

Number of pages, incl. this

Dear Sir / Madam,

[Ship's name, flag, IMO No.] – Release of ship

The ..... Maritime Authority have on [date] carried out a re-inspection of the

above ship at [Port, country].

The ship was released at [time of release] hours.

[Insertion of free text, if any]

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

Yours faithfully,

* As per IMO-MSC/Circ.1011 and MEPC/Circ.383

EXCHANGE OF MESSAGES BY REGION AUTHORITIES IN ACCORDANCE WITH SECTION 3.8 OF THE MEMORANDUM

1 In the case of deficiencies not fully rectified or only provisionally repaired, a message shall be sent to the competent Authority of the region State where the next port of call of the ship is situated.

2 The exchange of messages, as in paragraph 1 above, shall take effect through the use of the communication facilities incorporated in the information system as described in Annex 4 and/or by facsimile on the form contained in the Appendix to this Annex.

3 Each message as in paragraph 1 above, shall contain the following information:

- date:
- from (country):
- port:
- to (country):
- port:
- a statement reading deficiencies to be rectified:
- name of ship:
- IMO identification number (if available):
- type of ship:
- flag of ship:
- call sign:
- gross tonnage:
- year of build:
- issuing Authority of relevant certificate(s):
- date of departure:
- estimated place and time of arrival:
- nature of deficiencies:
- action taken:
- suggested action at next port of call:
- name and facsimile number of sender.

10.5 DENİZYOLUYLA YAPILAN TEHLİKELİ YÜK TAŞIMACILIĞI

10.5.1 GİRİŞ

Denizyoluyla taşınan tehlikeli yüklerinoluşturabileceği risklerin ve tehlikelerin neler olabileceği, bu risk ve tehlikelerin oluşmaması için ilgililerce hangi önlemleri alınması gerektiğinin bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Bu önlemlerin, tehlikeli maddenin üretiminden başlayıp nihai varış yerine (tüketimine) kadar sürdürülmesi bir zorunluluktur.

Uluslararası mevzuatda tanımlanmış olan tehlikeli yükler denizyolu, karayolu, demiryolu ve havayolu iledökme veya paketli olarak taşınabilmektedir. Diğer taşıma modlarına kıyasla denizyoluyla olan tehlikeli yük taşımacılığı daha büyük oranda ve miktarlarda yapılmaktadır.

Tehlikeli yüklerin sınıf ve grupları, Ülkemizin de taraf olduğu uluslararası sözleşmelerle belirlenmiştir. Denizyoluyla tehlikeli yüklerin taşınmasına ilişkin bu uluslararası düzenlemeler, kısa adı IMO olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International MaritimeOrganizations) tarafından yapılmaktadır. Özelliklerine göre tehlikeli yüklerin ambalajlanması, işaretlenmesi, taşınması, kıyı tesislerinde elleçlenmesi, depolanması ve istiflenmesinin kuralları ulusal ve uluslararası düzeyde belirlenmiş ve yayımlanmıştır.

10.5.2 Tehlikeli Yüklere Dair Uluslararası Konvansiyonlar

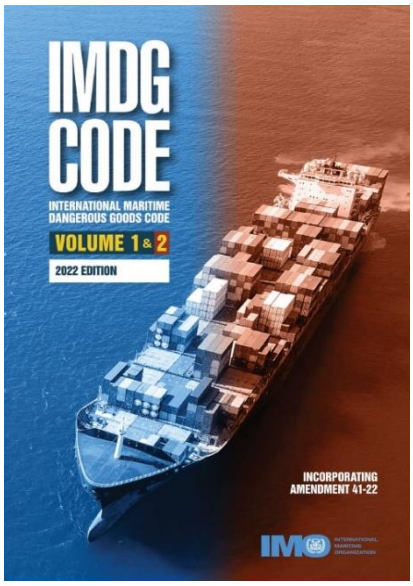
Tehlikeli yükleri uluslararası konvansiyonlara göre İngilizce kısaltmalarından yola çıkarak belirtecek olursak;

- IMDG CODE
- IBC CODE
- IMSBC CODE
- IGC CODE
- MARPOL EK-1 PETROL VE PETROL TÜREVLERİ

Olarakbeş (5) sınıf/grupta katogerize edilerek düzenlenmiştir.

Her bir kodda, tehlikeli yükün taşınmasında uygulanacak usul ve esaslar ayrıntılı olarak belirlenmiştir. Ülkeler ile tehlikeli yükü taşıyan, taşıtan, yük sahibi bu kurallara mutlaka uymak zorundadır.Aşağıda ise sırasıyla bu sınıflamalara uygun olarak tehlikeli yükler konusunda özet açıklamalara yer verilmiştir.

Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod(International Maritime Dangerous GoodsCode-IMDG Code):



Paketli tehlikeli yükler bu kod kapsamında olup aşağıda da belirtildiği gibi dokuz sınıftan oluşmaktadır.

1.Sınıf : PatlayıcıMaddeler (Dinamit, Barut, Fişek, vb.),

2.Sınıf : Yanıcı Gazlar(Asetilen, Etan, Etilen, Metan, Hidrojen, Çakmak Gazı vb.),

3.Sınıf : Yanıcı Sıvı Maddeler (Benzin, Mazot vb.),

4.1.Sınıf : Yanıcı Katı Maddeler (Magnezyum, Naftalin, Kükürt, Kömür Tozu vb.),

4.2.Sınıf : Kendiliğinden Yanan Katı Maddeler (Beyaz Fosfor, Sodyum-Potasyum, AluminyumTozları vb.),

4.3.Sınıf : Su İle Temas Halinde Tehlikeli Gaz Çıkaran Maddeler (Sodyum, Potasyum, KalsiyumKarbür vb.),

5.1.Sınıf : Yakıcı (oksitleyici)Maddeler (Hidrojen Peroksit, Perklorik Asit, Sodyum-Potasyum Nitratlar, Kalsiyum Karbonat vb.),

5.2.Sınıf : Organik PeroksitMaddeler (Benzoil Peroksit, Perasetik Asit vb.),

6.1.Sınıf : Zehirli (toksik) Maddeler (Amonyak, Prüssik Asit, Klorit, Karbon Monoksit vb.),

6.2.Sınıf : Bulaşıcı (hastalık oluşturan) Maddeler (Antraks, Tıbbi Atıklar vb.),

7.Sınıf : Radyoaktif Maddeler (Kobalt, İridyum, Teknesyum, İyot, Sezyum, Amerisyum vb.),

8.Sınıf : Aşındırıcı (korozif, asidik)Maddeler (Hidroklorik Asit (Tuz ruhu), Sülfürik asit, Nitrik Asit (Kezzap), Sodyum Hidroksit (Kostik Soda), Potasyum Hidroksit vb.),

9.Sınıf : Diğer Tehlikeli maddeler ve elemanlar (Lityum Bataryalar, Can Kurtarıcı aletler, Çevreye Zararlı Maddeler, Deniz Kirleticiler, Asbest, Amyant. vb.)

Paketli tehlikeli yüklere ait semboller aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Bu sembollerin hasarsız ve okunaklı olacak şekilde, tehlikeli yükü taşıyan araçlara, ambalajlara, taşıma birimlerine yapıştırılması zorunludur.

 1 SınıfPatlayıcılar	 2 Sınıf Yanıcı Gazlar	 3 Sınıf Yanıcı Sıvı Maddeler
 4.1 Sınıf Yanıcı Katı Maddeler	 4.2 Sınıf Kendiliğinden Yanan Katı Maddeler	 4.3 Sınıf Su İle Temas Halinde Tehlikeli Gaz Çıkaran Maddeler
 5.1 Sınıf Yakıcı (oksitleyici) Maddeler	 5.2 Sınıf Organik Peroksit Maddeler	 6.1 Sınıf Zehirli (toksik) Maddeler
 6.2 Sınıf Bulaşıcı (hastalıkoluşturan) Maddeler	 7 Sınıf Radyoaktif Maddeler	 8 Sınıf Aşındırıcı (korozif, asidik) Maddeler
 9 Sınıf Diğer Tehlikeli Maddeler Ve Elemanlar		

Tüm tehlikeli yüklerde olduğu gibi bu kod kapsamındaki paketli tehlikeli yüklerin denizyoluyla taşınmasında dikkat edilecek en önemli konular, sağlık, güvenlik ve çevrenin korunması için gerekli olan tüm tedbir ve önlemlerin eksiksiz alınmasıdır. Her bir tehlikeli yükün uluslararası birleşmiş milletler numarası (IMO-UN-No), bu Kod (IMDG Cod) ile belirlenmiş ve yayınlanmıştır.

10.5.2 Tehlikeli Yüklerle İlgili Ulusal Düzenlemelerimiz

Ülkemizin de taraf olduğu çeşitli konvansiyonların en verimli şekilde uygulanması, tehlikeli yüklerle ilgili sorumlulukların belirlenmesi için;

- 14 Kasım 2021 Tarih ve 31659 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan **"Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik"**

- 22 Ocak 2016 Tarih ve 29601 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan **"Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği"**

- 12 Nisan 2019 tarihinde Bakan Olur'u ile yayımlanan **"Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Bildirim ve Özel İzin Yönergesi"**

- 31 Mayıs 2022 tarihinde Bakan Olur'u ile yayımlanan **"Kıyı Tesisi Tehlikeli Yük Uygunluk Belgesi Düzenlenmesi Hakkında Yönerge"**

- 15 Ocak 2021 tarihinde Bakan Olur'u ile yayımlanan **"Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge"**

- 26 Temmuz 2019 tarihinde bakan Olur'u ile yayımlanan **"IMDG Kod Eğitim Seminerlerine İlişkin Yönerge"**

- 26 Aralık 2019 tarihinde Bakan Olur'u ile yayımlanan **"Tehlikeli Yüklere İlişkin Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönergesi"**ve

- 31 Ekim 2012 Tarih ve 28453 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan **"Limanlar Yönetmeliği"**isimli denizcilik ile ilgili Ulusal düzenlemelerimiz yayınlanarak yürülüğe konulmuştur.

Yukarıda yazılı hukuki düzenlemelerin genel olarak amacı;

- Denizyoluyla yapılacak tehlikeli yük taşımacılığı faaliyetlerinin güvenli, ekonomik, çevreye olumsuz etkisi en az olacak şekilde yapılmasını,

- Yükleme emniyetininin sağlanması,

- Tehlikeli yüklerin sınıflandırılması, ambalajlanmasını, etiketlendirilmesini, gemilere yüklenmesi-Boşaltılmasının usul ve esaslarının,

- Tehlikeli yüklerin liman tesislerinde elleçlenmesini, istiflenmesini, depolanması konularında yetkililere gerekli eğitimlerin verilerek belgelendirilmesini,

- Deniz yoluyla taşınan tehlikeli yüklerle ilgili olarak yapılacak bildirimler ile verilecek özel izinlere dair usul ve esasların belirlenmesini,

- Tehlikeli yük elleçleyecek olan kıyı tesislerini denetleyerek uygunluk belgesi verilmesini,

- Denizyoluyla taşınacak dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının belirlenmesi ve kayıt altına alınmasını,

- Denizyoluyla taşınan tehlikeli yüklerle ilgili gerekli olan eğitim seminerlerinin müfredat ve sürelerinin belirlenerek uygulanmasının teminini,

- Tehlikeli yüklerin, yükleme güvenliği ve yüklerle ilgili olarak gözetim hizmeti verecek olan görevlilerin eğitim ve belgelendirilmesinin usul ve esaslarınınınbelirlenmesini sağlamaktır.

Bu hukuki düzenlemeler ile ayrıca;

- Gemi acentelerinin,

- Gemi kaptanlarının,

- Yük ilgililerinin,

- Liman işletici kuruluşlarının,

- Gözetim görevlilerinin

görev, yetki ve sorumlukları belirlenmiştir. Mevzuat hükümlerine aykırı hareket edenlere uygulanacak idari yaptırımlar (idari para cezası, yetki belgesi iptali vb.) ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.Gemi acente yetkilileri başta olmak üzere mevzuatların kapsamı içinde yer alan tüm ilgililerin bu krallara uyması bir zorunlukluktur.

10.5.3 Liman Tek Pencere Sistemi

Gemi acenteleri hizmet verdikleri Türk ve Yabancı Bayraklı gemilerin **"Yanaşma Ordinolarını"** ve gemilerin yükleme-tahliye işlemlerini tamamlayıp sefere hazır duruma geldikten sonra da **"Liman Çıkış Belgesi"** işlemlerini elektronik program üzerinden bilgi girişi yapmak suretiyle yerine getirirler. Acenteler yanaşma ordinosu bilgi girişi sırasında, diğer zorunlu bildirimlerinin yanısıragemilerin taşıdıkları tehlikeli yük miktarlarını doğru olarak sisteme girmek zorundadır. Bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmemiş olması acentenin sorumluluğundadır. Gemilerin liman tesislerinden veya demir alanlarından ayrılması için talep ettikleri **"Liman Çıkış Belgesi"** işlemleri de elektronik ortamda **"Liman Tek Pencere Sistemi"** (LTP) üzerinden gerçekleştirilir. Gemi acentelerinin, ister yanaşma ordinosu bilgigirişleri olsun, ister liman çıkış belgesi bilgi giriş işlemleri olsun tümünde doğru bilgileri sisteme girmek sorumluluğu bulunmaktadır. Tehlikeli yüklerle ilgili sisteme bilgi girişi de aynı kapsamdadır.Tüm tehlikeli yük cinslerine ait listeler Excel formatında https://denizcilik.uab.gov.tr/tehlikeli adresinde bulunmaktadır. Sistemde bulunamayan yüklerle karşılaşıldığında bilgi almak için; bölge liman başkanlıkları/liman başkanlıkları veya ltp@uab.gov.tr adresine elektronik posta ile başvuru yapılabileceği gibi yukarıda belirtilen Uluslararası konvansiyonlardan da istifade edilebilir. Tehlikeli yüklerle ilgili olarak acenteler tarafından bilgi girişi yapılan elektronik programlar, İdare (Denizcilik Genel Müdürlüğü) tarafından kontrol edilmektedir. Tehlikeli yüklerle ilgili olarak acentenin yükümlülüğünü yerine getirmemesi idari yaptırım uygulanmasını gerektirmektedir.

10.6 P & I KULÜP SİGORTALARI

10.6.1 P&I Kulüplerinin Mantığı ve İşleyişi Nasıldır?

Gemiler ve deniz araçları faaliyetlerine göre çeşitli sigortalar bulundurmak durumundadır. Bunlar üçüncü şahıslara verilen zararları karşılayan mali sorumluluk sigortası (P&I) ve geminin kendisine gelen zararları karşılayan tekne ve makine sigortası (H&M) olarak iki ayrı başlık altında incelenebilir.

P&I sigortası donatanlar için bir sorumluluk sigortasıdır. Üçüncü kişilerin geminin işletilmesiyle bağlantılı zarar talepleri için çok geniş bir teminat sağlar. Yük zararları, gemi adamı talepleri, çatma, enkaz kaldırma ve kirlenme gibi talepler bunlar arasındadır.

Geleneksel olarak karşılıklı sigorta şeklinde, kendilerini "kulüp" olarak adlandıran kooperatif benzeri organizasyonlar tarafından yapılır. Her sigortalı donatan kulübün üyesidir; sahip olduğu tonaja göre oy hakkı vardır ve kendini kulübün idare kuruluna seçtirebilir. Kulüpler sigorta işini kâr için yapmazlar. Aksine bunu kâr için yapan sigorta şirketlerine daha yüksek primler ödememek için, onlardan alacakları sigorta teminatını maliyetine sağlamak için çalışırlar. Üyelere üçüncü kişilerin açtıkları davalar sonucunda hükmedilen tazminatlar kulüp kasasından ödenir; sonra bu paralar kulübün bütün üyelerine "katkı" olarak paylaştırılır. Katkı prim benzeri bir paradır ama miktarı önceden bilinmez; o yılın hesaplarına göre değişir.

Dünyanın en büyük 12 P&I kulübü, Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği adı altında Londra'da örgütlenmiştir. 100-150 yıldır faaliyet gösteren bu kulüplerin çoğu İngiliz'dir. Birliğin en önemli işi, Lloyd's ve diğer büyük reasürans şirketlerinden tek bir sözleşme ile bütün kulüpler için reasürans sağlamasıdır. Böylece maliyetine yapamasa bile, kulüplerin reasürans masraflarını önemli ölçüde düşürür. Bu da kulüp üyelerinden toplanan katkıları düşürür. IG Club ve üyeleri hakkında ayrıntılı bilgiye https://www.igpandi.org/ adresinden erişim sağlanabilmektedir.

P&I pazarında aynı teminatı sabit prim karşılığı ve bilinen usulle sağlayan bazı sigorta şirketleri de vardır. Bunların bazılarının arkasında büyük sigorta şirketleri vardır; bazılarının mali gücü pek açık değildir. Bu şirketler, genellikle büyük kulüplerin pek rağbet etmediği türden gemileri sigortalar; ayrıca büyük kulüplere karşı duyulan memnuniyetsizlikleri değerlendirir. Koydukları meblağ sınırlamaları nedeniyle sağladıkları teminat genellikle daha dardır. Kârlı bir alan olmaması nedeniyle hiçbirinin P&I pazarındaki mazisi uzun değildir.

Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği'ni oluşturan IG Club üyesi on iki P&I Kulübü, dünya tonajının yaklaşık %90'ı için armatörler için mali sorumluluk teminatı (koruma ve tazmin) sağlamaktadır.

10.6.2 P&I Sigortasına İlişkin Mevcut Mevzuat

Genel Sigorta Hükümleri :

- Türk mevzuatı uyarınca 14/11/2010 tarihli ve 27759 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik uyarınca Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan 300 GT ve üzeri tüm gemilerin geminin işletilmesinden doğan çevreye verilen zarar dahil tüm hasar ve zararlar olarak özetlenebilecek deniz alacaklarına karşı sigorta bulundurmaları zorunludur.

- 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına dair kanun uyarınca 500 GRT üzeri gemilerin sigorta bulundurması gerekmektedir.

- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı uyarınca Türk Boğazlarından geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GRT ve üzeri gemiler ile yedek çeken gemiler de P&I sigortası bulundurmak zorundadır.

Tazminat Konuları neler olabilir?

- Çevresel etkiler (hava, kara, deniz),
- Kirliliğin yayılmasını önleyici tedbirler ve temizlik operasyonları,
- Ekonomik kayıplar (balıkçılık, turizm, limanlar)
- Ölüm ve yaralanma
- Deniz canlılarına ve ekolojiye verilen zararlar

10.6.3 P&I Poliçelerinin Kontrolleri

P&I poliçelerinin temelde idare tarafından orijinal ıslak imzalı halleri gemi üzerinde aranılır.

P&I poliçesinin elektronik kopya olması durumunda sigortacısının resmi internet sitesinden geminin geçerli poliçesinin olduğunu gösteren bir sorgu linkinin var olması gerekliliği idare tarafından aranılır. Eğer elektronik kopya olan poliçeye ilişkin bir şüphe veya tereddüt hasıl oldu ise anlık olarak sigortacının resmi internet sitesinden poliçenin geçerliliği sorgulanabilmelidir. IGPANDI olarak bilinen grup kulüplerinin (genelde 50.000 tonun üzerindeki gemileri sigortalarlar) resmi internet sitelerinden, gemi tarafından bu kulüplere ait poliçe beyan edildiğinde, anlık olarak havuzun içinde geminin olup olmadığı görülmektedir.

P&I poliçesi hem elektronik kopya hem de sigortacısının resmi internet sitesinden sorgulanamadığı hallerde, sigortacı tarafından bir teyit mesajı istenilir veya sigortacının Türkiye'de yerleşik muhabir firmalardan birinden (OMUR MARINE, Metropole Shipping, VITSAN) poliçenin geçerli olduğunun teyit edilmesi halinde geçerli kabul edilir. Yukarıdaki tüm hallerde herhangi bir tereddüt hasıl olduğunda sigortacı veya muhabir firması tarafından poliçenin geçerliliği hususunda bir teyit talebi idare tarafından istenilebilir.

Gemilerin Boğaz geçişlerinde SP1 raporlarında geçerli bir P&I sigortalarının bulunması ve sigorta sağlayıcılarının Liman Yönetimi Bilgi Sistemi (LYBS)'de kayıtlı olmaları gerekmektedir. Acenteler bu kaydın oluşturulması için Denizcilik Genel Müdürlüğü ile irtibat kurabilmektedir.

10.6.4 Türk P&I Sigorta Şirketi

Türk P ve I Sigorta A.Ş., 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'na göre hayat dışı sigorta branşlarında faaliyet göstermek üzere 31.12.2013 tarihinde Ticaret Sicili'ne tescil edilmiştir. Şirket, Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik uyarınca, T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından 18.02.2014 tarihinde Su Araçları Sorumluluk Branşında, 21.09.2015 tarihinde ise Su Araçları ve Genel Sorumluluk Branşlarında ruhsatlandırılmıştır.

Türk P ve I Sigorta A.Ş. Genel Müdürlüğü İstanbul'da bulunmaktadır.

2014 yılından itibaren milli bir koruma ve tazmin sigortasının denizcilik sektörüne hizmet sunması hedefiyle kurulan Türk P&I Sigorta şirketi, muteber listede de yer almaktadır. Firma, bağlı bulunduğu uluslararası reasürans anlaşmaları çerçevesinde ulusal ve uluslararası arenada faaliyetlerini sürdürmektedir.

10.7 MLC 2006 -DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ

MLC 2006 (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi), ILO tarafından 1920 ve 1996 yılları arasında kabul edilen denizcilik çalışma düzenlemelerine (Sözleşmeler ve Öneriler) dayanan kapsamlı küresel standartlar oluşturulmaktadır. Sözleşme, denizcilik alanında çalışma koşullarına ilişkin uluslararası hukuk alanında mevcut düzenlemeleri birleştirip revize etmektedir. Mart 2020 itibariyle, toplam 96 ülke MLC 2006'yı onaylamış ve bu da dünyanın nakliye filosunun %91'inden fazlasının düzenlenmesi sonucunu doğurmuştur. Deniz çalışanlarının MagnaCarta'sı olarak da anılan Sözleşme'nin temel amaçları, deniz çalışanlarının haklarının dünya çapında kapsamlı bir şekilde korunmasını sağlamak ve deniz çalışanları için iyi çalışma ve yaşam koşulları sağlamayı taahhüt eden devletler ve armatörler için uygun koşulları sağlamayarak onları standart altı gemilerdeki haksız rekabetten korumaktır.

Sözleşme, yürürlüğe girdiği 20 Ağustos 2013 tarihinden beri 2014, 2016 ve 2018 yıllarında olmak üzere üç defa değiştirilmiştir. Türkiye MLC 2006'yı imzalamış olmasına rağmen henüz onay sürecini tamamlamamıştır. MLC 2006'ya değişiklikleri ile birlikte taraf olmak için gerekli olan onay sürecinin tamamlanması, Türk denizcilik çalışanlarının temel haklarının güvence altına alınması ve denizcilik sektörü için hayati önem taşımaktadır.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Yönetim Kurulu'na Denizcilik Oturumları'nda görüşülecek konulara ilişkin önerilerde bulunan "Müşterek Denizcilik Komitesi" tarafından Ocak 2001'de düzenlenen toplantıda, uluslararası denizde çalışma standartlarının yeniden gözden geçirilmesi ve tek bir çatı altında, uygulanabilir, tutarlı ve günümüz koşullarına uyumlu hale getirilmiş yeni bir konvansiyonun oluşturulması için çalışmalara başlanması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda 2001- 2005 yılları arasında gerçekleştirilen toplantılarda yürütülen çalışmalar çerçevesinde MLC, gemiadamlarının çalışma ve yaşam ortamlarını ve sahip oldukları temel hak ve prensipleri ile çalışma ve sosyal haklarını düzenleyen, tarihi gelişim içerisinde ILO tarafından ilan edilmiş 37 ILO Konvansiyonu, 29 Tavsiye Kararı ve ILO Konvansiyonlarında yer almayan 3 düzeltme olmak üzere 69 resmi belgenin güncellenmesi ve birleştirilmesi sonucunda oluşturulmuştur. 07-23 Şubat 2006 tarihleri arasında 106 ülkenin katılımı ile Cenevre/İSVİÇRE'de gerçekleştirilen Uluslararası Çalışma Örgütü Konferansı'nın 94. Oturumu'nun 10. Denizcilik Oturumu'nda yapılan oylama sonucunda %99 kabul oyu (314 lehte, 2 çekimser, 0 aleyhte) ile Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kabul edilmiştir. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) 2006 yılında kabul edilmiş olmakla birlikte "dünya gemi tonajının %33'ünü temsil eden en az 30 ülkenin onayladığı tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir." hükmü gereğince sözleşme 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Dünya gemi tonajının %80'inden daha fazlasını temsil eden ILO üyesi 57 ülke Sözleşmeyi onaylamıştır. Halen Sözleşmeyi 155 ülke onaylamıştır.

Sözleşme, iç sularda ve liman kurallarının geçerli olduğu liman sahası içerisinde çalışan gemiler, balıkçı gemileri, geleneksel özelliklere göre inşa edilmiş gemiler ve askeri gemiler haricinde; 500 GT ve daha büyük uluslararası yolculuk yapan gemiler ve bayrak devletinden başka bir ülkenin limanları arasında çalışan tüm ticari gemilere uygulanacaktır. Ancak üye ülkenin yetkili otoritesi, 200 GT'dan küçük ve uluslararası sefer yapmayan gemileri uygulamadan muaf tutabilir. Sözleşmenin uygulama kapsamında bulunan 500 GT ve daha büyük uluslararası sefer yapan gemiler için "Denizcilik Çalışma Sertifikası (MLC)" ve "Denizcilik Çalışma Uygunluk Deklarasyonu (DMLC)" bulundurma zorunluluğu getirilmektedir.

Bayrak devleti gerekli denetlemeleri yapıp bayrağını taşıyan gemilere bu belgeleri düzenlemekle yükümlüdür. DMLC Kısım-1'in hazırlanabilmesi için ise MLC 2006' nın ilgili kural ve standartlarına karşılık gelen ulusal mevzuat hükümlerinin tespit edilmesi ve eğer ilgili kurala karşılık gelen bir ulusal mevzuat hükmü yoksa en uygun yoldan mevzuat oluşturulması gerekmektedir. Sertifikasyonun zorunlu olmadığı gemilerde denetimlerin nasıl yapılacağı konusunda ulusal mevzuat hükümleri geçerli olacaktır. Sözleşmeyi onaylamayan ülkeler için sertifikasyon zorunluluğu yoktur ancak bayrak devleti sözleşmeyi onaylamış olsun ya da olmasın sözleşmeyi onaylamış bir ülkenin limanına gittiğinde liman devleti denetlemelerinde MLC denetimlerine tabi tutulacak ve herhangi bir uygunsuzluk olması hâlinde limandan kalkışına izin verilmeyecektir.

Sözleşmenin tarafları gemiadamı, gemileri işleten kişiler, sözleşmeye taraf olsun veya olmasın bayrak devleti, sözleşmeye taraf liman devletidir. Deniz İş Kanunu'nda geminin işyeri olup olmadığı belirsizliği Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile ortadan kaldırılmıştır. Gemi, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde işyeri olarak kabul edilmiştir.
Sözleşme hükümleri, sözleşmenin uygulama kapsamı altındaki gemilerde çalışan tüm gemi çalışanları için geçerlidir. Yani, teknik sevk ve idare dışında gemide istihdam edilen, örneğin turistik yolcu gemilerinde çalışan çok kısa süreler için bulunan gösteri vb. sanatçıları dışında çalışan kamarot, aşçı, silici, ütücü, sağlık ekibi de 'gemiadamı' olarak Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin kapsamında yer almaktadır.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi gemiadamlarına güvenlik standartlarına uyulan, adil istihdam koşullarının ve insan onuruna yakışan barınma ve çalışma koşullarının sağlandığı, emniyetli ve güvenli bir iş ortamı, sağlık koruma, tıbbi bakıma erişim ve sosyal güvencelere ilişkin konularda önemli düzenlemeler getirmektedir. Bu düzenlemelerin yanı sıra, örgütlenme özgürlüğü hakkı, herhangi bir sendikaya üye olma hakkı, Toplu İş Sözleşmesi pazarlığı yürütme hakkı ve sendikanın üyesi adına bir Toplu İş Sözleşmesi pazarlığı yürütme hakkı da vermektedir. Bu koşulların sağlanmaması durumunda gemiadamlarının yaşadıkları sorunları bildirmeleri gerekmektedir.

11.1 TİCARET GEMİSİ SERTİFİKALARI ve ÖRNEKLERİ

11.1.1 Giriş

Dünya denizlerinde taşıma yapan deniz ticaret filosu, belirli kurallar çerçevesinde taşıyacağı yükü taşıyabilmesi için sertifikalandırılarak taşıma yapmaktadır. Gemilerin sertifikalandırılması, uluslararası kurallar çerçevesinde belirlenen kuruluşlar tarafından belirli şartlarda yapılmaktadır. Bunun amacı, gemide çalışan insanların can güvenliğinin ve emniyetle çalışmasını sağlamaktır.

Düşük standartta bulunan ve deniz çevresinin korunması, mürettebatın refahı konularındaki uluslararası kabul görmüş konvansiyon kararlarına uymayan gemilerin yarattığı haksız rekabet, deniz güvenliği için oluşturduğu riskler, standart altı çalışanların takibe alınarak iyileştirilmesine yönelik bir uygulamadır.

Uluslararası Çalışma Örgütü ILO, Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO ve bu örgüt bünyesinde alınan kararlarla SOLAS 1974 ve MARPOL 73/78 Uluslararası Sözleşmeler dünya deniz ticaret filosunun ve bu filoda çalışanlarının standartlarının yükseltilmesine yönelik bir çalışmadır.

Uluslararası sözleşmeler gereği taşınması zorunlu başlıca sertifika ve dokümanlar bu bölümde listelenmiştir. Bu uluslararası sertifika ve dokümanlara ilaveten her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemilere ulusal mevzuatı gereği ek sertifika düzenleyebilir. T.C. Bayraklı gemilere düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi gibi.

Konu ile ilgili en önemli denebilecek uluslararası sözleşmeler aşağıda sıralanmaktadır:

a. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74)

Uluslararası Denizcilik örgütü “International Maritime Organization (IMO)” tarafından hazırlanan “1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi” Safety of Life at Sea (SOLAS 74)”, Deniz ticaret filosunu ilgilendiren Taraf Devletlerin denizdeki gemilerini, mallarını ve gemideki insanların canlarının güvenliğinin artırılması konusunda bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile deniz ticaret filosunda bulunan gemilerin denizde emniyetli seyir, eğitimli denizci ve çevre kirliliğinin önlenebilmesi konusunda konulan denizcilik kurallarının uygulanması sağlanmıştır.

b. MARPOL 73/78

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme. MARPOL Sözleşmesi; gemilerin işletiminden ya da kaza ile meydana gelebilecek deniz kirlenmesinin önlenmesi amacına yönelik uluslararası sözleşmedir. Bu sözleşme, gemilerden oluşan kirlenmeyi kapsayan kurallardır.

c. MLC 2006

Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organisation) ILO, ülkelerdeki çalışma yasalarında ve bu alana ilişkin uygulamalarda standartları geliştirmek ve ileriye götürmek amacıyla kurulan bir kuruluştur. Amacı, uluslararası çalışma standartlarının oluşturulması ve bu standartların uygulanmasının izlenmesi ve hayata geçirilmesinde yol gösterici kararlar alarak, devletlerin deniz ticaret filolarında çalışan gemiadamlarının çalışma kuralları belirlemektir. Örgüt, gemiadamlarının çalışmaları konusunda devletlerarası birçok sözleşme hazırlayarak imzaya sunmuştur.

d. STCW 78

Gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya standartlarının düzenlenmesine ilişkin uluslararası sözleşmesi anlamına gelen STCW, Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW; Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları) konvansiyonu ilk olarak 1978’de kabul edilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (International Maritime Organisation) yayımladığı, gemi adamlarının denizde güvenliğini esas alan ve üyesi olan ülkelerce gerçekleştirilen bu konvansiyonda 1978 yılından sonra 2010 yılına kadar çeşitli değişiklikler yapılmıştır.

Bu kurallara göre deniz ticaret filosunda çalışan ticaret gemilerinin denize, yüke ve yola elverişli olabilmesi için yetkili kuruluşlar tarafından sertifikalandırılır. Bu sertifikalar, geminin gittiği ülkelerde Liman Devleti yetkilileri tarafından istendiğinde ibraz edilir.

Tahsis edildiği amaca uygun olarak inşa edilen ticaret gemilerinin de taşıma amacına yönelik ayrı sertifikaları vardır. Bu sertifikalar, özel vasıflı yüklerin taşınması maksadına uygunluğunu ifade eden sertifikalardır.

11.1.2 Bir Ticaret Gemisinde Bulunması Gereken Belgeler

Bir gemi acentesi, gemi kontrolüne gittiğinde, geminin cins ve yapısına göre gemi kaptanından isteyeceği belgeleri (sertifikaları) bilmek ve istemekle, gemi kaptanı da bu belgeleri ibraz etmekle yükümlüdür. Uluslararası kurallara göre bir gemide olması gereken başlıca sertifikalar:

1. Certificate of Registry (Gemi Sicili Tasdiknamesi)
2. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Belgesi)
3. Certificate of Seaworthiness (Denize Elverişlilik Belgesi)
4. Cargo Ship Safety Construction Certificate (Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi)
5. Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi)
6. Cargo Ship Safety Radio Certificate (Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi)
7. International Load Line Certificate (l966) (Milletlerarası Yükleme Sınırı Belgesi)
8. Certificate of Classification (Klas Sertifikası)
9. Minimum Safe Manning Certificate. (Gemi Adamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi)
10. Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Gemi Sağlık Kontrolundan Muafiyet Sertifikası)
11. Medical Stores Certificate (İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)
12. Continuous Synopsis Record (CSR) (Sürekli Özet Kayıt Belgesi)
13. International Ship Security Certificate. (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)
14. Document of Compliance. (İşletme ISM Sertifikası)
15. Safety Management Certificate (Emniyet Yönetimi Belgesi)
16. International Oil Pollution Prevention Certificate (I.O.P.P.) (Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi)
17. International Sewage Pollution Prevention Certificate (Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi)
18. International Air Pollution Certifikate (IAPP) (Uluslararası Hava Kirliğini Önleme Belgesi)
19. P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası)
20. Civil Liability Certificate (CLC) (Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Sigorta Teminatı Sertifikası)

Bütün bu Sertifikalar, "GEMİ BELGELERİ" (Ship Certificates) olarak adlandırılmaktadır.

Yukarıda belirtilen sertifikalar, ana hatlarıyla gemide bulundurulan sertifikalardır. Tüm sertifikaların asılları gemide bulundurulacaktır. Acenteler, bu sertifikaları gemi kaptanından alırken, tarihlerinin geçerli olduğuna dikkat etmek zorundadır. Bu işlem, geminin gelişinde yapılması gereken tetkiklerde ortaya çıkarılmalıdır. Zira meydana gelen eksikliğin anında geminin armatörü veya işletmecisine ya da kiracısına bildirilerek gerekli önlemlerin alınması gerekir. Bunun aksi, geminin gecikmesine, yükleme ve boşaltmanın aksamasına yol açar. Bu da acentenin başarısızlığı demektir.

NOT: IMO tarafından güncellenmekte olan ve son olarak 19 Temmuz 2017 tarihinde yayımlanan FAL.2/Circ.131 numaralı sirkülerde ticaret gemileri için IMO kurallarında talep edilen belge ve vesikaların listesi verilmiştir. (List of Certificates and Documents required to be carried on board ships, 2017). Genel bir bilgi olarak, sondaj platformları ile kutup gemileri v.b. gibi gemiler de dahil, tüm gemi belge ve kitapçık türlerinin yaklaşık 120 civarında olduğunu söyleyebiliriz.

11.1.3 Sertifikaların ibraz edildiği yerler ve uygulamaları

Bir ticaret gemisinde bulundurma zorunluluğu olan sertifikalar, her ülkede gemiden istenen sertifikalardır. Bu sertifikaların tümünü, liman başkanı isteyebilir ve kontrol edebilir.

a. İlk defa gelen gemi

Bir gemi ilk defa Türk limanlarına geliyor ise, acentesi tarafından bu sertifikaları bitiş tarihleriyle birlikte elektronik ortamda liman başkanlığına bildirir. Bildirilen bu belgeler, liman başkanlığı tarafından sisteme tanıtılır.

b. Türk Boğazlarından ilk defa geçen gemi

Türk Boğazlarından ilk defa geçecek bir gemi için geminin acentesi, International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası) Kıyı Emniyeti İşletmesi'ne geçilerek Boğaz sistemine gemi tanıtılır. Acente, SP 1 formuyla birlikte P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası) sertifikasını da Boğazlar Trafik Kontrolüne elektronik ortamda bildirirler.

c. İş yapmak üzere limana gelen gemi için Liman Başkanlığı

Yük almak veya yük boşaltmak üzere Türk limanına gelecek gemi, limana gelmeden evvel liman başkanlığına elektronik ortamda:

1. Certificate of Registry (Gemi Sicil Sertifikası)
2. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
3. P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası) sertifikasını)
4. CLC Sertifikası
5. International Ship Security Certificate. (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)

ibraz ederek yanaşacağı liman işletme veya tesise "Yanaşma Ordinosu" alır.

d. Liman İşletmeleri ve Tesisleri

Yük almak veya boşaltmak üzere liman işletmelerine veya tesislere yanaşan gemilerden:

1. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
2. International Oil Pollution Prevention Certificate. (I.O.P.P.) (Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önlenmesine Yönelik Sertifika)
3. P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası) sertifikasını)
4. CLC Sertifikası
5. International Ship Security Certificate. (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)

ibraz edilir.

e. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği

Türk Boğazlarından geçen veya yükleme/boşaltma yapmak üzere limanlarımıza gelen gemilerden:

1. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
2. Medical Stores Certificate (İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)
3. Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Gemi Sağlık Kontrolundan Muafiyet Sertifikası)

ibraz edilir.

f. Gümrük İdareleri

Yük almak veya yük boşaltmak üzere Türk limanlarına ilk defa gelen bir gemi için:

1. Certificate of Registry (Gemi Sicil Tasdiknamesi)
2. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)

elektronik ortamda acentesi tarafından sisteme girilir ve gemi tanıtıldıktan sonra işlem yapılır.

g. Kılavuz ve Römorkörcülük İşletmeleri

Yükleme be boşaltma yapmak üzere Türk limanlarına gelerek liman işletmeleri ve tesislerine yanaşan gemiler için,

1. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)

geminin acentesi tarafından ibraz edilir.

11.1.4 Gemilerde Bulunan Sertifikalar ve Anlamı

Ticaret gemilerinde bulunan tüm sertifikaların geminin denize, yüke ve yola elverişli olduğunu, ehil gemiadamlarıyla sefere çıkarıldığını, emniyetle işletildiğini belirten sertifikalardır. Bu sertifikaların her birinin verilme amacı vardır ve bunlar ticaret gemisi için büyük önem taşır. Bunlar:

1. Gemi Sicili Tasdiknamesi (Certificate of Register)

Uluslararası sözleşme kurallarına göre denizde yüzen her gemi, bir liman siciline kayıt yaptırmak ve mülkiyet belgesi olan Gemi Sicil Sertifikasını (Gemi Tasdiknamesi) (Certificate of Register) alarak gemide bulundurmak zorundadır. Bu sertifika geminin kime ait olduğunu (şirket veya şahıs) belirtir.

2. 1969 Uluslararası Tonilato Belgesi (International Tonnage Certificate 1969)

1969 Uluslararası Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü hükümlerine göre, bir Ticaret Gemisinin tonilatoların ölçülmesi sonucu gros ve net tonilatolarını belirten belgesidir.

3. Denize Elverişlilik Belgesi (Certificate of Seaworthiness)

Denize Elverişlilik Belgesi, 4922 Sayılı Kanun gereğince geminin yapılışı, makineleri, tüm teçhizat ve donanımıyla denize, yüke ve yola elverişli olduğunu belirten Türkiye Cumhuriyeti Bayrağını taşıyan gemiler için düzenlenen ulusal bir belgedir.

4. Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Construction Certificate) SOLAS 74 1/12

Geminin yük, tanker, konteyner, vb. taşıma amacına yönelik gemi olarak inşa edildiğini, teknenin genel donanımı, makineleri, kazanı vb. esas kısımlarının yapacağı seferlerin deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda inşa edildiğini, denize, yüke ve yola elverişli gemi olduğunu belirleyen sertifikadır.

5. Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) SOLAS 74 1/12

1974 Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi kuralları gereğince, ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme vb. sair araç ve teferruatının kurallara uygun ve emniyetle çalışır durumda olduğunu belirten sertifikadır.

6. Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Radio Certificate) SOLAS 74 1/12

1974 Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi kurallarına göre gemide, telsiz haberleşmesinde kullanılan telsiz cihazlarıının (Radyo-Telefon sisteminin) bulunduğunu belirten sertifikadır.

7. 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi (International Load Line Certificate 1966)

1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi hükümlerine göre, geminin azamî yükleme sınırını belirleyen ve keyfiyetin geminin bordasına markalandığını gösteren bir sertifikadır. Bu markada belirtilen işaretler, mevsim itibariyle matematiksel olarak tespit edilmiş gemiye yüklenebilecek azami yükü belirler.

8. Klas Sertifikası (Certificate of Class)

Klas kuruluşlarının, inşası planlanan bir geminin amacı, tipi, tonajı, boyutları ve çalışacağı sefer bölgelerine göre hazırlanmış projelerini önce kendi teknik kural ve isteklerini göz önünde tutarak onayladığı, daha sonra inşa safhasında tüm tekne, makina ve diğer teçhizatı kendi gözetimi altında takip, kontrol ve test ederek sonuçlarının uygun bulunması halinde düzenlediği, periyodik olarak yaptığı denetimlerle vize ettiği/yenilediği, geminin genel teknik durumunu gösteren süreli bir belgedir.

9. Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi (Minimum Safe Manning Document) SOLAS 74 V/14,2

Denizde Can ve Mal Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1974 hükümlerine göre, geminin emniyetli çalışması için yetkili makamlarca tespit edilerek gemide çalışması gereken asgari gemiadamının sayısını ve yeterliliğini gösteren bir sertifikadır.

10. Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası. (Ship Sanitation Control Exemption Certificate) IHR 2005

2005 Uluslararası Sağlık Tüzüğü hükümlerine göre, geminin sağlık kontrolünden geçtiğine dair sertifikadır. Bu sertifika, Uluslararası Sağlık Tüzüğü hükümlerine göre, her altı ayda bir Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği tarafından kontrolu yapılarak yenilenen bir belgedir. Müddeti dolan bir sertifika, geminin bulunduğu her hangi bir limanda tekrar yenilenebilir ve uluslararası geçerlidir.

11. İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası (Medical Stores Certificate) ILO 73

Uluslararası Sağlık Örgütü kurallarına uygun olarak, gemi personelinin sağlığı ile ilgili gemide bulundurulması gereken asgari tıbbi cihaz ve ilaçların bulunduğuna dair sertifikadır.

12. Continuous Synopsis Record (CSR) (Sürekli Özet Kayıt Belgesi) SOLAS Reg. XI 1/5

Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi 1974 SOLAS Bölüm XI-1 kuralı gereğince CSR belgesi, görevlilerce denetlenecek olan geminin en baştan itibaren geçmişini belirtmeğe yönelik bir belgedir.

13. Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası (International Ship Security Certificate) SOLAS ISPS Code A/19.2

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Koduna göre gemilerin güvenli çalışmasıyla ilgili, Taraf Devletlerin denizcilik ve uluslararası ticaret işlemlerinde gemi ve liman tesislerinde gerekli güvenlik önlemlerinin alınmasıdır. Bu, gemilerde güvenlik planlarının hazırlandığını, şirket ve gemilerde güvenlik personelinin bulundurulduğunu belirten bir sertifikadır.

14. İşletme Yönetim Uygunluk Belgesi (Document of Compliance) DOC ISM Code Reg.13.7

Geminin uluslararası emniyet kurallarına göre yönetildiğini belirten ve yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından şirket yönetimine verilen, ISM Kod, 13.7'e göre emniyetle yönetildiğini belirten Gemi İşletme Uygunluk (DOC) Belgesidir.

15. Emniyet Yönetimi Belgesi (Safety Management Certificate) ISM Code Reg 13.7

Gemilerin Uluslararası Emniyetli Yönetimi, kurallara göre geminin ve şirketinin emniyetle yönetildiğine dair, Safety Management Certificate (SMC) Yönetim (İşletmecilik) Sertifikası'dır. ISM Kod'a uygunluğunu belirten ve yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından verilir.

16. Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi (International Oil Pollution Prevention Certificate) (I.O.P.P.) MARPOL 73/78 Reg. 7.1

MARPOL 73/78 kurallarına göre, denizlerin gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğini önlenmesine yönelik sistemin gemide bulunduğunu belirten bir sertifikadır.

17. Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Belgesi (International Sewage Pollution Prevention Certificate) MARPOL 73/78 Annex IV Reg. 5

Marpol 73/78 Kuralları gereğince, gemiler tarafından pis sular ile denizin kirletilmesini önleme amacıyla, gemide biriktirme tankının ve sisteminin bulunduğuna dair sertifikadır.

18. Uluslararası Hava Kirliğini Önleme Sertifikası. International Air Pollution Certifikate (IAPP)

Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin kurallar MARPOL 73/78 Ek VI de yer almaktadır. Bu kurallar çerçevesinde gemilerden hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin sistemin gemide varolduğunu belirten bir sertifikadır.

19. Koruma ve Tazminat Sigortası (Protection and Indemnity) P&I Kulübü

Koruma ve Tazmin teminat sigortası, (Protection and Indemnity) P&I Kulübü kapsamı:

a. Gemiadamlarının hastalanması, yaralanması veya ölümü,

b. Geminin kaza geçirmesiyle ilgili zararların tazmini,

c. Kılavuz ve liman işçilerinin uğradığı bedeni (cismani) zararların tazmini,

d. Geminin çatma ve çatışmasından kaynaklanan zararların tazmini,

e. Geminin çekme veya römorkaj (towage) masrafları,

f. Yükün kısmen ya da tamamen ziya veya hasara uğramasından kaynaklanan zararların tazmini,

g. Müşterek Avarya ve kurtarma (salvage), deniz kirliliği zararlarının ve idari para cezalarının tazmini,

h. Navlun, Demuraj (Sürastarya) ve Savunma teminatı kapsamında; taşıma sözleşmesi veya konişmentodan kaynaklanan navlun, kira kaybı ve demuraj gibi uyuşmazlıklara karşı gemi sahibinin üçüncü kişilere karşı sorumluluklarının sigortalanmasıdır.

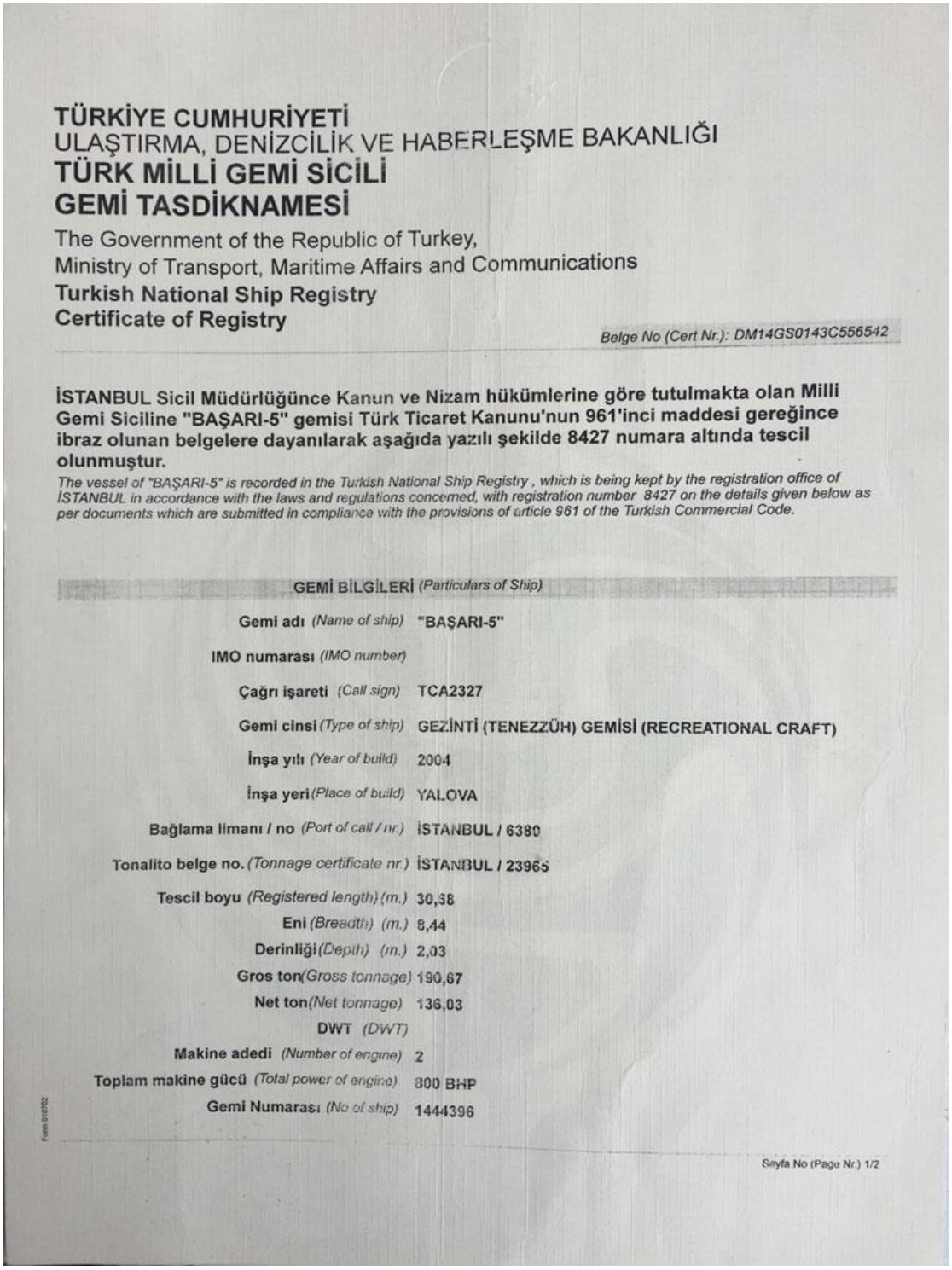
20. Civil Liability Certificate (CLC) (Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik Zararını Sigorta Teminatı Sertifikası)

Bu sertifika, gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirliliği zararının hukuki sorumluluğu ile ilgili sigorta veya diğer mali teminatı karşılayacak bir sigorta poliçesinin varolduğunu belirten bir sertifikadır. Bu sertifika, "Koruma Tazminat (P&I Kulüp) Sigortası"nın bir parçası olduğunu ve bu sigorta poliçesiyle geçerlidir.

11.1.5 Sertifikalara İlişkin Örnekler

1. Certificate of Registry

(Gemi Sicili Tasdiknamesi)



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
TÜRK MİLLİ GEMİ SİCİLİ
GEMİ TASDİKNAMESİ

The Government of the Republic of Turkey,
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications
Turkish National Ship Registry
Certificate of Registry

Belge No (Cert Nr.): DM14GS0143C556542

İSTANBUL Sicil Müdürlüğünce Kanun ve Nizam hükümlerine göre tutulmakta olan Milli Gemi Siciline "BAŞARI-5" gemisi Türk Ticaret Kanunu'nun 961'inci maddesi gereğince ibraz olunan belgelere dayanılarak aşağıda yazılı şekilde 8427 numara altında tescil olunmuştur.

The vessel of "BAŞARI-5" is recorded in the Turkish National Ship Registry , which is being kept by the registration office of İSTANBUL in accordance with the laws and regulations concerned, with registration number 8427 on the details given below as per documents which are submitted in compliance with the provisions of article 961 of the Turkish Commercial Code.

GEMİ BİLGİLERİ *(Particulars of Ship)*

Gemi adı *(Name of ship)*	**"BAŞARI-5"**
IMO numarası *(IMO number)*	
Çağrı işareti *(Call sign)*	**TCA2327**
Gemi cinsi *(Type of ship)*	**GEZİNTİ (TENEZZÜH) GEMİSİ (RECREATIONAL CRAFT)**
İnşa yılı *(Year of build)*	**2004**
İnşa yeri *(Place of build)*	**YALOVA**
Bağlama limanı / no *(Port of call / nr.)*	**İSTANBUL / 6380**
Tonalito belge no. *(Tonnage certificate nr.)*	**İSTANBUL / 23965**
Tescil boyu *(Registered length) (m.)*	**30,38**
Eni *(Breadth) (m.)*	**8,44**
Derinliği *(Depth) (m.)*	**2,03**
Gros ton *(Gross tonnage)*	**190,67**
Net ton *(Net tonnage)*	**136,03**
DWT *(DWT)*	
Makine adedi *(Number of engine)*	**2**
Toplam makine gücü *(Total power of engine)*	**800 BHP**
Gemi Numarası *(No of ship)*	**1444396**

Form 010702

Sayfa No (Page Nr.) 1/2

GEMİ MALİKLERİ *(OWNERS)*

Ünvanı *(Name of Owner)*	:	**URAZ DENİZ TURİZM İŞLETMECİLİĞİ MEHMET AYDA URAZ**
Adresi *(Adress of Owner)*	:	**ŞAİR NECATİ SK. N.38/2 ORTAKÖY BEŞİKTAŞ İSTANBUL**
Payı *(Share)*	:	**1 / 1**
İktisap Tarihi *(Date of Acquisition)*	:	**05.02.2014**
İktisap Nedeni *(Reason of Acquisition)*	:	**BAŞARDILAR TURİZM VE TAŞIMACILIK LTD. ŞTİ.'DEN SATIN ALINMASINDAN**

GEMİ KİRACILARI *(CHARTERERS)*

MÜLKİYET TAKYİTLERİ, GEMİ İPOTEĞİ, İNTİFA HAKKI *(MORTGAGE, SEQUESTRATION AND PROFIT DATA)*

Var ise, tüm takyidat, ipotek ve intifa hakkı bilgileri Gemi Sicil Defterinde ve Kütük Kayıt Örneği'nde kayıtlıdır.

If exits, the data of mortgage, sequestration and profit is recorded at Ship Registry Book and Record of Registry.

Yukarıda vasıfları yazılı "BAŞARI-5" gemisinin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 940'ıncı maddesi gereğince Türk Bayrağı çekme hakkına ve Türk gemilerine mahsus bütün hak, imtiyaz ve vasıflara haiz bulunduğu ve yukarıdaki bilgilerin sicil kayıtlarımıza uygun olduğu tasdik olunur.

It is hereby certified that the vessel of "BAŞARI-5", registry details given above, has authorization to fly the Turkish flag and possesses all rights, privileges and has all specifications as per Turkish ships concerning Turkish Commercial Code. nr. 6102 Article 940.

Düzenleme Tarihi
(Issued On)

05.02.2014

İSTANBUL Gemi Sicil Müdürlüğü
(İSTANBUL Ship Registry Offices)
Gemi Sicil Müdürü
(Ship Registry Manager)
MUBİN SALTER SALT

Düzenleme Nedeni : Satış.
Reason Given : Selling.

Düzenlenen [illegible] doğruluğunu "http://www.denizcilik.gov.tr/tr/belge_dogrulama.asp" adresinden kontrol edebilirsiniz.
The accuracy of the document can be controlled at "http://www.denizcilik.gov.tr/tr/belge_dogrulama.asp"

Sayfa No (Page Nr.) 2/2

T.C. BEŞİKTAŞ YEDİNCİ NOTERLİĞİ
Gürcüyazı Sk. No:8 (34347)
Ortaköy-Beşiktaş-İstanbul
№ 06382
02 Nisan 2014

2. International Tonnage Certificate (1969)

(1969 Uluslararası Tonilato Belgesi)

Certificate No: DM15T01443B2328907
Page 1 of 2
Form No:T04 Rev.01

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

ULUSLARARASI TONİLATO BELGESİ
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE

1969, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümlerine göre, kendisi bakımından Sözleşmenin 18 Temmuz 1982 tarihinde yürürlüğe girdiği TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ'nin yetkisi altında ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI tarafından düzenlenmiştir.

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY for which the Convention came into force on the 18 th of July 1982 by MINISTRY OF TRANSPORTATION, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS THE HARBOUR MASTER OF İSTANBUL .

GEMİNİN ADI *Name of Ship*	TANINMA İŞARETİ *Distinctive Number of Letters*	BAĞLAMA LİMANI *The Port of Registry*	TARİH* *Date**
BEYLERBEYİ	TCSK7	İSTANBUL	16.07.2007 (See Remarks)

(*) Geminin omurgasının konulduğu veya benzer inşa safhasında bulunduğu (Madde 2(6)), veya büyük ölçüde tadilat yapıldığı (Madde 3(2)(b)) tarih.

(*)Date of which the keel was laid or the ship was a similart stage of construction (Article 2(6)), or date onm which the ship underwent alterations of modifications of a major character (Article 3 (2)(b)), as appropriate.

ANA BOYUTLAR
MAIN DIMENSIONS

BOY (Madde 2 (8)) *Lenght (Article 2 (8))*	GENİŞLİK (Kaide 2(3)) *Breadth (Regulation 2 (3))*	Geminin ortasında üst güverteye kadar kalıp derinliği (Kaide 2 (2)) *Moulded Depth Amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))*
114,92	20	10

GEMİNİN TONİLATOLARI
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE

GROS TONİLATO *GROSS TONNAGE*	7893
NET TONİLATO *NET TONNAGE*	2977

Geminin tonilatolarının, 1969, Gemilerin Tonilatoları Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümleri gereğince tesbit edildiği tasdik olunur.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention Tonnage Measurement of Ships, 1969.

İSTANBUL'da 15.04.2015 tarihinde verilmiştir.
Issued at İSTANBUL on the 15.04.2015.

Aşağıda imzası bulunan, bu belgenin düzenlenmesi hususunda adı geçen Hükümet adına tam yetkili olduğunu beyan eder.
The undersigned declares that he/she is duly authorized by the said Government to issue this Certificate.

Belge No: İSTANBUL-26461
Cert. Nr.: İSTANBUL-26461

MUSTAFA KIRAN
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI
İSTANBUL Liman Başkanı a.
MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS

TONİLATOYA DAHİL EDİLEN YERLER
SPACES INCLUDED IN TONNAGE

GROS TONİLATO
GROSS TONNAGE

YERİN ADI *Name of Space*	YERİ *Location*	BOYU *Lenght*
FORECASTLE	FE-FR 142	15,99
NO:1 COAM.&LPG TANK	FR 140-FR 84	40,92
CARGO COMP. ROOM	FR 89-FR 77	9
POOP	FR 26-AE	19,26
NO:2 COAM.&LPG TANK	FR 82-FR 28	40,92
UNDERDECK	AFT-FORE	119,95
ROUNDHOUSE 03	FR 26-FR 4	15,36
ROUNDHOUSE 01	FR 26-FR 5	14,76
FAN ROOM (P/S)	FR 12-FR 9	2,16
CARGO HAND. G. LKR.	FR 32-FR 26	4,5
CARGO HEATER ROOM	FR 89-FR 76	9,75
FUNNEL	FR 16-FR 9	4,69
ROUNDHOUSE 04	FR 27-FR 16	7,52
COMPANION HOUSE	FR 160-FR 154	3,6
THERMAL O. EXP. T. RM.	FR 15-FR 12	2,16
ROUNDHOUSE 02	FR 26-FR 4	15,36
DRY CHEMICAL ROOM	FR 32-FR 26	4,5

NET TONİLATO
NET TONNAGE

YERİN ADI *Name of Space*	YERİ *Location*	BOYU *Lenght*
NO:2 LPG TANK	FR 82-FR 27	40
NO:1 LPG TANK	FR 140-FR 84	40

YOLCU SAYISI (Kaide 4 (1))
NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4 (1))

8'den fazla yatma yeri bulunmayan kamaralardaki yolcu sayısı: 0
Number of passangers in cabins with not more than berths

Diğer yolcu sayısı: 0
Number of other passangers

HARİÇ TUTULAN YERLER (Kaide 2 (5))
EXCLUDED SPACES (Regulation 2 (5))

KALIP SU ÇEKİMİ (Kaide 4 (2))
MOULDED DRAUGHT (Regulation 4 (2)): 7,35

Yukarıda listede belirtilenlerden tonilato dışı bırakılan kapalı yerlerin hizasına (*) işareti konulacaktır.
An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces

İlk ölçmenin yapıldığı tarih ve yer
Date and place of original measurement: 05.02.2008 / KOBE, JAPAN

Bu son ölçmenin yapıldığı tarih ve yer
Date and place of last previous measurement: /

NOT
REMARKS

3. Certificate of Seaworthiness

(Denize Elverişlilik Belgesi)

Certificate No: DMDEB1843T2399599
Page 1 of 2

Form No:DEB Rev.02
Sıra No : 2017 *11877

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ
CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS

Geminin Adı / *Name Of Ship*	Tanınma İşareti / *Distinctive Number of Letters*	Geminin Cinsi / *Type Of Ship*	IMO No. / *IMO Nr.*
BEYLERBEYİ (1844227)	TCSK7	GAZ TANKERİ (LPG)	9480370

Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer 16.07.2007-JAPONYA *Date on Which Keel was Laid - Place*	İnşanın bitiş tarih ve yeri 09.04.2008 JAPONYA *Date and Place of Built*	Son Tadilat Tarihi ve Nevi - *Dates of Last Modif. and Kind*
Tescil Limanı İSTANBUL-TUGS 2086 *Port of Register*	Bağlama Limanı İSTANBUL- *The Port of Registry*	Teknik Kütük Limanı İSTANBUL-26461 *Port of Technical Reg.*

Donatan / *Owner (s)*: ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK ANONİM ŞİRKETİ (ZİNCİRLİKUYU/6807989O9)

İşleten / *Manager (s)*: ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK A.Ş.

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ
Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR / Dimensions		TONAJ / Tonnage		FRİBORD / Freeboard	
Tam Boy (m) / *Lenght Over All*	119,95	Gros Tonilatosu / *G.T.*	7893	Fribord (Yaz) (mm) / *Freeboard (Summer)*	2682
Kütük Boyu (m) / *Register Lenght*	114,92	Net Tonilatosu / *N.T.*	2977	Fribord (Kış) (mm) / *Freeboard (Winter)*	2835
Kütük Eni (m) / *Register Breadth*	20	Dwt (yaz) / *Dwt (summer)*	8680		
Kütük derinliği (m) / *Register Depth*	10				

ANA MAKİNELER
Main Engines

No / *Nr.*	Yapımcı / *Maker*	Tipi / *Type*	Makine No / *Engine Nr.*	Gücü / *Power*
1	HITACHI ZOSEN B &W	6L42MC	4252	5970 kW

JENERATÖRLER
Generators

No / *No.*	Yapımcı / *Maker*	Tipi / *Type*	Makine No / *Engine Nr.*	Gücü / *Power*
1	YANMAR	6N165L-EN	8710 FJN	530 kW
2	YANMAR	6N165L-EN	8711 FJN	530 kW
3	DEUTZ AG	F5L912	08785966	50 kW

YAKIT
Fuel

Cinsi / *Kind of*	Toplam Kapasite (m³) / *Total Capacity (m³)*	Günlük Sarfiyat (m³) / *Daily consumption (m³)*
Fuel Oil+Motorin	973,56	20,4

YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Hariç)
Passanger Carrying Capacity of Ship (Crew excluded)

	LİMAN SEFERİ / *Intra-port*		KABOTAJ SEFERİ / *Domestic*	YAKIN SEFER / *Coastal Voyage*	UZAK SEFER / *Ocean - going*
	İdari / *Administrative*	100 mille sınırlı / *Limited to 100 miles*			
KIŞ *(Winter)*	0	0	0	0	0
YAZ *(Summer)*	0	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ / *Allowed Voyage Range*

Uzak Sefer

CAN KURTARMA TEÇHİZATI
Life - saving appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity	Toplam Kapasite (kişi) / Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası / Open with engine lifeboats	0	0
Motorsuz açık can filikası / Open with oars lifeboats	0	0
Hizmet/servis botu / Service boat	0	0
Kurtarma botu / Rescue boat	1	6
Can salı / Liferafts	2	40
Kapalı Can Filikası / Enclosed lifeboats	0	0
Serbest Düşmeli Can Filikası / Free Fall	1	20

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Can simidi / Lifebuoys	12
Can yeleği / Life - jackets	27
Çocuk can yeleği / Life - jackets for children	0

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI
Fire - fighting appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Yangın pompası / Fire pump	2
Portatif yangın pompası / Portable fire pump	0

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Sabit yangın söndürme tertibatı / Fixed fire extinguisher	Var
Portatif yangın söndürme cihazı / Portable fire extinguisher	31

SÖRVEYLER DURUMU
Surveys

Başlangıç deniz sörvey tarihi / Date of initial sea survey	Başlangıç sualtı sörvey tarihi / Date of initial drydocking	Şaft sörvey tarihi / Date of shaft survey
06.04.2018	06.04.2018	14.04.2015

Yapılan sörveyler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı gemiye 4922 sayılı kanun gereğince verilen iş bu belge (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ...08.04.2023 .... tarihine kadar geçerlidir.

This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above according to the law Nr.4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ... 08.04.2023... provided that surveys are carried out in (+/-) 3 months.

Belge No: / Certificate Nr.	DMDEB1843T2399599	Düzenleme Tarihi / Issued Date	06.04.2018

Açıklama=

MUSTAFA KILIÇ
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI
İSTANBUL Liman Başkanlığı
MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS
HARBOUR MASTER OF İSTANBUL

YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sörvey Türü / Type of Survey	Yer / Place/Port	Tarih / Date	Sörveyörün Adı Soyadı / Full name of Inspector	İmza / Signature
1.yıldönümü / 1st Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 08.01.2018 – 08.07.2019	Deniz sörveyi / Sea Survey				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü / 2nd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 08.01.2020 – 08.07.2020	Deniz sörveyi / Sea Survey				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü / 3rd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 08.01.2021 – 08.07.2021	Deniz sörveyi / Sea Survey				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü / 4th Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 08.01.2022 – 08.07.2022	Deniz sörveyi / Sea Survey				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				

4. Cargo Ship Safety Construction Certificate

(Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi)

Turkey

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Certificate No. 18IT0196-SCC

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended

under the authority of the Government of
the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Particulars of ship

Name of ship	:	BEYLERBEYI
Distinctive number or letters	:	TCSK7
Port of registry	:	Istanbul
Gross tonnage	:	7,893
Deadweight of ship (metric tons) [1]	:	8,680
IMO Number	:	IMO 9480370

Type of ship [2]

~~Bulk carrier~~
~~Oil tanker~~
~~Chemical tanker~~
Gas carrier
~~Cargo ship other than any of the above~~

Date of build:

Date of building contract	:	23 May 2005
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction	:	16 July 2007
Date of delivery	:	9 April 2008
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable)	:	—

All applicable dates shall be completed.

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention.

2. That the survey showed that:

.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and

.2 ~~the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using as fuel~~ N.A.[2]

1) For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
2) Delete as appropriate.

3. That an Exemption Certificate ~~has~~ has not [2] been issued.

4. That the ship ~~was~~ was not [2] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 [2] of the Convention.

5. That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations / fire protection [2] ~~is~~ is not [2] appended to this Certificate.

This Certificate is valid until 8 April 2023

Completion date of the survey on which this certificate is based: 6 April 2018

Issued at Istanbul on 6 April 2018

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(C.Aksoy), Surveyor

NIPPON KAIJI KYOKAI

2) Delete as appropriate.

5. Cargo Ship Safety Equipment Certificate

(Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi)

Turkey

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E).
(Form E No. 18IT0196-SER)

Certificate No. 18IT0196-SEC

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended

under the authority of the Government of
the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Particulars of ship

Name of ship	:	**BEYLERBEYI**
Distinctive number or letters	:	**TCSK7**
Port of registry	:	**Istanbul**
Gross tonnage	:	**7,893**
Deadweight of ship (metric tons) [1]	:	**8,680**
Length of ship (regulation III/3.12)	:	**114.92 m**
IMO Number	:	**IMO 9480370**

Type of ship [2]

~~Bulk carrier~~
~~Oil tanker~~
~~Chemical tanker~~
Gas carrier
~~Cargo ship other than any of the above~~

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced. : **16 July 2007**

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

1) For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
2) Delete as appropriate.

2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.7 the ship ~~was~~ was not [2] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38 [2] of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection / life-saving appliances and arrangements [2] ~~is~~ is not [2] appended to this Certificate.

3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1 [3] within the limits of the trade area

4 That an Exemption Certificate ~~has~~ has not [2] been issued.

This Certificate is valid until **8 April 2023**

Completion date of the survey on which this certificate is based: **6 April 2018**

Issued at **Istanbul** on **6 April 2018**

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(F.Aksoy), Surveyor

NIPPON KAIJI KYOKAI

2) Delete as appropriate.
3) Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

6. Cargo Ship Safety Radio Certificate

(Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi)

Turkey

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R).
(Form R No. 18IT0196-SRR)

Certificate No. 18IT0196-SRC

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended

under the authority of the Government of
the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Particulars of Ship

Name of ship	:	**BEYLERBEYI**
Distinctive number or letters	:	**TCSK7**
Port of registry	:	**Istanbul**
Gross tonnage	:	**7,893**
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)	:	A1+A2+A3
IMO Number	:	**IMO 9480370**

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced. : **16 July 2007**

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.

3 That an Exemption Certificate ~~has~~ has not [1] been issued.

1) Delete as appropriate.

SR-74

14.07

This Certificate is valid until 8 April 2023

Completion date of the survey on which this certificate is based: 6 April 2018

Issued at Istanbul on 6 April 2018

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(F.Aksoy), Surveyor

NIPPON KAIJI KYOKAI

7. International Load Line Certificate

(Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi)

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

Certificate No. **18IT0196-LLC**

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of
the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Particulars of Ship

Name of ship	:	**BEYLERBEYI**
Distinctive number or letters	:	**TCSK7**
Port of registry	:	**Istanbul**
Length (L) as defined in Article2(8) (in metres)	:	**114.92 m**
IMO Number	:	**IMO 9480370**

Freeboard assigned as [1] : A new ship
~~An existing ship~~

Type of Ship [1] : ~~Type 'A'~~ / Type 'B'
~~Type 'B' with reduced freeboard~~ / ~~Type 'B' with increased freeboard~~

	Freeboard from deck line [2]		Load Line [2]	
Tropical	**2,529**	mm (T)	**153**	mm above (S)
Summer	**2,682**	mm (S)	Upper edge of line through center of ring	
Winter	**2,835**	mm (W)	**153**	mm below (S)
Winter North Atlantic	**2,835**	mm (WNA)	**153**	mm below (S)
Timber tropical	---	mm (LT)	---	mm above (LS)
Timber summer	---	mm (LS)	---	mm above (S)
Timber winter	---	mm (LW)	---	mm below (LS)
Timber winter North Atlantic	---	mm (LWNA)	---	mm below (LS)

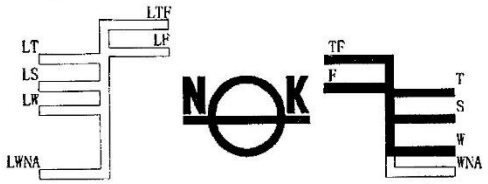
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber **155** mm.

For timber freeboards --- mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is **0** mm

from the top of the steel upper deck at side

1) Delete as appropriate.
2) Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.



THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.

2 That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

This Certificate is valid until [3] **8 April 2023**
subject to annual surveys in accordance with article 14(1) (c) of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: **13 April 2018**

Issued at **Istanbul** on **13 April 2018**

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(O. ALTINSOY), Surveyor

NIPPON KAIJI KYOKAI

Notes:
1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

3) Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

8. Certificate of Classification

(Klas Sertifikası)

NIPPON KAIJI KYOKAI

IMO Number IMO 9480370

CERTIFICATE OF CLASSIFICATION

Classification Number 089236

Ship's Name BEYLERBEYI

Registered Gross Tonnage 7,893 *Distinctive Number or Letters* TCSK7

Moulded Dimensions; Length 114.11 m *Breadth* 20.00 m *Depth* 10.00 m

Owner ANADOLUHISARI TANKERCILIK ANONIM SIRKETI

Port of Registry Istanbul *Flag* Turkish *When Built* April 2008

Builders, Where Built ASAKAWA SHIPBUILDING CO., LTD. Imabari, Japan

Main Propulsion Machinery; Description Diesel Engine *Number* 1

THIS IS TO CERTIFY THAT the above ship having been surveyed for classification on 28 April 2012 *and found to be in compliance with the Society's Rules and Regulations, has been assigned a class and entered in the Classification Register with the undermentioned Classification Character(s).*

Classification Character (s): NS (Liquefied Gas Carrier Type 2PG) MNS

Descriptive Note (s): (Design maximum pressure: 1.77 MPa / minimum temperature: -10℃)

This Certificate is valid until 8 April 2018 *subject to continued compliance with the Society's Rules and Regulations.*

Date of Issue 22 April 2015

Place of Issue Tokyo

NIPPON KAIJI KYOKAI

Executive Vice President

9. Minimum Safe Manning Certificate

(Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi)

Certificate No: DM18S0443000568
Page 1 of 2

Türkiye Cumhuriyeti
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi

Republic of Turkey, Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications

Minimum Safe Manning Document

Bu belge Denizde Can ve Mal Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi SOLAS-74 (değişiklikleri ile beraber) kural V/14.2.2 uyarınca ve res. A.1047(27)'da belirtilen prensiplere uygun olarak, Türkiye Cumhuriyeti tarafından düzenlenmiştir.
This document is issued under the provisions of regulation V/14.2.2 of the International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974, as amended, an in accordance with principles set out in Assembly Resolution A.1047(27), under the authority of the Government of Republic of Turkey.

Gemi Adı Name of Ship	**BEYLERBEYİ**			**Çağrı veya tanıtma işareti** Distinctive number or letters	**TCSK7**
Sicil Limanı Port of Registry	**İSTANBUL**			**IMO Numarası** IMO Number	**9480370**
Gros Tonajı Gross Tonnage	**Ulusal** National	**Uluslararası Tonaj** International Tonnage Convention, 1969		**Ana Makine Gücü (kW)** Main Propulsion Power (kW)	**5970**
		7893			
Periyodik olarak insansız bırakılan makina dairesi Periodically unattended machinery space			**Evet** **Yes**	**Gemi Tipi** Type of Ship	**Gas Carrier**
İşleten Operating Company	**ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK A.Ş.**				

Bu belgede adı geçen gemi, aşağıdaki tabloda verilen sayı ve yeterlik/kapasitedeki gemiadamları ile donatıldığında; ulusal ve uluslararası mevzuata göre emniyetli donatılmış sayılır.
The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less then the number and grades / capacities of personnel specified in the table below.

Yeterlik / Kapasite Grade / Capacity	**Sertifika (STCW Kuralı)** Certificate (STCW Regulation)	**Kişi Sayısı** Number of Persons	
Kaptan Master	**II/2**	1	
1.Zabit Chief Officer	**II/2**	1	
Vardiya Zabiti Officer in Charge of Navigational Watch	**II/1**	1	
Güverte Tayfası (Grup-1) Deck Rating (Group-1)	**II/4 or II/5**	3	***
Güverte Tayfası (Grup-2) Deck Rating (Group-2)	**-**	1	
Telsiz Zabiti Radio Officer	**IV/2**	1	**
Baş Mühendis Chief Engineer	**III/2**	1	
İkinci Mühendis Second Engineer	**III/2**	1	*
Vardiya Mühendisi / Makinisti Officer in Charge of Engineer Watch	**III/1**	1	*
Makine Tayfası (Grup-1) Engine Rating (Group-1)	**III/4 or III/5**	3	* / ***
Makine Tayfası (Grup-2) Engine Rating (Group-2)	**-**	1	*

Sefer Bölgesi / Trading Area	**Uzak Sefer / Oceangoing Voyage**
Düzenlenme Tarihi ve Yeri Date and Place of Issue:	12.04.2018 / ISTANBUL
Geçerlilik Tarihi Date of Expire	08.04.2023

Mustafa KIRAN
İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI
HARBOUR MASTER OF ISTANBUL

Form No:S0004 Rev.01

Özel Gereksinim ve Koşullar / *Special Requirements and Conditions*

Yakın Kıyısal Sefer; kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadenizde, Akdenizde, Kızıldenizde ve İspanyanın Fransa sınırına kadar kuzey kıyılarını da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanyanın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılır.

The Near Coastal Voyage are the voyage made beyond the Cabotage bounderies, in the Black Sea, Mediterranean and Red Sea and the sea area between the eastern part of the line combining the southern boundary of the port of Dacha of Mauritania and Cape of Finisterre and the northern coast of Spain until the French boundaries

Zabitan sınıfı gemiadamları sahip oldukları yeterlik belgesinin "Uygulanan Sınırlamalar" bölümünde belirtilen görevleri yaparlar. Ayrıca Kaptan ve Baş Mühendisler dahil olmak üzere, kazanılmış haklara sahip zabitan sınıfı gemiadamları "Uygulanan Sınırlamalar" bölümündeki görevlerini Yakın Kıyısal Seferde geçerli olmak üzere "düzey" bölümüne bakılmaksızın yapabilirler.

Masters, officers and engineers has vested rights to work on ships as it is written in the "Limitations Applying" section of his/her Certificate of Competency. Furthermore, All seafarers include masters and Chief Engineers that have additional rights written in the "Limitations Applying" section can serve the ships at near coastal voyage regardless of "Level" section.

On (10) veya daha fazla mürettebat taşıyan gemilerde MLC 2006 A 3.2.5 gereği tam kalifiye aşçı olmak zorundadır.

Ships carrying ten (10) or more persons shall require a fully qualified cook according to MLC 2006 A.3.2.5

Grup–1 Güverte Tayfası Gemici, Usta Gemici ve Güverte Lostromosunu, Grup–2 Güverte Tayfası ise Miçoyu kapsamaktadır.

Ordinary Seaman, Able Seaman and Boatswain are assigned under Group-1 Deck Rating and Deck Boy is assigned under Group-2 Deck Rating.

Grup–1 Makine Tayfası Yağcı ve Makine Lostromosunu, Grup–2 Makine Tayfası ise Siliciyi kapsamaktadır.

Oiler and Donkeyman are assigned under Group-1 Engine Rating and Wiper is assigned under Group-2 Engine Rating.

*** Periyodik olarak insansız bırakılan makine dairesi özelliği olması halinde, 3000 kW'den büyük makine gücü olan gemilerde Vardiya Mühendisi, Grup–1 ve Grup–2 Makine Tayfasından birer kişi olmak üzere toplam 3 kişi, 3000 kW' den küçük gemiler (3000 kW dahil değil), bir Başmühendis/ Başmakinist ve bir Makine Zabiti ile donatılır ve Grup–2 Makine Tayfasından bir kişi eksiltilir..**

** If periodically unattended machinery space is provided, one Officer in Charge of Engineer Watch and one from each Group-1 and 2 Engine Rating is no longer required on ships powered by more than 3000 kW. On ships which have less than 3000 kW are manned with only one Chief Engineer and one Watchkeeping Engineer Officer, and also one of the Group-2 Engine Ratings in charge may be reduced.*

**** A–1 seyir alanlarında bir Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) veya personelden iki kişide ROC bulunmalıdır. A-2-3-4 seyir alanlarında ise, en az bir Genel Telsiz Operatörü (GOC) bulunmalı veya kaptan ya da güverte zabitleri ile birlikte (güverte zabitlerinden birinin yerine Güverte Stajyeri olabilir) toplam 2 adet GOC yeterliği olmalıdır.**

*** In sea areas A1, either one Operator with Restricted Operator's Certificate (ROC) or two crewmembers holders of (ROC) will be provided. In sea areas A-2-3-4, vessel must carry one Operator with at least General Operator's Certificate (GOC) or, either two deck officers or captain (one may be Deck Cadet instead of one of the deck officers) should hold at least 2 GOC in total.*

***** Geçerli STCW sertifikaları bulunan güverte veya makine stajyerleri istihdam edilen gemilerde, kendi branşlarındaki Grup-1 güverte/makine tayfasından sadece bir kişi indirim yapılabilir.**

**** Ships in Which deck or engine cadet with valid STCW certificates is employed, only one of Group-1 rating with the same department can be reduced with the cadet.*

Yeterlikler & Sınırlamalar / *Competencies & Limitations*

Yeterlik / Competency	Referans / Reference	Sınırlamalar / Limitations
Kaptan / Master	II / 2	3000 GT ve üzeri / More than 3000 GT
Kaptan / Master	II / 2	500 GT- 3000 GT arası / Between 500 GT and 3000 GT
Sınırlı Kaptan Restricted Master	II / 3	500 GT altı (Yakın Kıyısal Seferde) / Less than 500GT (At Near Coastal Voyage)
Birinci Zabit / Chief Officer	II / 2	3000 GT ve üzeri / More than 3000 GT
Birinci Zabit / Chief Officer	II / 2	500 GT - 3000 GT arası / Between 500 GT and 3000 GT
Vardiya Zabiti / Watchkeeping Officer	II / 1	3000 GT ve üzeri / More than 3000 GT
Vardiya Zabiti / Watchkeeping Officer	II / 1	3000 GT altı / Less than 3000 GT
Sınırlı Vardiya Zabiti / Restricted Watchkeeping Officer	II / 3	500 GT altı (Yakın Kıyısal Seferde) / Less than 500GT (At Near Coastal Voyage)
Güverte Tayfası (Grup - 1) / Deck Rating (Group - 1)	II / 4 or II / 5	Gv.Lostromosu,Usta Gemici,Gemici / Botswain,Able Seaman,Seaman
Güverte Tayfası (Grup - 2) / Deck Rating (Group - 2)	-	Miço / Deckboy
Telsiz Zabiti / Radio Officer	IV / 2	-
Baş Mühendis/Makinist / Chief Engineer	III / 2	3000 KW ve üzeri / More than 3000 KW
Baş Mühendis/Makinist / Chief Engineer	III / 3	750 KW - 3000 KW Arası / Between 750 KW - 3000 KW
Sınırlı Baş Makinist / Restricted Chief Engineer	SEC. A III / 2 PARA.8	750 KW Altı (Yakın Kıyısal Seferde) / Less than 750 KW (At Near Coastal Voyage)
İkinci Mühendis/Makinist / Second Engineer	III / 2	3000 KW ve üzeri / More than 3000 KW
İkinci Mühendis/Makinist / Second Engineer	III / 3	750 KW - 3000 KW arası / Between 750 KW and 3000 KW
Vardiya Mühendisi/Makinisti / Watchkeeping Engineer Officer	III / 1	3000 KW ve üzeri / More than 3000 KW
Vardiya Mühendisi/Makinisti / Watchkeeping Engineer Officer	III / 1	750 KW - 3000 KW arası / Between 750 KW and 3000 KW
Sınırlı Vardiya Makinisti / Restricted Watchkeeping Eng. Officer	SEC.A III / 1 PARA.9	750 KW Altı (Yakın Kıyısal Seferde) / Less than 750 KW (At Near Coastal Voyage)
Makine Tayfası (Grup –1) / Engine Rating (Group -1)	III / 4 or III / 5	Mk. Lostromosu, Yağcı / Donkeyman, Oiler
Makine Tayfası (Grup –2) / Engine Rating (Group -2)	-	Silici / Wiper

10. Ship Sanitation Control Exemption Certificate

(Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası)

T.C. Sağlık Bakanlığı
Türkiye Cumhuriyeti
Sağlık Genel Müdürlüğü

Republic of Turkey
Ministry of Health
General Directorate
of Health in Borders
and Coastal Areas of Turkey

TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH FOR BORDER AND COASTAL AREAS OF TURKEY
GEMİ SAĞLIK KONTROLÜNDEN MUAFİYET SERTİFİKASI / ~~GEMİ SAĞLIK KONTROL SERTİFİKASI~~
SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE / ~~SHIP SANITATION CONTROL SERTIFICATE~~

Liman / *Port of:* BOTAŞ **Tarih** / *Date :* 18 Sep 2016 **Genel Sıra No :** 2131 **Merkez Sıra No :** 129

Bu sertifika, inceleme ve 1) kontrolden muafiyet veya ~~2) uygulanan kontrol önlemlerinin tutanağıdır.~~
(This certificate records the inspection and 1) exemption from control or ~~2) control measures applied~~)

Geminin veya İç Su Gemisinin Adı : BEYLERBEYİ **Bayrağı :** TURKEY
Name of ship or inland navigation vessel *Flag*

Kayıt / IMO Numarası : 9480370
Registration / IMO No.

İncelemenin yapıldığı tarihte ambarlar **Ton :** 2977
At the time of inspection holds were unladen/laden with *Tonnes of*

Kargo ile doludur/boştur.
Cargo .

~~Gemi Sağlık Kontrol Sertifikası~~ / ~~*Ship Sanitation Control Certificate*~~

Uygulanan Kontrol Yöntemleri *Control Measures Applied*	Tekrar Denetleme Tarihi *Re-inspection Date*	Bulunan Durumlarla İlgili Yorumlar *Control Measures Applied*

~~Belirtilen kontrol önlemleri aşağıdaki tarihte uygulanmıştır.~~
~~Control measures indicated were applied on the date below~~
Tarih 18 Sep 2016
Date

Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası / *Ship Sanitation Control Exemption Certificate*

İncelenen Bölgeler (sistemler ve hizmetler) *Areas (systems and services) inspected*	Bulunan Kanıtlar 1 *Evidence Found*	Numune Sonuçları 2 *Sample Results*	Bakılan Belgeler *Documents Reviewed*
Mutfağı *(Galley)*	NONE		
(Pantry)	NONE		
(lar) *(Stores)*	NONE		
(lar) / Yük *(Holds / Cargo)*	NONE		
am Mahalleri *(Quarters)*	NONE		
ettebat *(Crew)*	NONE		Crew List
citan *(Officers)*	NONE		
cular *(Passengers)*	NOT AVALIABLE		
ente *(Deck)*	NONE		
e Suyu *(Potable Water)*	NONE		
u *(Sewage)*	NONE		
t Tankları *(Ballast Tanks)*	NONE		Garbage Record Book
ve Tıbbi Atıklar *(Solid and Medical Waste)*	NONE		
rıklıntısı *(Standing Water)*	NONE		Vector Control Plan
ine Dairesi *(Engine Room)*	NONE		
Tesisler *(Medical Facilities)*	NONE		Medical Log
Belirtilen Alanlar *(Other Areas Specified)*	NONE		
lanmayan Bölgeleri N/A ile işaretleyiniz *(Indicate when the areas listed are not applicated marking N/A)*			

Kanıt bulunamadı. Gemi kontrol önlemlerinden muafir.
(No evidence found. Ship/vessel is exempted from control measures)
Düzenleyen görevinin adı ve ünvanı Ömer UĞUR
Name and designation of issuing officer Sağlık Memuru

İmza ve mühür
Signature and seal

~~Enfeksiyon veya kontaminasyon kanıtı: Her yaşam evresindeki vektörler, vektörler için hayvan rezervuarları, kemirgenler veya insan hastalığı taşıyabilen diğer türler; insan sağlığı açısından mikrobiyolojik, kimyasal ve diğer riskler, yetersiz sağlık önlemlerinin işaretleri (b) Herhangi bir vaka hakkındaki~~
~~Deniz Sağlık bildirisi de dahildir)~~
~~*Evidence of infection or contamination, including: vectors in all stages of growth; animal reservoirs for vectors; rodents or other species that could carry human disease*~~
~~*(a) biological, chemical and other risks to human health; signs of inadequate sanitary measures; (b) information concerning any human cases (to be included in the Maritime Declaration of Health).*~~
~~*Tüm alınmış numunelerin sonuçları, Analizler, en uygun aredaki Gemi Kaptanına yetkecek ve eğer yeniden bir incelleme gerekiyorsa, bu Sertifikada belirlenmiş yeniden inceleme tarihi ile aynı zamanı rastlayan en yakın uygun ığrak limanına verilecektir.*~~
~~*Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet ve Gemi Sağlık Kontrol Sertifikaları azami altı ayrık bir süre için geçerlidir, ancak geçerlilik süresi incelemenin limanda yapılamadığı ve enfeksiyon ve kontaminasyon kanıtının bulunmadığı durumda, bir ay kadar daha uzatılabilir.*~~
~~*Analysis of samples taken on board. Analysis to be provided to ship's master by most expedient means and, if re-inspection is required, to the next appropriate port of call coinciding with the re-inspection date specified in this certificate.*~~

11. Medical Stores Certificate

(İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)



T.C.
SAĞLIK BAKANLIĞI
TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER
SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Samsun
Sahil Sağlık Denetleme Merkezi

Türkiye Hudut ve Sahiller
Sağlık Genel Müdürlüğü

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF HEALTH
GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH
FOR BORDER AND COASTAL AREAS OF TURKEY
Samsun
Coastal Health Control Center

İLAÇ ve TIBBI DONANIM SERTİFİKASI
MEDICAL STORES CERTIFICATE

Geminin Adı *Ship's Name*	:	BEYLERBEYİ
Imo No *Imo Number*	:	9480370
Çağrı İşareti *Calling Sign*	:	TCSK7
Geminin Cinsi *Type of Ship*	:	TANKER
Net Tonu *Net Tonnage*	:	2977
Bayrak *Flag*	:	TÜRKİYE
Veriliş Tarihi *Date of Issuence*	:	4/11/2016
Geçerlilik Tarihi *Validity Date*	:	4/11/2017

Yukarıda adı geçen gemide yapılan denetim sonucunda bu gemide bulunan zorunlu ilaçlar ve tıbbi malzemeler; T.C. Sağlık Bakanlığı tarafından, 92/29/EEC sayılı Konsey Direktifi dikkate alınarak Avrupa Birliğine uyum çerçevesinde hazırlanan, 23 Haziran 2002 tarih ve 24794 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan "Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik"e; Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından yayımlanan "International Medical Guide for Ships"e (IMGS) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yayımlanan "Medical First Aid Guide" (MFAG)'a göre uygundur.

Upon the inspection result on board ship given name above, the mandatory medicines and medical supplies are approptiate according to; The Regulation issued in the Official Gazzette with No. 24794 dated 23 June 2002 for "Minimum Health and Safety Conditions for a Berter Medical Service on Sailing Vessels" by Ministry of Health of Republic of Turkey" in accordance with Council Directive 92/29/EEC of 31 March 1992 harmonized within the context of EU legislation; International Medical Guide for Ships (IMGS) published by the World Health Organization (WHO) and Medical First Aid Guide (MFAG) published by International Maritime Organization (IMO).

Sağlık Denetleme Merkezi Tabibi
Physician of Health Control Center

Adı, Soyadı (Name, Surname) : Dr. İsmail ALKAN
İmza, Mühür (Signature,Seal) : Samsun Sahil Sağlık Denz. Mrk. Dip. Tas. No: 73831

12. Continuous Synopsis Record

(Sürekli Özet Kayıt Belgesi)

DANISH MARITIME AUTHORITY

FORM 2

AMENDMENTS TO THE CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER FOR THE SHIP WITH IMO

If changes occur to previous entered CSR information, the Owner/Master of Vessels under Danish flag to which the CSR regulations applies[1], shall forward the additional/revised information by filling in this form and forwarding it to the Danish Maritime Authority as described in the end of this form.

Additional blank forms may be downloaded from the Danish Maritime Authority's web site at the address: www.dma.dk.

The amendments are shown in the table. **Indicate N/C for all items not being changed.**

Dates shall be in the format yyyy/mm/dd.

Info. No.	Information item according to SOLAS Chapter XI-1, reg. 5.3	Information
1	This document applies from (date)	
2	Flag State	Denmark
3	Date of registration with the State indicated in 2	
4	Name of ship	
5	Port of registration	
6	Name of current registered owner(s) and their registered address(es)	
7	Registered owner identification number	
8	If applicable, name of current registered bareboat charterer(s) and their registered address(es)	
9A	Name and registered address(es) of Company (International Safety Management)	
9B	Address(es) of its safety management activities	
10	Company identification number	
11A	Name of the primary classification society with which the ship is classed	
11B	If applicable, name of the classification society with which the ship is dual classed	
12A	Administration / Government / Recognized Organization which issued Document of Compliance (DOC)	
12B	Body which carried out audit (if different)	
13A	Administration / Government / Recognized Organization which issued Safety Management Certificate (SMC)	
13B	Body which carried out audit (if different)	

[1] Passenger ships and Cargo Ships with a Gross Tonnage of 500 or more engaged in international trade.

Info. No.	Information item according to SOLAS Chapter XI-1, reg. 5.3	Information
14A	Administration / Government / Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate (ISSC)	
14B	Body which carried out verification (if different)	
15	The date on which the ship ceased to be registered in Denmark	
16	Remarks *(Insert relevant information as appropriate)*	

Information number 17 and 18 below are included to facilitate a complete record at the DMA. The DMA will be very grateful if this information is supplied in addition to the required items.

Info. No.	Additional information item	Information
17A	Administration / Government / Recognized Organization which issued remaining statutory certificates[2]	
17B	Body which carried out survey (if different)	
18	Maximum deadweight (DWT)	

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects

Issued by the Company or master of the vessel:
Place and date of issue:
Name of authorized person:
Phone number of authorized person:
E-mail address of authorized person:

Signature of authorized person: _____

The original form may be attach to the current CSR Document in the ships CSR file.

A copy of the form may be submitted by:
e-mail srg@dma.dk or ordinary mail to:

Danish Maritime Authority

Register of ships
Carl Jacobsens Vej 31
DK-2500 Valby
Danmark

[2] SOLAS and MARPOL certificate other than ISSC, DOC and SMC.

13. International Ship Security Certificate

(Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

No LDR0/DHK/20190607130829

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS
AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)
under the authority of the Government of

GOVERNMENT OF IRELAND

By BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No: 31788E	Distinctive number or letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ARKLOW WAVE	**EIUQ9**	**ARKLOW**	**9999**	**9818931**

Name of Company (Identification Number : **0036202**)	Ship Type
ARKLOW SHIPPING NORTH QUAY ARKLOW Co WICKLOW IRELAND	**Other cargo ship**

THIS IS TO CERTIFY THAT :

1. the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;

2. the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code;

3. the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial verification on which the certificate is based : 7 February 2019

This Certificate is valid until **6 February 2024**.
subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at **Newcastle**, on the **7 June 2019**

BUREAU VERITAS

L Burton
By Order of the Secretary

14. Document of Compliance

(İşletme ISM Sertifikası)

DNV·GL

Certificate No:
n1339328-ccc
DNV GL Id No:
10629284
Date of issue:
2019-08-08

DOCUMENT OF COMPLIANCE

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

THE REPUBLIC OF MALTA

by **DNV GL**

Particulars of Company [1]

Company Name:	**Alpha Gas SA**
Company Address:	**354, Andrea Syngrou Avenue** **Kallithea** **176 74 Athens** **GREECE**
Company Identification Number:	**6074503**

This is to certify:

that the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below:

Gas carrier

This Document of Compliance is valid until: **2024-08-08**, subject to periodical verification.

Completion date of audit on which this Certificate is based: **2019-08-08**

Issued at **Athens, Greece** on **2019-08-08**

for **DNV GL**

This document is signed electronically in accordance with IMO FAL.5/Circ.39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from trust.dnvgl.com by using the Unique Tracking Number (UTN): n1339328-ccc and ID: 10629284

Spyros Lamprinopoulos
Auditor

15. Safety Management Certificate

(Emniyet Yönetimi Belgesi)

DNV·GL

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Certificate No:
n1315458-kpe
DNV GL Id No:
32120
Date of issue:
2019-06-18

Issued under the provisions of the ISM Code for a vessel not subject to the requirements of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 Reg. IX/3, as amended

by **DNV GL**

Particulars of Ship

Name of Ship:	**GREENBARGE 1**
Distinctive Number or Letters:	**397689**
Port of Registry:	**SINGAPORE**
Type of Ship[1] :	**Other cargo ship**
Gross Tonnage:	**4053**
IMO Number:	-

Particulars of Company [2]

Company Name:	**Rán Offshore AS**
Company Address:	**Beddingen 14** **7042 Trondheim** **NORWAY**
Company Identification Number:	

This is to certify:

that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until **2024-09-10**, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of audit on which this Certificate is based: **2019-06-18**

Issued at **Trondheim, Sør-Trøndelag, Norway** on **2019-06-18**

for **DNV GL**

This document is signed electronically in accordance with IMO FAL.5/Circ.39/Rev.2. Validation and authentication can be obtained from trust.dnvgl.com by using the Unique Tracking Number (UTN): n1315458-kpe and ID: 32120

Petter Nervik
Surveyor

1 Insert the standard IMO ship type.
2 See paragraph 1.1.2 of the ISM Code.

© DNV GL 2014. DNV GL and the Horizon Graphic are trademarks of DNV GL AS.

16. International Oil Pollution Prevention Certificate

(Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi)

TÜRK LOYDU

Certificate No:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

by TÜRK LOYDU

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Deadweight of Ship[1]	IMO Number[2]

Type of ship[3]

☐ Oil tanker

☐ Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2.2 of Annex I of the Convention

☐ Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention; and
2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until[4] subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based:

Issued at (Place of issue of Certificate) On (Date of issue)

TÜRK LOYDU

Note: This Certificate shall be supplemented by Record of Construction and Equipment No:

---

[1] For oil tankers

[2] Refer to the IMO Identification Number Scheme adopted by the Organization by Resolution A.600(15)

[3] Select as appropriate

[4] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual / Intermediate[5] survey: Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual / Intermediate[5] survey: Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

[5] Delete as appropriate

17. International Sewage Pollution Prevention Certificate

(Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

No RTD0/RBK/20170315145842

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.115(51) (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

By BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No : **28472A**	IMO	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry
SOUND EXPRESS	9813553	MAOB7 24384 Z 2016	SOUTHAMPTON	81.58	16

Type of ship* ☒ New ☐ Existing

Type of ship for the application of regulation 11.3*:
☐ Passenger ship ☐ New ☐ Existing
☒ Ship other than a passenger ship

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced **10 Nov 2014**

THIS IS TO CERTIFY :

1 That the ship is equipped with a* **[-]** sewage treatment plant
[-] comminuter
[X] holding tank
and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows* :

1.1 **[-]** Description of the sewage treatment plant

Type of sewage treatment plants:
Name of manufacturer:
[ ] The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).
[ ] The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).
[ ] The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.227(64).

1.2 **[-]** Description of the comminuter

Type of comminuter:
Name of manufacturer:
Standard of sewage after disinfection:

BUREAU VERITAS

* *Cross as appropriate*

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE No : RTD0/RBK/20170315145842
NAME OF SHIP : SOUND EXPRESS
BV REGISTER : 28472A

1.3 **[X]** Description of the holding tank equipment

Total capacity of the holding tank : 0.70 m^3
Location : PS Engine room aft

1.4 A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard connection.

2 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

3 That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials of the ship and the condition thereof in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This certificate is valid until **23 December 2021**
subject to surveys in accordance with regulation 4 of the Annex IV of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based : **23 Dec 2016**

Issued at Rotterdam, on the 15 March 2017

rbr

BUREAU VERITAS

D. van Eijk
By Order of the Secretary

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE No : RTD0/RBK/20170315145842
NAME OF SHIP : SOUND EXPRESS
BV REGISTER : 28472A

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed .....
(Surveyor to BUREAU VERITAS)

Place .....

Date .....

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed .....
(Surveyor to BUREAU VERITAS)

Place .....

Date .....

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

This Certificate shall, in accordance with regulation* ☐ 8.5 or ☐ 8.6 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed .....
(Surveyor to BUREAU VERITAS)

Place .....

Date .....

18. International Air Pollution Prevention Certificate
(Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi)

TÜRK LOYDU

DOC No:
TL Id No:

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.176 (58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

by TÜRK LOYDU

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	IMO Number	Port of registry	Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the convention.

This Certificate is valid until[1] subject to surveys in accordance with Regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based

Issued at (Place of issue of Certificate) On (Date of issue)

TÜRK LOYDU

Note : This Certificate shall be supplemented by Record of Construction and Equipment No:

[1] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9(1) of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2(3) of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9(8) of Annex VI of the Convention.

Certificate No:
TL Id. No:

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual / Intermediate survey:* Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual / Intermediate survey:* Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed _____
(Surveyor to Türk Loydu)
Place _____
Date _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

19. P&I Club

(Koruma ve Tazmin Sigortası)

UK P&I CLUB

The Managers
Thomas Miller P&I (Europe) Ltd.
90 Fenchurch Street
London
EC3M 4ST

T +44 (0)20 7283 4646
F +44 (0)20 7621 9761
E underwriting.ukclub@thomasmiller.com
www.ukpandi.com

CERTIFICATE OF ENTRY

Certificate Number
422173

Date of Issue
28th January 2015

Member(s)

Anadoluhisari Tankercilik A.S. as Owners
Buyukdere Cad.
No. 145
34394 Zincirlikuyu
Istanbul
Turkey

Ship	Gross Tonnage	Port of Registry	IMO
BEYLERBEYI	7,893	Istanbul	9480370

Period Noon GMT 20th February 2015 to Noon GMT 20th February 2016

We hereby certify that the applications made by or on behalf of the Member(s) named above (a) for entry for insurance in The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Limited (the "Association") for the ship specified above; and (b) for membership of The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited ("UK Bermuda"), of which the Association is a subsidiary, have been accepted and that the name(s) of the Member(s) named above has/have been entered in the Register of Members of UK Bermuda.

This Certificate of Entry and the Rules of the Association together form the contract of insurance between the Member(s) named above and the Association, and the cover provided by that insurance to the Member(s) named above shall be as specified in this Certificate of Entry and in those Rules of the Association and the cover afforded to each entered ship shall continue until such ship is sold or lost, or the ship withdrawn or the cover is otherwise terminated in accordance with the Rules of the Association in force at the time of that withdrawal or termination.

This Certificate of Entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Member(s) and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association or UK Bermuda to any other party.

In the event that a Member named above tenders this Certificate of Entry as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this Certificate of Entry by such Member is not to be taken as any indication that either the Association or UK Bermuda thereby consent to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. Neither the Association nor UK Bermuda so consent.

Save as specified herein, words used in this Certificate of Entry shall have the same meaning as that given to them in the Rules of the Association.

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Limited. Registered in England No 22215. Registered Office as above.
Thomas Miller P&I (Europe) Ltd. Registered in England No. 02920387. Registered Office as above.

UK P&I CLUB

The Managers
Thomas Miller P&I (Europe) Ltd.
90 Fenchurch Street
London
EC3M 4ST

T +44 (0)20 7283 4646
F +44 (0)20 7621 9761
E underwriting.ukclub@thomasmiller.com
www.ukpandi.com

This insurance is subject to the Rules of the Association and the terms and conditions specified or referred to below. Except as otherwise indicated, the full wordings of clauses referred to in short form below can be found in the Addendum to the current Rules of the Association.

Wreck Removal Cover

Cover is provided for costs or expenses relating to the removal of wreck in accordance with Rule 2, Section 15.
(CL 9243)

Oil Pollution Limit

The Association's aggregate liability for any and all claims in respect of oil pollution is limited, in accordance with Rule 5B(ii), to $US1,000 million any one event.
(CL 8137)

Passenger/Seamen Limit

The Association's aggregate liability for any and all claims is limited, in accordance with Rule 5B(iii), to US$2,000 million any one event in respect of liability to Passengers and to US$3,000 million any one event in respect of liability to Passengers and Seamen.
(CL 8527)

War Risks P&I Excess Cover Clause

Entry subject to the War Risks P&I Excess Cover Clause (see Rules Addendum).
(CL 8226)

Paperless Trading Endorsement

Entry subject to Paperless Trading Endorsement (see Rules Addendum)
(CL 529)

ITOPF

The Member is automatically a member of ITOPF.
(CL 4185)

Excluding claims for seamen insofar as covered by the Turkish social code
(TR 5220)

Loss Ratio Review

This policy extends from 20th February 2014 to 20th February 2015. The Association agrees to offer renewal for a further 12 months from 20th February 2015 to 20th February 2016 on the basis of expiring Mutual Premium rating, terms and conditions, subject to the Association's Rules applicable to the relevant policy years and amendments thereto, and any changes in the Association's 2015 policy year International Group's reinsurance arrangements. The renewal offer for the 2015 policy year will be further subject to the loss ratio being no higher than 90% for the 2014 policy year, as calculated by the Association as at 1st January 2015.
(TR 15445)

The Member's recovery from the Association shall be subject to the following deductibles:

$US 5,000 from all claims, any one event.
(DD 1020)

20. Civil Liability Certificate (CLC)

(Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik Sigorta Teminatı Sertifikası)

EK

Sertifika Numarası:……..

(Certificate No:)

GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ HUKUKİ SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ SİGORTA VEYA DİĞER MALİ TEMİNAT SERTİFİKASI

(Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage)

2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesi Hükümlerine Uygun Olarak Düzenlenmiştir.

(Issued in accordance with the provisions of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)

Gemi Adı *(Name of Ship)*	Çağrı İşareti *(Call Sign)*	IMO numarası *(IMO Ship Identification Number)*	Sicil Limanı *(Port of Registry)*	Donatanın Adı ve Adresi *(Owner of ship and address)*

Bu sertifika yukarıda adı geçen gemi ile ilgili olarak, 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesinin gereklerini karşılayan geçerli bir sigorta poliçesi veya diğer mali teminat mevcut olduğunu teyit etmektedir.

(This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)

Teminatın Türü *(Type of Security):*

Teminatın Süresi *(Duration of Security):*

Sigortacı *(Insurers):*

Bu sertifika……tarihine kadar geçerlidir.

(This certificate is valid until …….)

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ……. Liman Başkanlığı tarafından ……. tarihinde düzenlenmiştir.

(Issued by the Republic of Turkey Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Harbour Master of …… on……)

12.1 DENİZ TURİZMİ

Turizm, dünya çapında yılda yaklaşık bir milyar insanın içinde olduğu faaliyetleri içeren dev bir sektördür. Turizm, bir ülkenin tabii ve tarihi güzelliklerini görmek üzere, zevk için yapılan gezidir. Hizmet endüstrisi olarak nitelenen turizm, ulusal ve uluslararası düzeyde kazandığı dev boyutlarla yatırımları ve iş hacmini geliştiren, gelir yaratan, döviz ve istihdam sağlayan sosyal ve kültürel hayatı etkileyen, çevreyi koruyan dev bir endüstridir.

Uluslararası turizm gelirleri, dünyadaki ticari ilişkiler kapsamında elde edilen mal ve hizmet gelirleri içinde en hızlı artan sektörlerden biridir. Turizmin gösterdiği hızlı gelişim, birçok ülkeyi bu endüstriye yöneltmiştir. Çoğu gelişmekte olan ülkeler için turizm, kalkınma yollarından biri, hatta bazılarında temel sektör olarak görülmüştür. Özellikle zengin doğal kaynaklara sahip olan ülkeler, bu kaynaklarını ve sosyokültürel değerlerini, ülkelerin kalkınmaları doğrultusunda kullanarak turizm endüstrilerini geliştirmeye başlamıştır.

Turizm faaliyetlerine katılan milyonlarca turistin istek ve beklentilerini değerlendiren insanlar, daha farklı ve kaliteli, organize hizmetler sunmaya çalıştılar. Günümüzde değişen sosyal ve kültürel toplumun yapısı, artan tüketici istek ve arzuları, gelişmekte olan ulaşım sektörü, toplumun artan satın alma gücü ve refah seviyesi nedeniyle daha çok selektif turizm anlayışı ön plana çıkmaya başladı. İnsanlar artık klasik turistik ürünleri satın almaktan daha çok, yeni hizmet ve destinasyonlara yönelmeye başladılar.

Turizmin ana temasını oluşturan “Deniz Turizmi”, tüm turizm türleri içinde önemli bir paya sahiptir. Geniş yelpazesi bulunan Deniz Turizmi, zengin ve çeşitli türleri ile insanları etkilemektedir. Bunların başında değişik yerleri görme, konfor, eğlence, spor, yeme-içme ve dinlenmeyi birleştiren:

- Kruvaziyer Turizm,
- Yat Turizmi,

ön planda yer almaktadır.

İnsanlar tatil programı için kruvaziyer veya yat turizm ürün ve hizmetleri satın aldıklarında, beş yıldızlı otelden daha lüks ve donanımlı gemi ve yatta kalmakla her gün dünyanın farklı bir bölgesinde veya şehrinde yaşayacak, buraları gezecek, görecek ve farklı kültürleri tanıyarak doğal güzellikleri inceleyecektir. Bütün bunlar, bir turizm bileşenidir. Kruvaziyer ve Yat Turizm talebi, dünya üzerinde her yıl gittikçe artmakta ve bundan dolayı da kendini devamlı yenileyen bir turizm sektörü oluşmasına neden olmuştur.

Turizm endüstrisi, turizm amaçlı seyahat edenler için doğrudan mal ve hizmet sunan işletmeler ile dolaylı ilişkisi bulunan belirli alanlardaki işletmelerin oluşturduğu bütünleşik bir hizmet üretim sektörleri kümesidir. Bu kapsamda olmak üzere çok çeşitli kurumlar ve işletmeler turizm endüstrisi içinde yer almaktadır. Kruvaziyer ve yat turizmi dalında ulusal ve uluslararası kuralları uygulayarak turizm araçlarına hizmet veren “Liman Acenteleri” vardır. Bu acenteler, gece-gündüz demeden günün 24 saatinde hizmet verirler. Amaçları mesleki bilgiye sahip, donanımlı ve zamanı iyi kullanarak hizmet vermektir.

Gemi ve yat acenteleri, gelişen bilim ve teknoloji karşısında daha iyi hizmet verebilmesi için bilgi edinmesi, bilim ve teknolojiyi takip etmesiyle başarılı olabilir. Zira aynı kulvarda hizmet veren ve rekabet ortamında çalışan başkaları da bulunmaktadır.

Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu, bu mesleği icra eden “acentelerin” daha bilinçli hizmet vermeleri için ihtiyaç duydukları konuları, konusunda yetkili uzmanlar aracılığı ile seminerler verdirmekte ve bilgiler yayınlamaktadır. Bunların içinde “Deniz Turizmi” adı altında “Kruvaziyer Turizm” ve “Yat Turizmi” konuları işlenerek bu konuda hizmet veren “Kruvaziyer ve Yat Acenteleri” için, turizm araçlarının limanlarımıza geliş ve gidişlerinde nelerin yapılması gerektiği konusunu içeren “Temel ve Kalıcı Bilgiler” ilişikte sunulmuştur.

12.1.1 KRUVAZİYER TURİZM

Giriş

Beş yıldızlı otelden daha zengin donanımlı konaklama, yeme-içme, eğlence, spor, alış-veriş imkânı sunabilen gemilerle, belirli süreler içerisinde, daha önceden planlanmış limanlara ve şehirlere yapılan gezi ve ziyaretlerdir.

Kruvaziyer turizmin amacı, yolcuların sadece iki nokta arasında taşınması olmayıp, belirli bir süre içinde, belirlenmiş bir program ve rota çerçevesinde muhtelif limanların ziyareti, bu limanlarda çeşitli aktivitelerin gerçekleştirilmesidir. Kruvaziyer turizminde 3000-4000 yolcu taşıyabilen her türlü sosyal etkinliği de içinde barındırabilen birer yüzer tatil köyü şeklinde tasarlanmış oldukça modern gemiler kullanılmaktadır.

Kruvaziyer turizm, turizm sektörü içerisinde toplam katılan turist sayısı bakımından küçük bir paya sahip olsa da, gelişen ve kendini her zaman yenileyen bir turizm kolu olmuştur. Turizm faaliyetleri içerisinde yer alan insanların ortak tutkularından birisi de yeni yerler görme ve keşfetme arzusudur. Kruvaziyer turizmde gemi seyahatleri, insanların bu arzularını gerçekleştirmek açısından çok uygun bir ortam oluşturmaktadır. Gemi seyahatleriyle dünyanın farklı ve keşfedilmemiş yerlerine ulaşmak, ulaşımın rahat, konforlu bir ortamda güven içinde gerçekleştirilmesi, kruvaziyer turizmin sunduğu en cazip imkânlardır.

Kruvaziyer turizmin esası, belirli bir süre içinde, belirli bir seyahat programı olan bir gemi seyahatinden oluşmaktadır. Gemi içinde turistler kendilerine sunulan, zengin bir hizmet karmasından yararlanırlar. Bunlar konaklama, yeme-içme, eğlence, spor, alışveriş, sağlık ve terapi gibi hizmetleri kapsar. Kruvaziyer gezilerinin gemi seyir programı ise, önceden belirlenen limanların ziyaretidir. Liman ziyaretleri esnasında yararlanılacak hizmetler, bir paket programı biçiminde, genellikle seyahat acenteleri tarafından önceden satın alınır.

Kruvaziyer turizm, bir gemi seyahati olsa da, seyahat sırasında ziyaret edilecek liman kentleri ve kentlerin çerçevesinde paket turlar vardır ve bu turlar satın alınır. Bu da kruvaziyer turizm sektörünü cazip kılan önemli bir unsurdur. Bundan dolayı, kruvaziyer turistik ürünü, gemi içindeki aktiviteler ile liman kentlerinde isteğe bağlı olarak katılınan gemi dışı aktiviteler olmak üzere iki hizmet grubuna ayrılır.

Kruvaziyer turizmin gelişmesi ve talep görmesinin en önemli nedenlerinden birisi de doğal ve kültürel zenginliklerin var olduğu yerlere düzenlenen turlardır. Dünya Kruvaziyer Turizminde bir numaralı gidilmesi arzu edilen yer Karayipler bölgesidir. Bu bölgenin, bu kadar talep görmesinin nedenlerinden biri, çevre ve doğal güzellikleridir. Kruvaziyer seyahatlere katılmak isteyen turistlerin, genelde tercih sıralaması yaparlarken, doğal güzelliği bozulmamış, tesisleşmenin aynı zamanda çevre ile uyum sağlamış, zengin kültürel varlıkların bulunduğu bölgeleri ilk sıralara koyduklarını gözlenmektedir.

Türkiye'nin bulunduğu bölge bu açıdan çok zengindir. Akdeniz, Karadeniz ve Ege Bölgesinin doğal ve kültürel varlıkları, bu talebe yönelik iyi birer kaynak durumundadır. Özellikle Akdeniz Bölgesi tarih, doğa ve güneşiyle ideal bir kruvaziyer turizm bölgesidir.

Kruvaziyer turizmin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır. Bu seyahat, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak kruvaziyer turizm hizmetidir. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, katılımcıların ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünün diğer bileşenleridir.

Kruvaziyer Gemilerde Acentelik İşlemleri

Başvuru ve Koşulları

Yabancı limanlardan Türk limanlarına gelen Türk ve yabancı bayraklı kruvaziyer gemilerinin limana gelişlerinden gidişlerine kadar, gemi acenteleri tarafından ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde birçok işlemler gerçekleştirilir.

Şirketlerin kruvaziyer gemilere acentelik hizmeti verebilmeleri için öncelikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden "Gemi Acenteliği Yetki Belgesi" almak zorundadır. Bu Yetki Belgesi'ne haiz kuruluşların, aşağıda belirtilen kurumlardan gerekli izin ve şifreleri almaları gerekmektedir.

- Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü'ne dilekçe, (elden verilir)
- Geminin yanaşacağı liman işletmesi Müdürlüğüne dilekçe (elden verilir)
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili liman başkanlığına,
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne,
- T. C. Gümrükler Baş Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğüne,

Gemilerin limanlara gelişlerinden en az 24 saat önce elektronik ortamda müracaat edilerek bilgi verilir. Zamanında yapılmayan müracaatlara cezai müeyyide uygulanır.

Kruvaziyer gemilerinin liman işlemleri

Kruvaziyer gemilerin ülkeye ve limana giriş işlemleri yapılmadan rıhtım, iskele veya platform gibi yerlere yanaşma, doğrudan demir üzerinde yük-yolcu indirme-bindirme veya diğer işlemlerini yapamazlar. Gemi kaptanları, ulusal ve uluslararası kurallar gereği gemi limana gelmeden önce:

- Geliş zamanını,
- Geminin uğradığı son 10 limanı,
- Geminin içinde olduğu güvenlik uygulamasını ve bir talebi varsa bunu

acentesine bildirir.

Gemi acenteleri bu bilgiye dayanarak gerekli kurumlara başvururlar, geminin geliş bildirimini ve hazırlıklarını yaparlar. Gemiler rıhtım, iskele veya platforma yanaştıktan hemen sonra, gemiye gelen görevliler ve gemi acentesi aracılığı ile geminin kontrol işlemleri yapılır.

Bir geminin limana gelişinde yapılacak işlemlerin sıralaması:

- Sağlık işlemleri,
- Pasaport polisi işlemleri,
- Gümrük işlemleri,
- Liman başkanlığı işlemleri,

Sağlık İşlemleri

Gemilerin ülkeye gelişinde 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve buna bağlı Uygulama Yönetmeliği ile Dünya Sağlık Tüzüğü hükümlerine göre işlemler yapılır. Yabancı limanlardan gelen Türk ve yabancı bayraklı gemilere yapılan sağlık işlemlerinin amacı, insanlık için tehlikeli olan bulaşıcı hastalıkların, denizaşırı yolculuk yapan kişiler ve hayvanlar aracılığı ile başka ülkelere bulaşmasının önlenmesidir.

Ülkemizde yapılan sağlık işlemlerinde yetki ve sorumluluk, "Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü" ve bu kuruluşa bağlı "Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi Tabipliği"dir.

Bir geminin yabancı ülke limanından geliş öncesi, gemi kaptanı elektronik mesajla doğrudan yanaşacağı o limanın ilgili sağlık kuruluşuna bir sağlık beyanı geçer.

Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi sisteminde "Health Clearance" istenen gemi gerekirse rıhtıma dahi alınmaz, demirde kontrol edilir ve sağlık problemi giderilinceye kadar gemi karantinaya alınır.

Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi sisteminde (Free Pratique) istenen gemiye yetkili sağlık kuruluşundan görevli olarak bir doktor gelir ve gerekli kontrollerini yapar. Limana gelen geminin sağlık kontrolü ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde kontrol edilir. Bu çerçevede özellikle revirin, ilaç ve tıbbi malzemenin mevcudiyeti, geçerliği ve muhafaza şartları denetlenir. Bu nedenle birçok gemi limana girdikten sonra doğrudan "Free Pratique" formu ile sağlık beyanını rıhtımda yapmakta ve doktor da rıhtımda gemiye gelmektedir.

Pasaport Polis İşlemleri

Gemilerdeki Pasaport Polis işlemlerinin amacı; ülkeye gemiler aracılığı ile kaçak insan giriş çıkışının engellenmesidir. Bu işlemler yurt dışında göçmen (Immigration) polisi tarafından yürütülür. Kruvaziyer gemilerle yurtdışından gelen veya bu gemilerle yurtdışı seyahati yapacak turistlerin ve gemi personelinin giriş-çıkış işlemleri, 5682 sayılı Pasaport Kanunu ve bu Kanunun Uygulama Yönetmeliği hükümlerine göre yapılmaktadır. Genelde gemilerin limana gelmesiyle hemen gemiye gelen bu görevliler, gemideki kişileri (gerekirse) çağırarak, gemi yetkilisinin verdiği liste ve pasaportlarından ülkeye giriş/çıkışı, uluslararası ikili anlaşmalar gereği (muafiyetlerini veya vize bandrollerini) kontrol ederek mühür vururlar. Bunun için görevli pasaport polisine, personel ve yolcu listesi ile birlikte pasaportları da verilir.

Ülkemizde konaklamak üzere gelen yolcu pasaportlarının bitiş tarihleri, pasaport kanununa göre bir aydan fazla olmak zorundadır.
Transit yolcu ve tayfalar, gemide kullandıkları kimlik kartları ile (İstanbul limanı için) şehre giriş yaparlar. Bazı limanlarda bu işlem "landing card" kullanılmak suretiyle yapılmaktadır.

Gemiden ayrılacak yolcu ve tayfalar, acente personelinin nezaretinde pasaport polisi ile koordineli olarak yurda giriş işlemlerini yaptırırlar. Aynı şekilde gemiye katılacak olan yolcu ve tayfalar için de acente personeli yardımı ile pasaport işlemleri yaptırılır.

Gümrük ve Muhafaza İşlemleri

Gümrük ile ilgili işlemlerin amacı ülkenin vergi kayıplarının önlenmesi ve yasak mal girişlerinin engellenmesidir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve bu kanuna bağlı Gümrük Yönetmeliği hükümleri gereğince, kruvaziyer gemilerin Türk limanlarına giriş ve çıkış kontrolleri yapılmaktadır. Gemilerle ilgili gümrük işlemlerini ikiye ayırabiliriz:

- Gümrük işlemleri,
- Gümrük Muhafaza işlemleri.

Gümrük teşkilatı gemiyle yurt dışından gelen veya yurt dışına gidecek yükle ilgili gümrük işlemlerini yapar. Kambiyo mevzuatımız gereğince yolcular beraberlerinde en çok 5.000 ABD Doları karşılığı Türk Parasını yurtdışına çıkartabilirler.

Gümrük Muhafaza, gemilerin geliş-gidiş kontrolünü, gümrüklü saha olarak belirtilen saha içinde yolcu beraberinde yurtdışından getirilen eşyaların muhafazasını, kontrolünü ve aramasını yapar.

Liman Başkanlığı
Türkiye limanlarına gelen ve limandan ayrılan tüm gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanunu hükümlerine göre işlem yapılır. Gemilerin demirleme, rıhtıma yanaşma, yük ve yolcu boşaltıp yükleme gibi işlemlerde tüm ulusal mevzuata uymaya mecburdurlar. Bakanlık bu kanunun uygulama ve sorumluluğunu liman başkanlıklarına vermiştir. Liman hudutları içinde gemilerin her hareketi, liman başkanlıkları tarafından yürütülür.

Gemilerin limana gelişlerinden 24 saat önce acentesi tarafından limana demirleme, yanaşacağı rıhtım ve iskelelere yanaşma ordinosu alınması gerekmektedir.

Liman başkanlığı bu kanuna göre sahip olduğu yetkilere dayanarak limanlara yanaşan ve ayrılan tüm gemileri denetler. Uygun olmayanlara yanaşma, yük ve yolcu işlemi yapma izni vermez, limandan ayrılmak isteyenlere gerekli evrak gemi ve acentesi tarafından tamamlanıncaya kadar "Liman Çıkış Belgesi- LÇB" vermez.

Gemilerin geliş – gidiş kontrolü için gerekli dokümanlar
Yukarıda belirtilen resmi kurumlara verilmek üzere gemi yetkili personeli tarafından hazırlanan başlıca dokümanlar:

- Yolcu Listesi,
- Tayfa listesi,
- Gemiden ayrılan yolcu listesi,
- Gemiden ayrılan tayfa listesi,
- Gemiye katılan yolcu listesi,
- Gemiye katılan tayfa listesi,
- Ship's Stores list, (Gemi levazım listesi)
- Tayfa beraberindeki eşya listesi,
- Geminin yakıt durumunu gösterir liste,
- Gemi sertifikalarının kopyaları,
- Ballast Report,
- Çöp belgesi,
- Son 10 uğrak limanını gösterir belge,

ilgili kurumlara geliş ve gidiş kontrolünde verilir.

Geliş kontrolü yapılan geminin limanda kaldığı süre içinde varsa kumanya, tatlı su vs. talepleri acentesi aracılığıyla ilgili ikmalciler ve liman işletmesi ile koordineli yapılır.

Gemilerin limanda bulunduğu süre içinde yapılan işler:
Valizler
Gemiden ayrılacak yolcuların valizleri yolcular gemiden ayrılmadan önce, acente personeli nezaretinde terminal içine çıkış saatlerine göre önceden gemi tarafından hazırlanan program dâhilinde dizilir. Buradaki amaç, gemiden ayrılacak olan yolcunun, valizine en kısa surede ulaşarak limanı terk etmesidir.

Gemiye katılacak yolcuların valizleri, terminale gelişinde x-ray kontrolünden geçtikten sonra gemi yetkililerine teslim edilir.

Varsa kayıp valizlerin akıbeti, ilgili havalimanlarından araştırılarak gemiye zamanında teslim edilmesi için gerekli girişimlerde bulunulur. Zamanında gemiye yetişemeyen valizler bir sonraki limana yönlendirilir.
Gemi Aksamı
Armatörler tarafından gemiye gönderilen veya gemiden armatöre gönderilecek gemi aksamı, acenteler tarafından gerekli evrakın teminini müteakip acentenin yetkilendirdiği gümrük müşaviri vasıtasıyla gümrük mevzuatına göre gerekli işlemler yapıldıktan sonra gemiye verilir veya gönderilir. Ayrıca gemiye verilecek olan kumanya ve malzeme ihtiyaçları da aynı prosedür dahilinde takip edilir.
Yakıt İkmali
Armatör ile gerekli tüm anlaşmalar tamamlandıktan sonra, yakıt firmaları geminin geliş detaylarını ve yakıt ikmalinin zamanını acenteler vasıtası ile koordineli yapmak zorundadır.
Atık Alımı
Gemi kaptanı, gemi limana gelişinden önce acentesine, limanda boşaltacağı atık (katı – sıvı) miktarını belirterek boşaltma talebi yapar. Acente, gemiden gelen talebe göre limanın bağlı bulunduğu atık işletmesine müracaatta bulunur. Geminin limana yanaşmasını müteakip gerekli atık verme işlemi yapılır.
Tayfa Değişimi – Transfer
Armatör tarafından gemide kontratlarını tamamlayan veya sağlık nedeni ile gemiden ayrılacak veya gemiye katılacak olan gemi personelinin gerekli konaklama ve transfer işlemleri, acente tarafından organize edilir.
Su Talebi

Gemi kaptanı geminin gelişinden önce ihtiyaç duyduğu su miktarını acenteye bildirir. Acente personeli istenen su miktarını liman işletmesine veya ikmalciye, geminin gelişini ve su istek zamanını bildirir. Buna göre geminin su ihtiyacı karşılanmış olur.

Yukarıda belirtilen işlemlerin yapılmasında gerekli resmi kuruluşlara, acentenin zamanında yazılı beyanda bulunması gerekmektedir. Ayrıca alınan tüm hizmetler için geminin tonajına göre ilgili kurumlara rüsum ve harçları ödenir.

Geminin kalkışı

Geminin kalkış işlemlerini yapabilmek için:

- Öncelikle liman harcının yatırılması gerekir. İlgili mevzuat hükümleri gereğince liman harcını bankaya yatırdıktan sonra Liman başkanlığının internet sitesine gemi evrakının detayları ve gemi adamlarının yeterlilikleri girilir.
- Orijinal gemi sertifikaları ve gemi adamları yeterlilikleri ile Liman Başkanlığı'na müracaat edilerek Liman Çıkış Belgesi - LÇB alınır.
- Alınan Liman Çıkış Belgesi (LÇB) ile Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne müracaat edilerek, ilgili evrak beyanından sonra gemi gidiş pratikası alınır.
- Geminin kalkışına dair tüm çıkış dokümanları hazır olduktan sonra Gümrük Muhafaza Memuru, Pasaport Polisi ve acente yetkilisi gemiye giderek gemi tarafından hazırlanan ve yukarda açıklanan dokümanlar görüldükten sonra geminin kalkış kontrolü yapılır.

12.1.2 YAT TURİZMİ

Ülkemizin bulunduğu coğrafi konumu, doğası ve iklimi, başka sektörlerde olduğu gibi deniz turizmi alanında uluslararası pazarlardaki önem ve çekiciliğini artırmıştır. Son yıllarda önemi hızla artan deniz turizmi, özellikle turizm endüstrisi için temel bir faktör, dünya ülkeleri için bir cazibe merkezi olmuştur. Denize dönük bir eğlence ve dinlenme endüstrisi olan deniz turizmi, turizm aktiviteleri içerisinde hızlı gelişme göstermiştir. Yoğun kent yaşamının getirdiği baskıyla, insanların deniz ve doğa özlemlerinin giderek artması, aktif uğraşlarda bulunma isteği, standart yaşama olan tepkisi, ekonomik refah düzeyinin yükselmesi ve teknolojik gelişmeler, yatçılık ve ona bağlı olarak da yat limanı (marina) endüstrisini hızla geliştirmiştir.

Dünyada olduğu gibi ülkemizde de büyüme ve gelişme gösteren deniz turizminin ana unsuru olan yatçılık ve buna bağlı olarak gelişen yat limanı işletmeciliğine (marinacılık) Türkiye penceresinden bakıldığında; büyük avantaja sahip olduğu görülmektedir. Bu avantajlar:

- Türkiye kıyılarının iklimsel özellikleri, temiz bir deniz, tarihi ve doğal zenginliklerin yabancıları çekmesi,
- Yat inşaatı ile yatların bakım ve onarımında sektörün geleneksel ustalık ile teknolojiyi birleştirmedeki başarısı, yat limanlarında yat ve yatçılara sunulan hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi, yabancılar tarafından kabul görmesi ve tercih edilmesidir.

Ülkemizin coğrafi konumu ve özellikleri, kıyılarımızdaki yat turizmiyle önemli değerler kazanmaktadır. Bu değerler iktisadi, sosyal ve kültürel hayatımızı güçlendiren, faaliyetlerini çeşitlendiren, iktisadi kalkınmamıza hareketlilik getiren ve ivme kazandıran bir sektörün oluşmuş olmasıdır.

Türkiye sahillerinin doğal dokusu, yat turizmi için çok uygun şartlar içermektedir. Bu şartlar, sahil şeridinde yelkenle seyir olanağı sağlayan ılımlı rüzgârlardan, korunaklı doğal koylarından, koyların sıklığı nedeniyle limanlar arasındaki seyir mesafelerinin kısalığından ve mevsimin uzunluğundan önemli avantajlar elde etmektedir. Bundan dolayı yatçılık ve yat turizmi hızlı bir gelişme sergilemiştir. Katma değeri yüksek turizm aktivitelerinden olan yat turizmi, kıyılarımızda yat limanlarının ve kapasitelerinin artırılması, taleplerin karşılanması konusuna da öncelik verilmiştir.

Yat turizmi, Türkiye'de deniz turizmi içinde yarattığı turistik ve ekonomik sonuçlar itibariyle, kapsamlı bir turizm ürünü durumuna gelmiştir. Akdeniz, Ege ve Marmara bölgelerinde yer alan yat ve marinalarımız, son yıllarda hissedilir bir gelişme göstermiştir. Bu gelişmeden dolayı, bir hizmet sektörü olan "Yat Acenteliği" önem kazanmıştır. Bu alanda faaliyet gösteren Yat Acenteleri'nin uyması gereken kuralların belirlenmesi ve bilgilendirilmesiyle yat turizmi sektörünün uluslararası alanda kalitesinin yükseltilmesi amaçlanmaktır.

12.1.2.1 Uygulama

Yat turizminin uygulamasını sağlayan kurumlar:

- Kültür ve Turizm Bakanlığı,
- Sağlık Bakanlığı,
- İçişleri Bakanlığı,
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı,

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

tarafından müştereken çıkarılan mevzuat hükümlerince yürütülen bir turizmdir.

12.1.2.2 Tanımlar

Turizm ile ilgili Türkiye'ye belirli bir amaç için gelen yatların girişlerinde, marinalarda ve seferlerinde sıkça kullanılan ve karşılaşılan tanımlar vardır. Bu tanımların her biri belirli bir kuralı içerir. Bunlar:

Belgeli işletmeler: Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi verilmiş deniz turizmi tesislerini veya araçlarını,

Belge sahibi: Adına turizm belgesi düzenlenen gerçek veya tüzel kişileri,

Denizde bağlama kapasitesi: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenen, tesisin deniz yüzeyinde rıhtım ve iskelelere bağlanan deniz araçlarının sayısını,

Deniz turizmi araçları: Deniz ve iç sularda gezi, spor ve eğlence amaçlı turizm faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, gezi amaçlı tekneleri, dalabilir deniz turizmi araçlarını ve diğer deniz turizmi araçlarını,

Deniz turizmi araçları işletmecisi: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan turizm işletmesi belgesi alınmak suretiyle deniz turizmi araçlarını işleten gerçek veya tüzel kişileri,

Deniz turizmi tesisleri: Münhasıran deniz turizmi araçlarına emniyetli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yatçılara ve yolculara yeme-içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan ve Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde türleri belirtilen turizm tesislerini,

Deniz turizmi tesisleri yatırım veya işletmecisi: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan turizm yatırımı veya turizm işletmesi belgesi almak suretiyle faaliyette bulunan deniz turizmi tesisi yatırım ve işletmeciliği yapan, gerçek veya tüzel kişileri,

Karada park kapasitesi: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenen, tesisin çekek alanında park edecek deniz araçlarının sayısını,

Kışlama: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgeli bir deniz turizm tesisinde, yabancı bayraklı deniz turizm araçlarının bakım onarım da dâhil olmak üzere karada park edilmesi veya denizde bağlı olmasını,

Konaklama tesisi: Kruvaziyer gemi limanları ile yat limanları içerisinde yer alan, 31/5/2019 tarihli ve 1134 sayılı Cumhurbaşkanı Kararıyla yürürlüğe konulan Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelikte belirtilmiş olan türlere uygun konaklama tesisini,

Seyir izin belgesi/Transitlog: Türk bayraklı deniz turizmi araçları ile yabancı limanlardan gelen veya Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı deniz araçlarının vardıkları ilk Türk limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları araç, personel, yolcu ve sefer ile ilgili beyan ve işlemlerin yer aldığı, ayrıca liman seferi dışında yapacakları yolculuğa müsaade edildiğini gösteren, liman çıkış belgesi yerine de geçen belgeyi,

Turizm işletmesi belgesi: İlgili mevzuatta nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları işletmelerine işletme aşamasında verilen belgeyi,

Turizm yatırımı belgesi: İlgili mevzuatta nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisleri işletmelerine yatırım aşamasında verilen belgeyi,

Yatçı: Özel yatlarda mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor ve eğlence amacıyla yatta bulunan kişileri,

Yolcu: Ticari olarak kullanılan bir deniz turizmi aracında, gemi adamı ve görevli diğer personel ile sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri dışında gezi, eğlence ve spor hizmetlerini belli bir ücret karşılığında alan kişileri,

ifade eder.

12.1.2.3 Yat Turizmi ile ilgili genel kurallar

Başvuru ve Koşulları

Yabancı limanlardan Türk limanlarına gelen Türk ve yabancı bayraklı yatların limanlarımıza gelişlerinden gidişlerine kadar, yat acenteleri tarafından ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde işlemleri gerçekleştirilir.

Yatlara acentelik hizmeti verebilmeleri için öncelikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Deniz Genel Müdürlüğü'nden "Gemi Acenteliği Yetki Belgesi" almak zorundadır. Bu Yetki Belgesi'ne haiz kuruluşların, aşağıda belirtilen kurumlardan yatların geliş-gidiş ve seyirle ilgili izin ve şifrelerini almaları gerekmektedir. Bu kurumlar:

- Emniyet Müdürlüğü, Deniz Liman Şube Müdürlüğü

- Yat Limanı (Marina) İşletmesi Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ilgili liman başkanlığı,
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği,
- Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,

Yatların limanlara gelişlerinden önce yazılı dilekçe veya elektronik ortamda müracaat edilerek yatla ilgili bilgi verilir.

Yatların giriş işlemleri
Yatların ülkeye ve limana giriş işlemleri için;

- Liman Başkanlığı,
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği,
- Emniyet Müdürlüğü Pasaport Polisi,
- Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,

ilgili birimlerinde müracaat yapılır.

Giriş işleminin sıralaması:

- Elektronik ortamda Liman Başkanlığı'na "Seyir İzin Belgesi (SİB)" "Transit Log"müracaatı yapılır ve yatın bilgileri girilir.
- Sağlık, Pasaport Polisi ve Gümrük Muhafaza kontrol ve giriş işlemleri yapılır.

Seyir İzin Belgesi (SİB)/Transit Log düzenlenmesi:

Deniz turizmi araçlarının araç, gümrük, personel, yolcu, pasaport, sıhhi muamele, liman, eşya ve sefer ile ilgili diğer beyan ve işlemlerinin tamamı seyir izin belgesi üzerinde yapılır. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nün (THSSGM) 2018 yılından bu yana dahil olduğu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı uhdesindeki elektronik ortamda işletilen Seyir İzin Belgesi Sistemine imzalanan protokoller çerçevesinde Ticaret Bakanlığı (TB) ile Emniyet Genel Müdürlüğü de (EGM) dahil olmuştur. Bu çerçevede yatların yurda giriş ve yurttan çıkış işlemlerinin elektronik ortamda yapılması için iş birliği sağlanmış ve Seyir İzin Belgesinin (SİB) elektronik ortamda düzenlenmesine (SİB Sistemi https://atlantis.uab.gov.tr/) ilişkin uygulamaya Ocak 2023 tarihinde başlanmıştır.

Seyir İzin Belgesinin elektronik ortamda düzenlenmesine ilişkin uygulamanın başlatılması ile birlikte iş birliği protokolleri de göz önünde bulundurularak Seyir İzin Belgesine ilişkin iş ve işlemler aşağıdaki usul ve esaslar çerçevesinde yürütülmektedir;

- Yurda giriş işlemlerinde sırasıyla
  Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü,
  Emniyet Genel Müdürlüğü,
  Ticaret Bakanlığı ve
  Bölge Liman Başkanlığı onayını müteakip Seyir İzin Belgesi geçerlik kazanır.
- Yurttan çıkış işlemlerinde ise sırasıyla;
  Bölge Liman Başkanlığı,
  Emniyet Genel Müdürlüğü,
  Ticaret Bakanlığı onayını müteakip Seyir İzin Belgesi geçerlik kazanır.

- SİB Sisteminde yurda giriş ve yurttan çıkış işlemlerinde ilgili idarelerce verilen onaylarda düzeltme yapılması veya iptal edilmesi talepleri onay veren idare tarafından Bölge Liman Başkanlığına ivedilikle bildirilir. Bölge Liman Başkanlığı yetkili personeli tarafından gerekçesi not edilerek, Seyir İzin Belgesi iptal işlemi gerçekleşir. Bu durumda Seyir İzin Belgesi onay sürecine yeniden başlanarak Bölge Liman Başkanlığınca ilgili idareler bilgilendirilir.

- Bölgenin ilgili idarelerinin sistemde onay vermelerine ilişkin sürecin işleyişi ve onay verme işlemleri hakkında gerekli destek ve bilgilendirme faaliyetlerinin, birbirleriyle sürekli iletişim kurabilecekleri e-posta, telefon gibi iletişim bilgileri dahil olmak üzere gerekli koordinasyon ve iş birliği hususları Bölge Liman Başkanlıklarınca sağlanmaktadır.

- Seyir İzin Belgesi üzerinde mürettebat, yatçı, yolcu bilgilerinin yer aldığı kısımda yer alan "Pasaport No ve Geçerlik Tarihi" kısmında ilgili mevzuat gereğince pasaport yerine geçmek üzere usulüne uygun olarak düzenlenmiş belgenin "Belge Numarası" girişi yapılabilmektedir.

- SİB Sisteminde yurda giriş işlemini tamamlamış deniz araçlarının Seyir İzin Belgeleri Bölge Liman Başkanlığı yetkilileri tarafından adı-soyadı, unvanı ve imzası belgede yer alacak şekilde basılı olarak; yurttan çıkış işlemlerinde de işlemini tamamlamış olan deniz aracının ilgililerinin talebi halinde aynı usulle Seyir İzin Belgesi çıktısı imzalı olarak verilir.

- Yat sahibi değişikliği, Ticaret Bakanlığı taşra teşkilatı ile Bölge Liman Başkanlıklarının onayını müteakip elektronik ortamda Bölge Liman Başkanlıkları tarafından yapılır.

- 2023 yılında uygulanmak üzere Seyir İzin Belgesi ücreti Türk bayraklı yatlar için 300 TL, yabancı bayraklı yatlar için ise 60 Avro karşılığı Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası günlük Efektif Döviz Satış Kuru üzerinden Türk Lirası olarak belirlenmiştir. Seyir İzin Belgesinin Y1 nüshasına bağlı her düzenlemede (Türk Limanlarına Giriş, Dahili Sefer, Yenileme ve Türk Limanlarından Çıkış) bu ücretin tahsil edildiğine ilişkin kontrol başvuru esnasında yapılarak ödemenin teyidinden sonra başvuru kabul edilir.

- Seyir İzin Belgesi ücretinin ödemesi; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı uhdesinde bulunan E-Tahsilat Sistemi (odemeler.uab.gov.tr) üzerinden Denizcilik Genel Müdürlüğü Gelir Kalemleri başlığı altında yer alan Seyir İzin Belgesi Ücreti kısmından isteğe bağlı olarak seçilen bankaya yapılır.

Sağlık kontrolü
Yurt dışından Türk limanlarına giriş yapan deniz turizmi araçlarının, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipleri tarafından 2548 Sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve buna bağlı uygulama Yönetmeliği ile Dünya Sağlık Tüzüğü hükümleri gereğince, giriş hudut kapılarında kontrolü yapılır ve Seyir İzin Belgesi imzalanır. Yatlara, yabancı bir limana uğramadıkları ve Türkiye'de kaldıkları sürece vize uygulanmaz. Ancak ölüm ve bulaşıcı hastalık halinin, en yakın liman başkanlığına veya en yakın mülki idare amirliğine bildirilmesi zorunludur.

Pasaport kontrolü
Türk ve yabancı bayraklı özel veya ticarî deniz turizmi araçlarının Türkiye'ye giriş ve çıkış işlemleri deniz hudut kapılarında 5682 Sayılı Pasaport Kanunu ve bu kanunun uygulama Yönetmeliği hükümleri gereğince kontrolü yapılır. Yapılan bu kontrol sonucu, yatta bulunan kişilerin girişleri yapılır ve Seyir İzin Belgesi imzalanır. Deniz turizmi araçları için yapılan bu işlemler, sonradan uğrayacakları Türk limanları ve kışlama yaptıkları alanlarda da geçerlidir.

Liman Başkanlığı
Türkiye'ye giriş işlemini tamamlamış Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının, Türk limanlarında seyri, 618 sayılı Limanlar Kanunu, 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanunun uygulama Yönetmeliği hükümleri gereğince yat sahibi veya kaptanı tarafından doldurularak imzalanan Seyir İzin Belgesi liman başkanlıklarından onaylandıktan sonra mümkün olmakta ve bu işlemlerden sonra karasularımızda serbestçe dolaşabilirler.

Yabancı bayraklı veya yabancıların kullandıkları deniz turizmi araçları, ilgili bakanlıkça tespit ve ilan edilen seyir haritalarına göre kıyı ve koylara gezi amacıyla yanaşabilir ve demirleyebilirler.

Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının Türkiye'ye giriş ve çıkış işlemleri ile Türk limanları arasında yapacakları seferler ve kışlama işlemleri, ilgili idarelerce düzenlenecek belge üzerinde yapılır.

Gümrük Kontrolü
Türk ve yabancı bayraklı deniz turizm araçlarının gümrük giriş kontrolleri, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, Gümrük Yönetmeliği ve bu kanuna dayanarak çıkarılan Gümrükler Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) Seri No. 9 Tebliği hükümleri gereğince yapılmaktadır. Yatın giriş kontrolünü yapan Gümrük Muhafaza kontrol memuru, Seyir İzin Belgesini sistem üzerinden onaylar.

Seyir İzin Belgesi ile seyir yapan tüm deniz turizm araçları, Gümrük Muhafaza idaresinin bilgisi ile hareket ederler.

Yatların Acentelik İşlemleri
Türk ve yabancı bayraklı yatlara, gezi, spor, eğlence veya kışlama nedeniyle Türkiye sahillerinde bulunan yat limanları (marinalar) ve turizm tesislerine gelen yatlara, ulusal ve uluslararası kurallar gereği Yat Acenteleri'nin yapacağı ve yapılması gereken işlemler vardır. Bu işlemler, zamanında ve sırasıyla kurallara göre yapılmalıdır.

Yatların Sınıflandırılması
Ulusal ve uluslararası kurallara göre yatlar iki sınıfa ayrılmıştır. Bunlar, "Özel" ve "Ticari" olarak sınıflandırılmış ve mevzuatımızda yer almıştır. Ancak, ülke bayrağını taşıyan yatlara bazı özellikler getirilmiş olup bu sınıflamaya ayrıca bayrak da eklenmiştir. Bu suretle yatların sınıflandırması aşağıdaki şekilde olmuştur:

- Türk Bayraklı Özel Yat,
- Türk Bayraklı Ticari Yat,
- Yabancı Bayraklı Özel Yat,
- Yabancı Bayraklı Ticari Yat
- İlkel Yapılı Ahşap Gemi

Yatların Türk Limanına Girişi
Gezi, spor, eğlence ve kışlama amacıyla Türk limanlarına gelen Türk ve yabancı bayraklı yatların, limana gelmeden evvel yat sahibi veya kaptanından;

- Tescil Belgesi "Certificate of Register" (Mülkiyet Belgesi)
- Varsa Tonilato Belgesi,
- Kaptan Yetki Belgesi, (tekne sahibi tarafından verilen)
- Sigorta Poliçesi,
- Demirbaş eşya listesi,
- Giriş ve çıkış işlemlerinin yürütülmesiyle ilgili yetki belgesi/vekâletname,

istenir.

Yatın özelliğine göre, Seyir İzin Belgesi (Transit Log) alınır. Yatın geleceği tarihe göre http://atlantis.udhb.gov.tr/giris.net adresine giriş yapılarak yat bilgileri istenir. Eğer yat Türk limanına ilk defa geliyor ve de sistemde kaydı yoksa "Certificate of Register" liman başkanlığına ibraz edilerek kayıt açılır. Sistemdeki Seyir İzin Belgesi'nde Y1 sütunu çağrılır. İstenilen bilgiler eksiksiz doldurularak liman başkanlığının onayına sunulur. Girilen bilgiler doğrultusunda Y1 nüshası ekrana çağrılarak Seyir İzin Belgesi üzerine ÇIKTI alınır.

Yat limanımıza geldiğinde sırasıyla; Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme memuru, Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğü Pasaport Polis Memuru ve Gümrük Muhafaza memuru nezaretinde tekneye gidilerek öncelikle beyan niteliğini taşıyan Seyir İzin Belgesi tekne kaptanına imzalatılır.

Kontrol için tekneye gelen her üç kurum memuru, kendilerine düşen evrakın tetkikinden sonra teknenin ve mürettebatın yurda giriş işlemlerini yaptıktan sonra Seyir İzin Belgesi üzerinde her kurum ayrılmış bulunan yerleri imzalayarak kendilerine ait nüshaları alırlar ve teknenin geliş kontrolü yapılmış olur.

Yatın geliş kontrolü tamamlandıktan sonra, liman başkanlığı sisteme girilmiş olan Seyir İzin Belgesi Y1 nüshasını onaylar ve belge üzerinde de onay verir. Böylece teknenin Türkiye'ye giriş işlemleri tamamlanmış olur.

Mücbir sebepler ve olağanüstü haller veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunda öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerekebilecek zorunlu liman giriş veya çıkış işlemlerinde, beyanı sonradan yapmak kaydıyla deniz turizmi araçlarına istisna tanınır.

Yurda giriş yapmış olan yatların güzergâh, kaptan, donatan vb. değişikliği
Yurda giriş yapan yatların, Türkiye limanlarında bulunduğu süre içerisinde güzergâh, kaptan, mürettebat ve donatan gibi değişiklikleri, Seyir İzin Belgesi'nde bulunan D1, D2 ve D3 nüshalarına sisteme girilerek kaydedilir ve ilgili liman başkanlığı, Sahil Sıhhiye ve Gümrük Muhafaza kuruluşlarına onaylatılır.

Seyir İzin Belgesi (Transit Log) geçerlilik süresi
Seyir izin belgesinin deniz turizmi araçları donatanı, işleteni, kaptanı veya acentesi tarafından doğru ve noksansız bir biçimde doldurularak imzalanması ve deniz turizmi aracında bulundurulması zorunludur. Yurda giriş yaparak Seyir İzin Belgesi almış fakat bir yıl geçmesine rağmen yurtdışına çıkış yapmamış olan teknelerin Seyir İzin Belgesi alındığı tarihten itibaren bir yılı doldurduğunda süresi biter. Bu durumda teknede bulunan Seyir İzin Belgesi Y2 nüshası ile sistemden, Liman Başkanlığı ve Gümrük Muhafaza idaresinde kapatılır. Yeni alınan Seyir İzin Belgesi sisteme girilerek yine liman başkanlığı ve Gümrük Muhafaza'dan onay alınır. Seferini tamamlayan deniz turizmi araçları, sefer bittikten sonra en geç oniki saat içinde liman başkanlığına bildirimde bulunurlar.

Deniz turizmi tesislerinde kışlayan yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının seyir izin belgeleri kışlama süresince geçerlidir.

Türk limanlarında bulunan yabancı Bayraklı yatlara ilişkin işlemler
Türkiye limanlarına gelen veya bu limanlardan ayrılan yabancı bayraklı deniz turizm araçlarının işlemleri, Seyir İzin Belgesi ile yürütülür.

- Belge, yatın ilk Türk limanına geldiğinde kaptanı veya donatanı tarafından eksiksiz olarak doldurularak imzalanan ve belgenin ön yüzünde yer alan ilgili kamu kurumları tarafından onayı yapan kişilerin ismini içerir şekilde imzalanır ve mühürlenir. Bu belge, ilgili kurumların yaptığı kontrollerde gösterilecek belgedir.
- Yatların limanlara giriş ve çıkışının takibi, Seyir İzin Belgesi üzerinden Gümrük Muhafaza idareleri tarafından yapılır.
- Haklarında yapılmış bir ihbar olmadıkça, yatlarda arama yapılmaz.
- Yatta bulunan eşyanın kontrolü Seyir İzin Belgesi ekinde bulunan demirbaş eşya listesine göre yapılır.
- Yabancı bayraklı yatlar, iş akdi yapılmak kaydıyla Türk gemi adamı çalıştırabilir.

- Yabancı bayraklı özel yatın hissedarlarından birinin Türk olması halinde yat sahibinden ve yat sahibinin ailesinden yurtdışı ikametgâhı aranmaz.

Yabancı bayraklı yatların ticari faaliyeti
Boyları otuzdokuz metrenin üzerinde olan yabancı bayraklı ticari yatların Türk karasularında faaliyet göstermelerine ve seyrine, her yıl Bakanlıkça belirlenen sosyal ve teknik altyapı hizmetlerine katkı payı alınması suretiyle, aynı takvim yılını geçmeyecek şekilde geçici süreli olarak Bakanlıkça izin verilebilir. Yolcu gemisi olarak tescil edilmiş, yat tipinde inşa edilmiş deniz araçları da bu kapsamda değerlendirilir. İzin süresi sonunda yeniden süre verilmeyen ve Türk karasularından ayrılmayan yatlar hakkında 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu hükümleri uygulanır.

Yatların Türkiye'de kalış süreleri
Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, gezi, bakım, onarım, kızaklanma veya kışlamak amacıyla sadece Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yat limanları ile yat çekek yerlerine bırakılabilirler. Turizm Bakanlığı'ndan belgeli olmayan şahıs, kurum veya kuruluşlara ait yerlere araçlarını bırakamazlar.

Yabancı bayraklı yatların, yat limanı veya yat çekek yerine bırakılmak istemeleri halinde yetkili yat limanı işletmesi, yatçı tarafından beyan edilen Seyir İzin Belgesi ekinde yazılı demirbaş eşya listesini kontrol ederek bu yatı, yat limanı işletmesinin sorumluluğu altına alır. Yetkili işletme, Gümrük Muhafaza idaresine yatın ve demirbaşlarının kendi sorumluluğu altında olduğunu yazı ile bildirir.

Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları; Bakanlıktan turizm işletmesi veya kısmi turizm işletmesi belgeli deniz turizmi tesislerinde ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar denizde ve karada kışlama, bakım ve onarım amacıyla bırakılabilir. Belgeli deniz turizmi tesislerinde beş yıl kalan yabancı bayraklı özel yatların kalış süresi Bakanlıkça beş yıl daha uzatılabilir.

Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının deniz turizmi tesislerine bırakılarak donatan, işleten ve kaptanının Türkiye dışına çıkmak istemesi halinde, deniz turizmi tesis işletmesi, deniz turizmi aracını sorumluluğu altına alarak durumu seyir izin belgesi üzerine işlenmek üzere bağlı bulunduğu gümrük idaresine ve liman başkanlığına bildirir.

Bağlama sözleşmesi süresinin bitiminden itibaren iki yılsonunda liman işletmesine başvurmayan veya sözleşmesini yenilemeyen deniz turizmi araçları ile ilgili olarak 4458 sayılı Gümrük Kanununun tasfiye hükümleri uyarınca işlem yapılır.

Türk ve yabancı yatlar, gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılmak üzere Türk ve yabancı uyruklu kişilere kiraya verilebilir. Bu şekilde kiralanan yatların kiracıları tarafından ticarî amaçla kullanamazlar. Bu turizm araçlarının gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılması yolcu taşımacılığından sayılmaz.

Kabotaj hakları
Yurda giriş yapan, Türk karasuları ve limanları arasında seyreden veya Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatlar, sahipleri veya yat sahibince yazılı yetki verilmiş kişiler tarafından, ticari amaç taşımamak kaydıyla gezi, spor ve eğlence amacıyla seyir izin belgesi ile serbestçe gezebilirler. Bu çeşit yatlara karşılığında hiçbir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor ve eğlence amacıyla Türk veya yabancı ziyaretçi alınması mümkündür.

Yabancı Bayraklı Yatlara Ait Yedek Parçalar ve Malzemeler
Yabancı bayraklı yatların bakım ve onarım için gerekli yedek parçalarının ithalatı, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin geçici ithalat rejimi hükümlerine göre yürütülür. Yatlara yapılan bakım ve onarım işlemleri gümrük idaresinin gözetim ve denetiminde yapılır.

Yabancı bayraklı yatların yedek parçaları ile diğer malzemeleri yatın Türkiye'de kalış süresini düzenleyen 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 29 uncu maddesinde belirtilen süre kadar kalabilir.

Yabancı yatların yakıt ikmalleri
Yabancı teknelerin yakıt ikmalleri, yat limanı ve tesislerinde bulunan yakıt tedarikçileri tarafından gümrük muhafaza nezaretinde yapılır.

Türk Bayraklı Özel Yatlara İlişkin İşlemler
Türk Bayraklı Özel Yatlar, bir limandan diğer limana yapacağı seyir için liman başkanlıklarından Özel Seyir İzin Belgesi alarak gidebilirler.

Bu yatların yurtdışındaki bir limana çıkış yapması ve geri dönmesi halinde, Pasaport Kanunu, Gümrük Kanunu, Sahil Sağlık Kuralları ve diğer mevzuat uyarınca çıkış-giriş işlemleri uygulanır. Yurda girdiklerinde ise Özel Seyir İzin Belgesi düzenlenir.

Diğer işlemler
Yatta bulunan yatçı ve mürettebat sayısı Seyir İzin Belgesi ile beyan edildiğinden yatın girişinde ayrıca yatçı ve mürettebat listesi istenmez.

Seyir İzin Belgesinin, herhangi bir şekilde kaybedilmesi halinde, en yakın Liman veya Gümrük Muhafaza İdaresine bildirmek suretiyle yenilemesi yapılır. Usulüne uygun ve eksiksiz olarak doldurulan yeni belge, Liman Başkanlığınca onaylanır. Liman Başkanlığınca onaylanan bu belge, Gümrük Muhafaza İdaresi ve diğer ilgili resmi kuruluşlara ibraz edilerek kendilerine ayrılmış yerlere gerekli meşruhatlar verilir.

Yüzer halde gelme dışında herhangi bir yolla Türkiye liman bölgesine getirilen yatların Seyir İzin Belgesi işlemleri, yatın ilk denize indirildiği yerde başlar.

Yat sahibinin değişmesi, yatın yurtdışına çıkması veya herhangi bir nedenle belgenin kaybedilmesi halinde, Seyir İzin Belgesi'nin geçerliliği sona erer. Kaptanın değişmesi bu belgenin değiştirilmesini gerektirmez. Ancak, kaptan değişikliği Seyir İzin Belgesi'ne işlenir.

Çıkış işlemleri, Yatların yurtdışına çıkışı
Ülkemize giriş yapmış olan yatların, ülkemizden çıkışı ile ilgili işlem yine Seyir İzin Belgesi Y2 nüshası üzerinden yapılır. Yine internet sisteminde geçerli olan Seyir İzin Belgesi Y2 nüshası üzerinden gerekli bilgiler sisteme girilir. Sistem üzerinde liman başkanlığı onayına sunulduktan sonra, belge üzerine ÇIKTI alınır. Belge yat kaptanına imzalatılır ve liman başkanlığı gerekli tetkikleri yaptıktan sonra, yatın yurtdışı çıkışını onaylayarak Seyir İzin Belgesi'ni imzalar.

Yatın yurtdışı çıkışında, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme memuru, Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğü Pasaport Polis Memuru ve Gümrük Muhafaza memuru nezaretinde tekneye gidilerek teknenin çıkış evrakı ve liman başkanlığınca onaylanmış Seyir İzin Belgesi incelenir.

Kontrol için tekneye gelen her üç kurum memuru, kendilerine düşen evrakın tetkikinden sonra teknenin ve mürettebatın yurtdışı çıkış işlemlerini yaptıktan sonra Seyir İzin Belgesi üzerinde kendilerine ayrılmış bulunan yerleri imzalayarak kendilerine ait nüshaları alırlar ve böylece yatın "çıkış kontrolü" yapılmış olur.

Yatlarda Atık Uygulamaları
Gemi atıklarının takibi ve yönetimine ilişkin işlemlerin yürütüldüğü "Gemi Atık Takip Sistemi" ile "Mavi Kart Sistemi" 01.05.2020 tarihi itibarıyla erişime kapatılarak "Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)"na geçilmiştir. DAU ile Mavi Kart Sistemi'ne tabi küçük deniz araçlarına ait iş/işlemler de çevrim içi olarak gerçekleştirilmektedir.

Mavi Kart Sistemi (MKS) : Bayrağı ne olursa olsun GATS kapsamı dışında kalan atık üretecek donanıma sahip olan bütün gemiler ile bu gemilere hizmet veren kıyı tesislerinin (Balıkçı barınakları, yat limanları, çekek yerleri ve buna benzer kıyı tesisleri ile kara ile bağlantısı olmayan yüzer tekne bağlama yerleri ve platformlar) Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği hükümleri gereğince gerçekleştirecekleri işlemleri çevrim içi olarak düzenleyen uygulamadır. Atık motor yağı dışında atık üretecek bir donanımı bulunmayan deniz araçları Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) dışındadır.

Mavi Kart Sistemi (MKS)'ne tabi yatların kaptanları, donatanları veya acenteleri;

- Yatları kıyı tesisleri aracılığı ile MKS'ye kayıt ettirmekle,
- MKS kapsamında olan ve Türk karasularına ilk defa giren yabancı bayraklı yatlar seyir izin belgesi işlemleriyle birlikte kıyı tesisleri aracılığı ile MKS'ye kayıt ettirmekle,
- Yolcu ve personel dahil taşıma kapasitesi 12 kişiden az olan yatlar, seyir sırasında oluşan pis sularını ve çöplerini 15 günde en az bir defa atık kabul tesisi veya atık alma gemisine vermekle,
- Yolcu ve personel dahil taşıma kapasitesi 12 kişi ve üzeri olanlar, pis sularını ve çöplerini; limandan ayrıldıktan sonra faaliyetlerini tamamlayarak limana döndükleri günü takip eden 10 gün içerisinde; 10 gün içerisinde başka bir sefere çıkması halinde ise bu atıklarını, sefer öncesi atık kabul tesisi veya atık alma gemisine vermekle,
- Limandan ayrılmadan önce atık tanklarının doluluk oranının % 80 ve üzeri olması durumunda seyre kalkmadan önce atıklarını vermekle,
- Gemi acenteleri atık kabul tesisi veya atık alma gemisi yetersizliklerine ilişkin şikâyet bildirimlerini Denizcilik Atıkları Uygulaması'na giriş yaparak gerçekleştirmekle,

yükümlüdür.

13.1 KONTEYNER VE ELLEÇLEMESİ

13.1.1 Giriş

‘’Dünyayı değiştiren kutu” tabiri ilk kez konteynerin deniz ticaretinde kullanılmasının 50. Yılında Tom Hanchettın yazdığı kitaba aittir. Ticaretin başlangıcından bu yana insanlar, malları uzun mesafelere taşımak için çeşitli boyutlarda kutular, çuvallar, fıçılar vb. kullanıyorlardı. Mesela Yunanlılar, Akdeniz ve komşu denizlerdeki şarap, zeytinyağı ve tahılı diğer limanlara kürek ve yelkenli gemileriyle taşımak için amfora olarak bilinen eski saklama kaplarını kullandılar.

Malların bu tür değişik kaplarla taşınması, aktarılması yükleme ve boşaltma süreci, çok yoğun bir emek, zaman kaybı ve maliyetli bir işti. Farklı büyüklükteki bu paketler/kaplar aynı zamanda gemideki alanın etkili bir şekilde kullanılamaması anlamına gelirken, gemi için ağırlık ve denge zorluklarının yanı sıra aynı zamanda malların hasar görme olasılığını da arttırıyordu.

İşte Amerikalı armatör MalcolmMcLean1956 da konteyner gibi bir fikri hayata geçirerek kargo taşımacılığında büyük bir devrim yarattı. Mc Lean icadı olan konteyneri taşımak için değişiklik yaptığı tankere İdeal X adını vermiş ve üzerindeki 58 adet konteyner ile New Jersey’den Houston’a gitmek üzere yola çıkmıştır. Ideal X, konteyner taşımak için dönüştürülmüş ilk konteyner gemisi olarak tarihe geçmiştir. Ayrıca günümüzde nakliye konteynerlerini bağlamak ve sabitlemek için standart bir bağlantı sistemi olan twistlock ve twistlock yuvası da yine Malcom’un isteğiyle kendi adına çalışan mühendis Tentinger'in eseriydi.

Bu yıllardan sonra belirli güzergâhlarda açılan hatlar sayesinde konteyner taşımacılığı hızla gelişmiştir. İlk yapılan seferde kullanılan 58 TEU’luk geminin (ideal x) yerini şimdilerde 18.000-24.000 TEU’luk devasa konteyner gemileri almıştır.





Konteyner kullanmanın sağladığı kolaylık ve faydalarından dolayı, konteyner taşımacılığı hızlı bir gelişme göstermiştir. Standardizasyonun yakalanması ve artan yük çeşitliliğine paralel olarak konteyner tipleri de geliştirilmiştir. Her türlü yüke hitap edecek şekilde günümüzde birçok alanda yaygın olarak kullanılan (Standart, Tank, Flat, reefer, vb.) konteyner türleri üretilmiştir.

Dünya taşımacılık endüstrisinde artan taşıma talepleri hızla gelişmiş ve hâkim taşımacılık sistemine dönüşmüş olan Konteyner taşımacılığı, denizdeki ve limandaki tüm unsurların bir bütün içinde değerlendirilmesi gereken bir sistem oluşturmuştur. Bu sistem:

a. Konteyner ve tanımı,

b. Sağladığı yararlar,

c. Tipleri, tanımlama bilgileri ve işaretleri,

d. Liman operasyonları,

e. Ekipmanları,

f. Konteyner ve tehlikeli yüklerin elleçlenmesi,

g. Güvenlik önlemleri,

gibi gemi acentesini ilgilendiren başlıca konular olmuştur.

13.1.2 Konteyner ve Tanımı

İçine konan her türlü yük ve eşyayı dış etkenlerden koruyan, hasara uğramasını ve kaybolmasını önleyen, yüklerin birimleşmesini sağlayan, sağlam yapıda ve çok kere kullanılabilen deniz, kara ve hava taşıtlarıyla taşınmaya elverişli ve uluslararası standart (**ISO**) ölçülere sahip yükleme-boşaltma-elleçleme kolaylığı sağlayan, özel tertibatı bulunan, yük ve eşya taşımak için kullanılan kaplara, “**Konteyner**” denilmektedir.

Çok değişik alanlarda yaygın bir şekilde kullanılan bu kapalı kaplar, uluslararası standartlara göre üretilen, yük ve eşya taşımakta kullanılan "**Yük Konteynerleri**"dir.

13.1.3 Sağladığı yararlar

Dünyada geniş bir taşıma ve kullanım alanına sahip konteynerin sağladığı yararların çeşitli şekillerde tarifi yapılmıştır. Bunlar:

a. İçine konan yük ve eşyanın her türlü dış etkenlerden koruması,

b. Çeşitli yüklerin aynı konteynerde taşınabilmesi,

c. İçindeki yük ve eşyaların güvenli bir şekilde elleçlenebilmesi ve taşınabilmesi,

d. Birçok yük ve eşyanın bir kerede elleçlenebilmesi,

e. Taşıma kolaylığı ve ücretlerinde tasarruf sağlaması,

f. Bu kapların birçok kere kullanılabilir olması, gibi sıralanmaktadır.

13.1.4 Konteyner tipleri

Dünyada konteyner kullanımının sağlamış olduğu yararların anlaşılması ile konteyner taşıması (kullanımı) hızlı bir gelişme göstermiştir. Artan yük trafiği ve çeşitliliğine paralel olarak her türlü yüke uygun konteyner taleplerini karşılamak üzere üretimler yapılmıştır. Bugün her türlü yük ve eşya taşımaya elverişli konteyner tipleri vardır.

Konteyner türleri başlıca iki açıdan ele alınmaktadır. Birincisi yapımlarında kullanılan malzemeye göre, ikincisi de konteynerlerin kullanım şekillerine göredir. Kullanım amacına göre konteynerler, içine konan yükler dolayısıyla **"genel amaçlı"** ve **"özel amaçlı"** konteynerler olarak iki ana gruba ayrılırlar.

a. Genel amaçlı konteynerler

Genel amaçlı konteynerler, özel bir tertibat gerektirmeyen ve her türlü eşyanın taşınmasında kullanılan kapalı tip konteynerleri kapsar. Bu konteynerler de **havalandırmalı** ve **havalandırmasız** olmak üzere ikiye ayrılır. Ayrıca yüksekliği 2,6 m. (8'6")'den fazla olan konteynerler high-cube (yüksek hacimli) konteyner olarak adlandırılmakta olup bunların yükseklikleri standart olanlardan bir ınch fazladır yani 9'6"dir.

(1) Havalandırmasız Konteynerler

Bu tip konteynerlerle her türde yük ve eşya taşınmaktadır. Genellikle kuru yük tabir edilen malların taşınmasında kullanılır. Bu özelliklerden dolayı **"General Cargo", "kuru yük", "parça mal", "normal", "standart", "box"** konteyner gibi çeşitli isimler verilmiştir. Taşınmada özel bir tertibat gerektirmeyen ve özel kargo konteynerleri dışındaki konteynerleri kapsar. Tabanı, duvarları, tavanı olan ve bir kapıdan yükleme-boşaltma yapılan konteynerlerdir. Genel olarak çok çeşitli malların taşınmasına uygun olduğundan dolayı dünya pazarında en büyük paya sahip bulunmaktadır.

(2) Havalandırmalı Konteynerler

Bu konteyner tipi, standart konteynerler gibidir ve aynı yüklerin taşınmasında kullanılır. En önemli farkı havalandırmalı olmasıdır. Taşıma esnasında havalandırılması gereken yüklerin taşınmasında kullanılır. Havalandırma şekli mekanik veya mekanik olmayan şekildedir. Bunların bir kısmında, konteynerin alt veya üst kısımlarında havalandırma delikleri bulunurken bir kısmında, içeriye yada dışarıya yerleştirilmiş mekanik havalandırma sistemiyle havalandırılmaktadır.



b. Özel amaçlı konteynerler

Genel amaçlı konteynerler ile taşınmasında sakınca olan veya taşınamayan diğer yükler ile aynı yere konması uygun olmayan veya taşınmasında özel tertibat gerektiren yüklerin taşınması için özel tip

konteynerler geliştirilmiştir. Bu konteynerler, amaca uygun olarak içine konan malın özelliğine ve şekline göre çeşitli tiplere ayrılırlar.



(1) Kuru Dökme Yük (DryBulk) Konteynerleri

Bu konteynerlerin her tarafı tamamen kapalı olup sadece bir kapısı vardır. Çoğunluğu hava geçirmeyen ve her türlü küçük parça eşyaların, genellikle çeşitli tarım ürünlerinin, (hububat, baharat vb.) taşınmasında kullanılır. Basınçlı ve basınçsız çeşitleri vardır. Ayrıca general kargo taşımasında da kullanılır.

(2) Yüke Tahsisli Konteynerler

Bu tip konteynerler taşınacak yüke uygun ağır parçalı yükler ve canlı hayvanların taşınması gibi özel dizayn edilmiş konteynerlerdir. İçine konan malın cinsine göre canlı hayvan, otomobil, canlı balık vb taşıyıcı adlar alırlar. Özel amaçlı konteynerlerin hepsi, yüke tahsisli konteyner olarakta kabul edilebilir.

(3) Termal (Reefer) Konteynerler

Bu tip konteynerler normal sıcaklıkta bozulabilen et, balık gibi dondurulmuş, yaş sebze ve meyve, tereyağı ve peynir gibi süt ürünleri ve gıda maddeleri ile belli bir sıcaklık gerektiren malların taşınmasında kullanılırlar.

(4) Yalıtımlı (Insulated) Konteynerler

Yalıtımlı konteynerler, termal konteynerlerin içinde değerlendirilmekte ve aynı amaçlarla kullanılmaktadır. Bu tip konteynerlerin diğerlerinden farklılığı, içerisindeki sıcaklığı muhafaza edecek (termos) şekilde dizayn edilmiş olmalarıdır.

(5) Üstü Açık (Open Top) Konteynerler

Boyutları itibariyle normal konteynere sığmayan malların taşınmasında kullanılırlar. Genellikle çelikten yapılmış olup baskı ve tekstil makineleri, fabrika parçaları gibi büyük yüklerin taşınması için dizayn edilmiştir. Taşımada kullanım payı fazla olan özel tip konteynerlerdendir.

(6) Açık (Open Side) Konteynerler

Üstü açık konteynerlerle aynı amaçla üretilmiş ve aynı şekilde kullanılmaktadır. Aradaki fark, tavanın yanı sıra gerektiğinde yan duvarlarının da açılıp kapanabilir olmasıdır. Bu tip konteynerler bir ya da iki ucu açık, bir veya iki yanı açık ve tavan baş çerçevelerinde sökülebilen çeşitleri vardır.

(7) Platform (FlatRack) Konteynerler

Bu tip konteynerler, fazla büyük ve ağır eşyaların taşınmasında kullanılırlar. Bu tipin yan tarafları ve üstü tamamen açık platform şeklinde yapılmıştır. Genellikle ağaç, ağaç ürünleri ile demir çelik ürünlerinin taşınmasına çok uygundur. Taşınan malların muhafazası için korkulukları vardır. Bu konteynerlerin sabit başlı ve sabit direkli ile kapakları ve direkleri katlanabilir olanları da vardır.

(8) Tank Konteynerler

Sıvı mamullerin ve basınçlı gazların taşınması için geliştirilen, sac ve çelikten imal edilen konteynerlerdir. Bu tip konteynerler genellikle sıvı yiyecek maddeleri *(meyve suyu, alkol, sıvı yağlar vb.)* ve kimyasal maddeler *(tehlikeli yükler, kimyasal ve akaryakıt ürünleri ile zehirli maddeler)* taşınır. Gıda türü malların taşınması için yapılan konteynerlerin iç yüzeyi, paslanma ve aşınmalara karşı özel alaşımla kaplanmıştır. Bu konteynerlerin tehlikesiz sıvılar, tehlikeli sıvılar ve çeşitli gazlar için yapılmış tipleri de vardır.

13.1.5 Konteyner Tanımlama Bilgileri

Konteynerlerin zorunlu tanımlanmasında belirli özellikler vardır ve bir gemi acentesi bu zorunlu tanımlamanın özelliklerini ve ne anlama geldiklerini bilmelidir. Her konteyner sahibi bu özellikleri, imal ettirdikleri konteynerlerin üzerine yazmak ve **Bureau International desContainers (B.I.C.)** Uluslararası Konteyner Bürosuna kaydını yaptırmakla yükümlüdür.

Zorunlu Tanımlama Bilgileri

Konteynerlerin tanımlanması; mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri numarası ve kontrol rakamından meydana gelen verilerden oluşur. Tanımlama bunların hepsini kapsar.

a. Mal sahibi kodu:

Üç büyük harf ile gösterilir. Bu kodlar her konteynerde özeldir ve özel olması için ilgili ulusal kuruluş aracılığı ile **Bureau International desContainers (B.I.C.)** Uluslararası Konteyner Bürosuna kayıt ettirilmelidir.

b. Teçhizat kategori tanımlayıcısı:

Bir büyük Latin harfi ile gösterilir.

(1) Tüm yük konteynerleri için U,

(2) Konteynerle ilgili sökülebilir teçhizat için J,

(3) Çekiciler ve şasiler için Z harfi kullanılır.

c. Seri numarası:

Konteynerlerin seri numarası 6 rakamdan oluşur, rakamların tamamı 6'dan az olursa önlerine sıfır konularak 6'ya tamamlanır. Örnek: bir konteynerin seri numarasındaki rakamlar 1234'ten oluşursa o konteynerin seri numarası 001234 olarak yazılır.

d. Kontrol rakamı:

Konteynerlerde kontrol, rakamdan oluşur ve mal sahibi kodu ile seri numarası arasındaki geçişin doğruluğunu tespit etmekte kullanılır. Kontrol rakamı, konteynerin mal sahibi kodunu, teçhizat kategori tanımlayıcısını ve seri numarasını doğrulamalıdır.



Konteyner Tanımlama Bilgileri

13.1.6 Konteyner Tanımlama işaretleri

Yukarıda kısaca izah edilen tanımlama sistemine göre işaretlerin kullanımı yük konteynerleri için zorunludur ve bu işaretlerin bütün donatımlar için kullanılması önerilmektedir.

Konteynerin tipi ve ana dış ölçüleri konteyner üzerinde işaretlenmiş kodlarla belirlenmelidir. Boyut ve tip kodları konteyner üzerinde bir bütün olarak kullanılır. Bilgiler parçalara ayrılmamalıdır.

a. Boyut ve tip kodları :

(1) Boyut :

Konteyner boyut tipleri iki karakter ile gösterilir. Birinci karakter (sayısal veya alfabetik) uzunluğu, ikinci karakter genişliği ve yüksekliği gösterir.

(2) Tip :

İki karakter ile gösterilmektedir. Birincisi konteyner tipini gösteren alfabetik karakter, ikincisi Konteyner tipi ile ilgili genel özellikleri gösterir sayısal karakterdir.

b. İşletme işaretleri

Bu işletme işaretleri, yalnızca yük konteynerlerinin üzerinde belirli bilgileri ve gözle görülebilen uyarıları bildirmek için kullanılan işaretlerdir. Herhangi özel bir kodu temsil etmek için kullanılmaz.

(1) Zorunlu işaretler

Konteynerlerin azami brüt ağırlığı ile dara ağırlığının (Kg ve lb olarak) belirtilmesi emniyet açısından zorunludur. Emniyetle ilgili standartlar uyarınca konteynerler üzerinde deney için kullanılan azami brüt ağırlığının belirtilmesi zorunludur ve emniyet onay plakasında gösterilenle aynı olmalıdır. Konteyner tanımlama ve işletme işaretleri en iyi görünebilecek ve kolaylıkla okunabilecek yerlere yerleştirilmelidir.

(2) Hava/yer konteyneri sembolü

Konteynerin hava veya yer konteynerleri olduğunu, istifleme sınırlamaları ile göstermek için birtakım semboller kullanılmalıdır.

c. İşaretlerin yerleştirilmesi ve yeri

Konteyner tipleri göz önüne alındığında (kapalı, açık, platform vb.) işaretlerin yerleştirilmeleri ve yeri konusunda farklılık göstermeleri doğaldır. Burada kapalı konteynerler (standart) baz alınmış olup diğer konteyner tipleri için de verilen işaretlemenin yerleştirilmesi ve yeri konusunda bu kurala mümkün olduğunca uyularak yapılmalıdır.

d. Zorunlu tanımlama işaretleri

Konteyner üzerindeki mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri ve kontrol rakamının tek bir yatay çizgi üzerinde olması tercih edilir. Konteynerin yapısal özellikleri aksini gerektiriyorsa yerleştirme dikey olabilir.

(1) Boyut ve tip kodları, mümkün olduğunca mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri ve kontrol rakamının bulunduğu yatay çizginin altında tek bir çizgide olmalıdır.

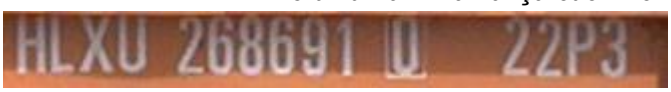
(2) Mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri ve kontrol rakamı düşey olarak gösterildiğinde boyut ve tip kodları zorunlu işaretlerin yanına yerleştirilmelidir.

(3) Bazı özel amaçlı konteynerlerde tamamen yatay veya düşey yerleştirme mümkün değilse diğer zorunlu işaretlerin yerleştirilmesi yatay ve düşey gruplar halinde yapılmalıdır.

(4) Tamamen yatay veya tamamen düşey yerleştirmenin mümkün olmadığı özel amaçlı ve diğer zorunlu tanımlama işaretlerinin yatay olduğu konteynerlerde, boyut ve tip kodları diğer zorunlu işaretlerin altında olmalıdır. Daha önce de belirtildiği gibi esas olan boyut ve tip kodları bir bütün olarak kullanılmalıdır.

(5) Konteyner mal sahibi kodu ve teçhizat kategori tanımlayıcısı birleşik olmalı ve seri numarasından en az bir karakter aralığı ayrı olmalıdır. Seri numarası, kontrol rakamından bir karakter aralığı ayrı olmalı ve kontrol rakamı bir kutu içerisinde olmalıdır.

Zorunlu Tanımlama İşaretleri Yerleştirme Şekli Örnekleri





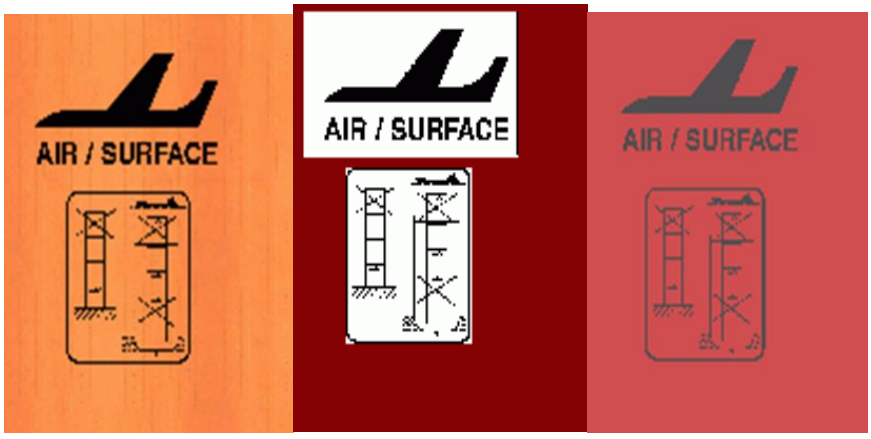


e. Zorunlu İşletme işaretleri

En büyük brüt kütle ve dara kütleleri, hava/yer konteyner sembolü, havai elektrik tehlikesine karşı ikaz işareti ve 2,6 m'den yükseklik işaretlerinin yerleşimi aşağıda verilen örneklerdeki gibi olmalıdır.

20 Feet' lik Konteyner Levhası 40Feet' lik Konteyner Levhası







13.1.7. Liman Operasyonları

Liman hizmetlerinin temelini, liman operasyonları oluşturur. Bu operasyonlar, limanın kendi örgütlenmesinin yanı sıra, geminin istekleri, acentelerin organizasyonu, gümrük operasyonları,

nakliyeciler, resmi kurumlar vb. diğer kuruluşları etkileyen bir operasyondur. Liman operasyonları birkaç başlık altında tanımlanır. Bunlar;

a. Gemi operasyonları

Limana hizmet almak ya da barınmak için gelen gemilere yönelik operasyonlardır. Geminin demirlemesi, rıhtıma yanaşması, rıhtımdan ayrılması, liman sahası içindeki manevraları bu operasyon dâhilindedir. Bu hizmetler kılavuz, römorkaj ve palamar hizmeti veren kuruluşlar tarafından verilir.

b. Yük elleçleme operasyonu

Bu operasyon gemi vinçleri ya da rıhtımda bulunan sahil vinçleriyle konteynerlerin gemiden boşaltılması veya gemiye yüklenmesine yönelik operasyondur.

c. İç taşıma operasyonları

Gemiden rıhtım sahasına indirilen konteynerlerin terminal içinde hizmet veren araçlarla depolama sahasına taşıma operasyonudur. Bunun tersi olarak, depo sahasındaki konteynerin rıhtıma taşınması da olur.

d. Depolama operasyonları

Gemiden tahliye edilen konteyner ile gemiye yüklenmek üzere kapıdan giriş yapan konteynerlerin geçici depolama yerine alınması operasyonudur.

e. Kapı operasyonları

Gemiye yüklenecek konteynerlerin liman sahasına girişlerinde veya gemiden çıkan konteynerlerin kapıdan çıkışlarında, kontrol yapılması, takibi için kayıt altına alınması operasyonudur.

13.1.8 Limanlarda kullanılan ekipmanlar








Konteyner elleçlemesinde çok çeşitli ekipman araçlar kullanılmaktadır. Bunların büyük bir çoğunluğu konteynerin köşelerine ***(kilit yuvalarına)*** oturarak kilitleyen **"spreader"** ve döner kilitlerle *(twistlock)* donatılmıştır. Bunların dışında bıçaklı olanları da mevcuttur. Bu araçlar:

- Rıhtım vinci, **SSG**
- Mobil vinç (**M**obile **H**arbour **C**rane),
- Saha istif araçları (RTG, Reach Stacker, Empty Stacker, Straddle Carrier),
- Tır vinci (Sidelifter)
- Konteyner forklifti (Straddle Carrier)

olmak üzere kullanım alanlarına göre belli başlı gruplara ayrılır.

a. Sahil / Rıhtım Elleçleme Vinçleri / SSG (Shipto Shore Gantry Crane)/ Raylı rıhtım vinci

Rıhtıma döşenmiş raylar üzerinde (rıhtıma paralel) hareket eder. Gemilere yükleme-boşaltma yapmada kullanılmakta olup; Mobil Harbour Crane' e oranla performansı daha yüksek bir ekipmandır.

b. MHC (Mobil Harbour Crane) / Mobil tekerlekli vinç

Rıhtım vinçleri belirli bir düzlemdeki ray üzerinde hareket ederken Mobil vinçler tekerlekli olmalarının verdiği avantajlarla farklı rıhtımdaki gemilere hizmet verebilir. Gemi operasyonunda konteyner tahliye/yükleme işlerinde ve saha içinde de gerek konteyner elleçlemede gerekse her türlü ağır parçanın elleçlenmesinde kullanılabilmektedir.

c. Saha vinçleri (istif araçları)

Konteyner istif araçları, çeşitlilik gösteren araçlardır. Saha içinde dolu ve boş konteyner elleçlemelerinde kullanılır. Spreaderli olanları yaygın olarak kullanılmaktadır. Bunun yanında konteynerlerde (özellikle 20'lik) bulunan deliklerden faydalanarak elleçleme yapabilen bıçaklı tipleri de vardır.

(1) RTG (RubberTyred Gantry) /Lastik tekerlekli istif vinç

Konteyner sahasında belli bir hatta tekerlekleri üzerinde hareket eder. Konteyner bloğuna İstif ya da istiften araçlara konteyner vermek amacıyla kullanılır.

(2) RS (Reach Stacker)Dolu konteyner istif aracı

Konteyner sahasında dolu konteynerlarin istifi amacıyla kullanılır. Tekerlekleri sayesinde limanın her yerine gidebilir.

(3) ES (Empty Stacker) Boş konteyner istif aracı

Konteyner sahasında boş konteynerlarin istifi amacıyla kullanılır. Tekerlekleri sayesinde limanın her yerine gidebilir.

(4) Taşıyıcı / Straddle Carrier

Saha içi konteyner istifinde kullanılır. Bir konteyner taşıma kapasitesine sahiptir. Dar alanlarda manevra yapabilir.

d. Vinçli Tır / Sidelifter

Tır üzerine monte edilen vinç sayesinde konteyner yüklemesi ve tahliyesi yapılır. Yükleme ve tahliye için ek ekipmana ihtiyaç yoktur. Fabrikaya boş olarak gönderilen konteyner, dolum yapıldıktan sonra Sidelifter ile tekrar araç üzerine yüklenebilir.

e. Konteyner Forklifti

Konteynerlerin istif ve taşıma araçları yanında hem kısa mesafelerde taşıma hem de istifleme aracı olarak kullanılan bir nevi lastik tekerlekli vinçleridir. Özellikle limanlarda istif yapmada kullanılan ideal araçlardır. Konteyner içi doldurma ve boşaltma işlemi de yapılır.

13.1.9 Konteyner yüklemesi

Konteynerlerin yüklenmesinde dikkat edilmesi gereken hususlar vardır. Öncelikle konteynerin temiz ve yüke uygun olmasına dikkat edilmelidir.

Uluslararası olarak taşınacak konteyner yüklemeleri büyük önem taşır. Yükleme sırasında dikkat edilmesi gereken önemli kurallar vardır ve bu kuralların uygulanmasına özen gösterilmelidir. Bu kuralları aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

a. Bir konteynerin içine birden fazla eşya yüklenecekse ağır olan yükler alta, hafif olan yük ve eşyalar üste konmalıdır.

b. Konteynerin elleçlenmesi ve gemi ile taşınması esnasında eşyaların zarar görmemesi için konteyner içine yüklenen yük ve eşyalar mutlaka sağlamlaştırılmalıdır. Duvarlar ile yük arasında ve yüklerin kendi arasında boşluk bırakılmamalıdır. Şayet boşluk kalırsa, bu boşluklar uygun malzeme *(hava yastığı, takoz vb.)* kullanılarak yükler emniyete alınmalıdır.

c. Konteynere yüklenen yük sıvı ise akmayacak şekilde konmalı, gerekirse çift ambalaj yapılarak akma ve sızmalar önlenmelidir.

d. Kuru yüklerin üstüne sıvı yükler kesinlikle konulmamalıdır. Sıvı ve katı eşyalar aynı konteynerde bulunacaksa sıvılar mutlaka alta konmalıdır.

e. Varil ve palet yüklemelerinde aynı seviye ve hizada bulunmasına dikkat edilmelidir. Yükler sarsıntı esnasında birbirine zarar vermeyecek şekilde yüklenir.

f. Konteyner içine tehlikeli eşya yüklenmişse, uluslararası taşımacılıkta kullanılan işaret etiketleriyle belirtilmelidir. Bu etiketin aynısı konteynerin dışına da yapıştırılmalıdır.

g. Birbiriyle uyuşmayan ve birbirine zarar verebilecek yükler aynı konteynere konmamalıdır. Şayet aynı yere konacaksa mutlaka birbirinden ayrı bölmelere konmalıdır.

h. Torbalı yükler düzgün bir şekilde istiflenmeli ve sağlamlaştırılmalıdır.

ı. Koku yayan eşyalarla koku emen eşyalar, aynı konteynere konmamalıdır.

j. Küf yapıcı eşyaların küf yapmasını önleyecek şekilde üzerleri kapatılmalıdır.

k. Gıda maddeleri ile zehirli maddeler asla aynı konteynere konmamalıdır.

l. Soğutmalı konteyner yüklemesinde, hava sirkülasyonu engellenmeyecek biçimde yüklenmelidir. Hava, eşyalar arasında rahat dolaşabilecek şekilde olmasına dikkat edilmelidir.

m Birbirini etkileyen kimyasal mallar, toza duyarlı yüklerle toz yayıcı yükler, kirletici (boya gibi) yükler ile kirden etkilenen yükler ve ağır parça yüklerle kolay kırılabilen yükler, aynı konteynere konmamalıdır.

n Nemli eşyalar ile rutubete duyarlı eşyalar aynı konteynere konmamalıdır. Nemden etkilenen eşyalar yüklenecekse konteynerin içine nem alıcı materyal konmalıdır.

o. Yüklenecek ağır kaplar, konteynerin tabanına eşit şekilde dağıtılmalıdır. Ağırlık merkezi yanlara, ön ve arkaya eşit olarak dağıtılmalıdır. Tabanı zayıf konteynere ağır yükler konmamalıdır. Bir noktaya fazla basınç yapan ağır eşyalar, konteyner içinde basıncın tabana yayılacak şekilde yüklenmelidir.

p. Palet dışında başka mal yüklenmiş ise, üst üste gelen mallar birbirine bağlanmalı ve taşıma esnasında konteynerin duvarına yapılacak baskı azaltılmalıdır.

r. Yük ve eşyaların yüklenmesinde uygun ekipmanın kullanılmasına, forklift bıçaklarının yüklenen eşyaya uygun olmasına dikkat edilmelidir.

s. Forklift ile yükleme yapılıyorsa konteyner içine girişi kolaylaştırmak ve yüklerin sarsılmaması için uygun rampa kullanılmalıdır. Rampanın yüksekliğinin konteyner tabanına sıfır olmasına dikkat etmelidir.

t. Yükler, konteynerin kara vasıtaları ve gemi ile taşınması esnasında zarar görmeyecek şekilde sağlamlaştırılmalıdır. Yükün sağlamlaştırılmasında konteynerlerin en sağlam yerleri *(köşe direkleri gibi)* ile konteyner içinde bulunan bağlama noktaları kullanılmalıdır. Yüklerin sağlamlaştırılmasında yüke uygun malzeme kullanılmasına özen gösterilmelidir.

u. Üstü açık konteyner doldurulmuşsa üstü mutlaka kapatılmalıdır. Açık konteynerlere yüklenmiş büyük parçalar branda ile örtülmeli ve brandanın açılmaması için hava şartlarına karşı ek önlemler *(ağ ile sağlamlaştırma gibi)* alınmalıdır.

v. Yüklenen yük miktarı, konteyner için tespit edilenden fazla yüklenmiş ise mutlaka belirtilmelidir.

y. Konteyner doldurulduktan sonra kapatılarak standart bir mühürle mühürlenmeli ve kayıt altına alınmalıdır.

13.1.10 Güvenlik

Liman ve gemi güvenliği

Uluslararası Denizde Can-mal emniyeti Sözleşmesi SOLAS Chapter XI - 2 (Denizde Güvenliği Arttırıcı Tedbirler) ile (**International Shipand Port Facility Security** Code) **ISPS** kod tesis edilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) denizde ve denizden gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla, gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin tedbirlerin alınması konusunda Maritime Safety Committee (MSC) Deniz Güvenlik Komitesi'ni yetkilendirilmiştir.

Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) tarafından, denizde ya da deniz yoluyla gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralları belirlenmiş, gemi ve liman tesislerinin güvenliği konusunda, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kod'u (ISPS CODE) oluşturulmuştur. Oluşturulan bu CODE ile denizcilik sektörüne, güvenlik (security) kavramı, gemilerle birlikte liman tesisleri de deniz güvenliğini de içine alacak kapsama getirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından da onaylanan ISPS CODE'un getirdiği sorumluluk, liman yöneticileri, gemi sahipleri ve yük taşıyıcıları tarafından paylaştırılmıştır.

ISPS CODE'un kapsadığı konular arasına, gemi ve liman güvenliğinin yanısıra yük giriş ve çıkışlarının güvenlik ekipmanı kurularak kontrol edilmesi, denetlenmesi de dâhil edilmiştir.

14.1 ACENTELİK İLE İLGİLİ BELLİ BAŞLI MEVZUAT FİHRİSTİ

14.1.1 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (İlgili Bölümler)

Md 102 – 123 Acentelik
Md 645 – 653 Kıymetli Evrak
Md 917 – 930 Taşıma İşleri Komisyonculuğu
Md 931 – 1400 Deniz Ticareti
Md 931-1060 Gemi, kimliği, bayrağı, sicili, rehni, ipotek, sigorta, intifa hakkı
Md 1061 – 1087 Yerel Deniz Trafiği ve Donatma İştiraki
Md 1088 – 1118 Kaptan, görevleri, yabancı mevzuata uyma, yola çıkma, gemide hazır bulunma, gemi jurnali, deniz raporu, kaptanın donatana karşı hak ve yükümlülükleri
Md 1119 – 1130 Deniz Ticareti Sözleşmeleri
Md 1131 – 1137 Zaman Çarteri Sözleşmesi
Md 1138 – 1141 Navlun Sözleşmesi
Md 1142 – 1177 Yükleme ve Boşaltma (Demirleme yeri, hazırlık bildirimi, yükleme, boşaltma süresi, sürastarya, hesabı)
Md 1178 – 1207 Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları
Md 1208 Taşıtanın ve Yükletenin Sorumluluğu
Md 1209 – 1227 Yolculuğun Başlaması veya Devamına Engel Olan Sebepler Yüzünden Sözleşmenin Sona Ermesi
Md 1228 – 1242 Denizde Taşıma Senetleri (Konişmento, içeriği, hükümleri, kıymetli evrak olma niteliği, navlun ispatı, diğer denizde taşıma senetleri)
Md 1243 – 1245 Emredici Hükümler
Md 1246 Zamanaşımı
Md 1247 – 1271 Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi
Md 1272 – 1285 Deniz Kazaları – Müşterek Avarya
Md 1286 – 1297 Çatma
Md 1298 – 1319 Kurtarma
Md 1320 – 1327 Gemi Alacakları
Md 1328 – 1349 Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini
Md 1350 – 1400 Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler

14.1.2 Gümrük Mevzuatı (İlgili Bölümler)

4458 Sayılı Gümrük Kanunu:

Md 5 – Temsil Hakkı ve Yetkilendirilmiş Yükümlü
Md 33 – 35 Taşıtların Türkiye Gümrük Bölgesine Giriş ve Çıkışı
Md 35A – 38 Özet Beyan ve Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Girmesi
Md 39 – 41 Eşyanın Gümrüğe Sunulması
Md 42 – 45 Gümrüğe Sunulan Eşyanın Boşaltılması
Md 46 Gümrüğe Sunulan Eşyanın Gümrükçe Onaylanmış Bir İşlem veya Kullanım Belirlenmesi Zorunluluğu
Md 47 – 50 Eşyanın Geçici Depolanması
Md 51 – 52 Transit Rejimi Altında Taşınan Eşyaya Uygulanacak Hükümler
Md 176 – Akaryakıt ve Kumanya ile ilgili Hükümler
Md 177 – 180 – Tasfiye edilecek eşyaya ilişkin işlemler
Md 220 - 221 Çalışma Zamanı ve Fazla Çalışma Ücreti
Md 225 - Gümrüklerde İş Takibi
Md 239 – 241 – Usulsüzlüklere ilişkin cezalar
Md 242 - İtirazlar

4458 Sayılı Gümrük Kanununa İlişkin Gümrük Yönetmeliği:

Md 60 – 66 Özet Beyan
Md 67 Varış Öncesi Bildirim
Md 68 – 69 Süre Sınırları
Md 70 Risk Analizi
Md 71 - Varış Bildirimi
Md 72 - 72A - 72L Taşıtların Kontrolü
Md 73 – 75 Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Girmesi ve Gümrüğe Sunulması, Boşaltılması
Md 77 – 97 Eşyanın Geçici Depolanması

Md 212 – 241 Transit Rejimi İşlemleri
Md 339 - Antrepolar Arasında Eşya Nakli
Md 435 – 437 Türkiye Gümrük Bölgesinden Çıkan Eşya (Özet Beyan, Kombine Taşımacılıkta Özet Beyan, Çıkış Bildirim)
Md 476 – 482 Yakıt ve Kumanyaya İlişkin Gümrük İşlemleri
Md 560 Çalışma Zamanı
Md 584 Usulsüzlüklere İlişkin Cezalar

14.1.3 5682 Sayılı Pasaport Kanunu

14.1.4 6458 Sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu

14.1.5 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği

14.1.6 618 Sayılı Limanlar Kanunu

14.1.7 Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar (11.8.1989 tarih ve 20249 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Karar Sayısı: 89/14391)

14.1.8 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

14.1.9 492 Sayılı Harçlar Kanunu

14.1.10 Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları(Her ülke ile yapılan anlaşma metinlerine Gelirler İdaresi Başkanlığının www.gib.gov.tr adresinden ulaşılabilir.)

14.1.11 2872 Sayılı Çevre Kanunu,

14.1.12 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

14.1.13 Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği (26.12.2004 tarih ve 25682 sayılı Resmi Gazete) (Değişiklik 18.3.2010 tarih ve 22525, 17.10.2017 tarih ve 30213 sayılı Resmi Gazeteler)

14.1.14 (Tüm) Limanlar Yönetmeliği – (31.10.2012 tarihli Resmi Gazete) (Değişiklikler 27.2.2013/ 28.4.2013/ 6.8.2013/ 22.10.2013/ 26.7.2014/ 20.10.2015/ 3.8.2016/8.4.2017/13.6.2018/ 24.9.2019/ 14.4.2023 ve 27.4.2023 tarihli Resmi Gazeteler)

14.1.15 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu (16.3.1982 tarih ve 17635 sayılı Resmi Gazete) (Son Değişiklik : 2.11.2023)

14.1.16 3218 Sayılı Serbest Bölge Kanunu

14.1.17 2893 Sayılı Türk Bayrağı Kanunu

14.1.18 2813 Sayılı Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun Kuruluşuna İlişkin Kanun

14.1.19 2813 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun

14.1.20 Gemi Acenteleri Yönetmeliği (5 Mart 2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete)

14.1.21 Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi (16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık oluru)

14.1.22 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği

14.1.23 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı

14.1.24 Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

14.1.25 Yerel Deniz Trafiği Rehberi

No 9

نومرو

دائره صحیه یه کوندرلمك اوزره
قرانتنه خانه سنده فی سنه ۱۲
تاریخنده اخذ وتوقیف اولنان مقبوض قوچانی

—∞—

النان رسومات

پاره غروش

فی سنه ۱۲

تذکره یی اعطا ایدن مأمورك امضاسی

N° 4652

TALON

A RENVOYER

à l'Administration générale
à Constantinople.

—∞—

Somme perçue : 117 30

Cont des sept Adonies

Galata le 18/1 Mars 1880

L'AGENT

[signature]

Détaché à .....

le .....

La remise de ce talon par les Capitaines est obligatoire à l'Office de Santé existant dans le premier port où s'arrêtera le navire.

ADMINISTRATION SANITAIRE

نومرو
نظارت صحیهٔ
دولت علیه

سند مقبوض
رسومات صحیه

	پالکز غروش پاره
اسم سفینه	
اسم قپودان	
سنجاغی	
طونیلاته سی	
وصولنده کی حموله سی	
پاتنته سی یعنی کلدیکی محل وتاریخ حرکتی	
صوك حرکت ایتدیکی لیمانك اسمی وویزه نومروسی	
پاتنته سی موجبنجه نهایت واره جغی محل	
بورادن حرکتنده کیده جکی محل	
عزیمتنده کی حموله سی	
پاتنته و یاخود ویزه سنك نومروسیله تاریخی	

ملاحظات

صحیه مأموری

فی سنه ۱۲

N° 4652

ADMINISTRATION SANITAIRE

Reçu des Droits

Somme perçue :	117 30
Nom du Navire.	Rtlge
Nom du Capitaine.	Lepes
Pavillon.	Autr
Tonnage.	235
Cargaison à l'arrivée	Port
Provenance originaire et date selon patente.	Marseille 14/26/2
Nom du dernier Port et Num. du visa.	
Destination finale selon Patente.	Corp
Destination au départ.	Sulina
Cargaison au départ.	Lest
N° de la patente ou du visa et date du départ.	3719 23/6 Mars 80

Observations :

L'AGENT

[signature]

le 18/1/3 1880