

# GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ

نومرو

داره معصیه کونترلک اوزرؤ  
قراننده ساله سندھ فی  
تاریخنده اخذ و توقیف اولتان مقبوض قوجانی

الان رسومات

بارہ غروش

فی سنہ ۱۲

تذکرہ فی اغطالیدن مأمورک امضائی

ADMINISTRATION SANITAIRE

TALON  
A RENVoyer  
à l'Administration générale  
à Constantinople.

Somme perçue: 1/10 6/10

Calata le 14/1/1881

L'AGENT  
M. B. B.

Délaché 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.

سند مقبوض  
رسومات صحیه

نومرو  
نظارت صحیه  
دولت علیہ

بارہ غروش بارہ

اسم سفینه  
اسم قبودان  
سماخی  
طوبیلاکسی  
وصولتہ کی جولہ سی  
بانتہ سی یعنی کادیکی محل و نارنج کرکی  
صوک کرکتا تدبیرکی ایماک اسمی ووزہ و مروس  
بانتہ سی موجبہ نہایت وارہ جفی محل  
پوزادن کرکتہ کیدہ جکی محل  
عز بیتہ کی جولہ سی  
بانتہ و باخود و زمستک نومرو سبلہ تاریخی

ملاحظات  
فی سنہ ۱۲

ADMINISTRATION SANITAIRE  
Reçu des Droits

Somme perçue: 1/10 6/10

Nom du Navire: Calata

Nom du Capitaine: Lepes

Pavillon: Aut.

Tonnage: 991

Cargaison à l'arrivée: Post

Provenance originaire et de la  
selon patente: Merselles 14/1/1881

Nom du dernier Port et Num.  
du visa: Comp. Lulina

Destination finale selon Patente: Comp. Lulina

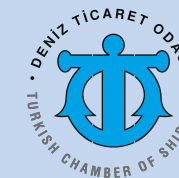
Destination au départ: Comp. Lulina

Cargaison au départ: Comp. Lulina

N. de la patente ou du visa et  
date du départ: 5/1/1881 12/6/1881

Observations: 18/1/1881 16/6/1881

L'AGENT



İ.M.E.A.K DENİZ TİCARET ODASI

İLE



VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ

Tarafından Müştereken Hazırlanmıştır

Aralık 2018

# GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ



---

**İ.M.E.A.K DENİZ TİCARET ODASI  
ve  
VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ  
TARAFINDAN  
MÜŞTEREKEN HAZIRLANMIŞTIR.**

Aralık 2018

# GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ

**İMEAK**  
**Deniz Ticaret Odası**  
**Yayınları / No: 101**

**ISBN:** 978-605-137-367-6

**Editör:**  
Neslihan BAŞARSLAN

**Baskı ve Cilt:**  
Umur Basım A.Ş.  
[www.umur.com.tr](http://www.umur.com.tr)

Revize edilmiş 3. Baskı (1.000 adet)  
Aralık 2018

Revize edilmiş 2. Baskı (1.500 adet)  
Nisan 2014

*(İlk versiyon 2007-2013 yılları arasında  
2.250 adet olarak basılmıştır.)*

## 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 su yolu 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.

Aradan geçen yedi yıl içinde denizcilik alanında uluslararası ve ulusal mevzuatın değişmesinden dolayı kitabın revize edilmesi zorunlu hale gelmiştir. Yine Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği himayelerinde gerek Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu Üyeleri gerekse Eğitim Seminerlerinde ders veren eğitimcilerin destekleriyle “Gemi Acenteliği Eğitimi” kitabı hem revize edilmiş hem de üç konu daha ilave edilerek yine Odamız tarafından bastırılmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 5 Mart 2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete ile yayınlanan “Gemi Acenteleri Yönetmeliği” ilgili maddeleri uyarınca, verilmesi zorunlu olan Gemi Acenteliği Personeli Eğitim Seminerlerine ilişkin “Gemi Acenteliği Eğitimi” adlı kitabın güncel hale getirilmesi şart olmuştur. Her zaman olduğu gibi bu kitap, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği tarafından tekrar gözden geçirilmiş ve basılmasına karar verilmiştir.

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 saygılarımla sunarım.

**Tamer KIRAN**

İMEAK Deniz Ticaret Odası  
Yönetim Kurulu Başkanı







## SUNUŞ

### (1)

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 itibarıyla 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 işlenmesi 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 Divilioğlu, Emin Eminoğlu, Yavuz Tarku, Ali Yavuz, Halil Delibaş 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 Divilioğlu, Emin Eminoğlu ve Halil Delibaş'a çok teşekkür ederim.

Kitabın revizesinde emeği geçen eğitmenlerimizden Sayın Ahmet Aytogan, Alper Keçeli, Burak Oruç, Hayriye Demiroğlu, Onur Turhan, Őkriye 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 kardeŐlerim de var ve ben bu kahraman kardeŐlerime 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

## SUNUŞ

### (2)

Deniz ticareti deyince akla ilk gelen su yolu 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, su yoluyla 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 itibarıyla 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 hinterlandları vardır. Bu nedenle ülkemizin su yolu taşımacılığı dünya ticaretinde önemli yer tutmaktadır. 2016 yılında dünyada 13,55 milyar ton yük taşımacılığı yapılmış ve bunun 11,34 milyar tonu deniz yoluyla gerçekleşmiştir.<sup>1</sup> Türkiye'nin dış ticaret hacminde taşınan yükün %88,06'sı su yoluyla gerçekleşmiştir.<sup>2</sup> Sahip olduğumuz limanlara gelen gemi sayısı ise 71.220 adet gemiyle gerçekleşmiştir.<sup>3</sup> Bu da gösteriyor ki, dünya ticaretinde Türkiye, su yolu taşımacılığında önemli yer tutuyor.

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

Bu kitabı yeniden gözden geçiren değerli kahramanlarımız vardır, Sayın Ahmed Nurüddin Gürpınar 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

---

<sup>1</sup> 2016 yılı Deniz Sektörü Raporu DTO yayını s. 82

<sup>2</sup> A.G.E. s. 83-84

<sup>3</sup> A.G.E. s. 87-88





## HAZIRLAYANLAR

Birinci Bölüm	<b>Gemi Acentesi Önemi, Görev ve Sorumlulukları</b> Hazırlayan: Ruhi DUMAN – Emin EMİNOĞLU Güncelleme: Ruhi DUMAN – Neslihan BAŞARSLAN
İkinci Bölüm	<b>Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve Eğitim Yönergesi</b> 5 Mart 2012 tarih ve 28224 Sayılı Resmi Gazete 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 Sayılı Bakanlık Oluru
Üçüncü Bölüm	<b>Gemi Tanımı – Tipleri ve Ölçümleri</b> Hazırlayan: Ali YAVUZ Güncelleme: Onur TURHAN/Burak OKÇU/A.Nuruddin Gürpınar
Dördüncü Bölüm	<b>Gemi Acentesinin Kurumlarla İlişkileri</b> Hazırlayan: Ruhi DUMAN – Şükriye VARDAR - Yetkin BAYTOK <b>Gemi Acentesinin Liman İşletmeleri ile İlgili İşlemleri</b> <b>Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerin Türk Boğazları Geçiş İşlemleri</b> Hazırlayan: Yavuz TARKU Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN
Beşinci Bölüm	<b>Gemi Acentesi ve Dokümantasyon</b> Hazırlayan: Cengiz DİVLİOĞLU – Yavuz TARKU Güncelleme: Ahmet AYTOGAN  <b>Türk Boğazları ve Gemi Acentesi</b> Hazırlayan ve Güncelleyen: Ruhi DUMAN
Altıncı Bölüm	<b>Acente ve Gemiye Verilen Hizmetler</b> Hazırlayan: Yavuz TARKU Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN
Yedinci Bölüm	<b>Navlun Sözleşmeleri</b> Hazırlayan ve Güncelleyen: Ruhi DUMAN
Sekizinci Bölüm	<b>Gemi Acenteliği ve Hukuk</b> Hazırlayan ve Güncelleyen: Ruhi DUMAN
Dokuzuncu Bölüm	<b>Çevre ve Deniz Kirliliğine Karşı Önlemler</b> Hazırlayan ve Güncelleyen: Hayriye DEMİROĞLU
Onuncu Bölüm	<b>Liman ve Gemi Güvenliği / Gemi Denetimleri</b> Hazırlayan: Halil DELİBAŞ Güncelleme: Burak ORUÇ/ Özer ÖZBEY <b>Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Madde Yükleri</b> Hazırlayan: Ruhi DUMAN <b>P&amp;I Kulüp Sigortaları</b> Hazırlayan: Alper KEÇELİ Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN <b>MLC-2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi</b> Hazırlayan: Ruhi DUMAN
Onbirinci Bölüm	<b>Ticaret Gemisi Sertifikaları ve Örnekleri</b> Hazırlayan ve Güncelleyen: Ruhi DUMAN
Onikinci Bölüm	<b>Deniz Turizmi / Kruvaziyer ve Yat Turizmi</b> Hazırlayan: Ruhi DUMAN
Onüçüncü Bölüm	<b>Konteyner ve Elleçlemesi</b> Hazırlayan: Ruhi DUMAN
Öndördüncü Bölüm	<b>Gemi Acenteliği ile İlgili Belli Başlı Mevzuat Fihristi</b> Hazırlayan: Neslihan BAŞARSLAN

EDİTOR: Neslihan BAŞARSLAN  
Ahmed Nuruddin Gürpınar

## İÇİNDEKİLER

### BİRİNCİ B Ö L Ü M

- 1.1 – GEMİ ACENTESİ – ÖNEMİ VE ACENTELİK TARİHİ**  
**1.2 – ACENTELİK KAVRAMLARI – GÖREV ve SORUMLULUKLAR**

Sayfa No:

2 – 4

5 - 11

- 1.2.1 – Gemi Acenteliği
- 1.2.2 – Temsilcilik
- 1.2.3 – Gemi Acentelik Hizmetleri
  - 1.2.3.1 – Gemiye Verilen Hizmetler
  - 1.2.3.2 – Yolcu ve Yüke Verilen Hizmetler
- 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 )**  
**1.4 – GEMİ ACENTELİK İŞLETMESİ OFİS DÜZENİ**

12

12 – 15

- 1.4.1 – İş Yerin Bulunduğu Yer
- 1.4.2 – İş Yerin 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**

15 – 20

- 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
  - a. Armatör Acentesi
  - b. Kiracı Acenteliği
  - c. Koruyucu Acentelik
- 1.5.5 – Acentenin Masraf İlişkileri
  - a – Zaman Esaslı Gemi Kiracısının Masrafları
  - b – Donatana Ait Masraflar
  - c – Yükleyici veya Alıcının Masrafları
  - d – Nihai Harcamalar Faturası
  - e – Tediye Hesabının Tutulması
  - f – Acente Harcamaları Pusulası

- 1.6 – GEMİ ACENTELİK HİZMETLERİ ÜCRET TARİFESİ**  
**( 10 Mart 2008 Tarih ve 26812 Sayılı Resmi Gazete)**

21 – 29

- 1.6.1 – Proforma Fatura Tanzimi
  - a - Uğraksız Geçen – Transit – Gemiler
  - b - Liman Uğraklı Gemiler

## **İKİNCİ B Ö L Ü M**

Sayfa No:

### **2.1 - GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ ve GEMİ ACENTELERİ EĞİTİM YÖNERGESİ**

31 - 40

- 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)

## **ÜÇÜNCÜ B Ö L Ü M**

### **3.1 - GEMİ TANIMI – GEMİ TİPLERİ ve GEMİ ÖLÇÜMLERİ**

42 - 48

- 3.1.1 – Gemi Tanımı
- 3.1.2 – Gemi Tipleri
  - 1- Kuru Yük Gemileri ( Dry Cargo Ships )
    - a. Dökme Yük Gemileri ( Bulk Carriers )
    - b. Çok Maksatlı Gemiler ( Multipurpose Ships )
    - c. Konteyner Gemileri ( Container Ships )
    - d. Ro-Ro Gemileri ( Ro-Ro Ships )
    - e. Soğuk Hava Depolu Gemiler ( Refrigerated Vessels )
  - 2 – Tankerler ( Tankers )
  - 3 – Yolcu Gemileri
- 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**

### **4.1 – GEMİ ACENTESİNİN KURUMLARLA İLİŞKİLERİ**

50 – 89

- 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
  - 1. Gümrük işlemleri
    - Özet Beyan
  - 2. Gümrük Muhafaza İşlemleri
    - Geliş kontrolü
    - Gidiş Kontrolü
- 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
  - Navlun Hasılatı Oda Payı
  - Liman Hizmet Ücreti
  - Yat Seyir İzin Belgesi/Transit Log
- 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 90 – 96

- 4.2.1 – Kılavuz ve Römorkör İşletmeleri
- 4.2.2 – Geminin Yanaşma ve Kalkmasında Liman İşletmeleri Program Toplantılarına Katılım
- 4.2.3 – Yükleme ve Boşaltmada İşçilik, Puantaj Hizmetleri

#### 4.3 – UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN TÜRK BOĞAZLARI GEÇİŞ İŞLEMLERİ 97 – 101

- 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 104 – 122

- 5.1.1 – Gemi İhbarları ve Bildirimler
- 5.1.2 – Gemi Evrakı
- 5.1.3 – Yük ile İlgili Evrak
  - a. Konişmento (Bill of Lading)
  - b. Yük Teslim Talimat Formu (Ordino)
  - c. Yük (Cargo) Manifestosu
  - d. Özet Beyan
  - e. Varış Bildirimi
  - f. İstifleme Planları (Stowage Plan / Cargo Plan)

#### 5.2 – TÜRK BOĞAZLARI VE GEMİ ACENTESİ 123 – 171

- 5.2.1 – Giriş
- 5.2.2 – Türk Boğazları
  - 5.2.2.1 – Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları  
Türk Boğazları'ndan Geçecek gemiler için ilave kurallara tabi gemiler ve Uygulama Esasları;
    - a. Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak:
    - b. Toplam yedek Boyu 300 metrenin altında olanlar
    - c. Yüksek hava çekimli gemiler
    - d. Türk Boğazları'ndan yapılacak yedekli geçişler
    - e. Türk Boğazları'ndan yedekli geçişlerde refakat römorkör tahsis
  - 5.2.2.2 – Türk Boğazlarında Raporlama Sistemi (TÜBRAP)
    - a. Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT üzeri olan gemiler,
    - b. Boyları 200 - 300 metre arası olan gemiler,
    - c. Boyları 300 metreyi aşan gemiler,
    - d. Marmara Deniz limanlarından kalkacak gemiler,
    - e. Gemi Acenteleri tarafında SP 1 Formunun verilmesi
    - f. Gönderim yapılacak e-devlet adreslerine beyan örneği
    - g. Gemi kaptanı tarafından verilecek SP 2 Raporu
  - 5.2.2.3 – Uğraksız geçiş ve şartları.
    - a. Uğraksız geçişlerin bozulma durumları
    - b. Uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar
  - 5.2.2.4 – Türk Boğazlardan gemilerin geçiş kuralları,
    - a. İstanbul Boğazı İçin;
    - b. Çanakkale Boğazı İçin
  - 5.2.2.5 – Akıntı koşullarında Trafik Düzeni ve gemilerin geçiş kuralları
  - 5.2.2.6 – Olağanüstü durumlar ve risk altındaki gemiler
  - 5.2.2.7 – Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve kaza durumları
    - a. TBGTH Merkezler tarafından yapılacaklar
    - b. Liman Başkanlıkları tarafından yapılacaklar

- c. Gemi tarafından yapılacaklar
- 5.2.2.8 – Kurtarma yardım hizmetleri
- 5.2.2.9 – Gemilerin acente ile buluşma yerleri
- 5.2.2.10 – Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

Sayfa No:

### **5.3 - TÜRK BOĞAZLARI; KIYI VE DENİZ GÜVENLİĞİ**

- 5.2.3.1 - Giriş
- 5.2.3.2 - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- 5.2.3.3 - Deniz Haberleşme
- 5.2.3.4 - Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
- 5.2.3.5 - Kılavuz ve Römorkör Hizmetleri
- 5.2.3.6 - Seyir Yardımcıları
  - a. Fenerler
  - b. Mendirek Fenerleri
  - c. Işıklı Şamandralar
  - d. Sis Düdükleri
- 5.2.3.7 - Deniz Hizmetleri Gemi Kurtarma ve Yardım
- 5.2.3.8 - Tarife
- 5.2.3.9 - Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi
  - a. Deniz Kirliliklerine Müdahale
  - b. Çevre Kirliliği ve Deniz Emniyeti
- 5.2.3.10 - Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi

## **ALTINCI B Ö L Ü M**

### **6.1 - ACENTE VE GEMİYE VERİLEN HİZMETLER**

173 – 201

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

## **YEDİNCİ B Ö L Ü M**

### **7.1 - NAVLUN SÖZLEŞMELERİ**

203 – 209

- 7.1.1 – Giriş
- 7.1.2 – Navlun
- 7.1.3 - Navlun Sözleşmesi Kavramı
- 7.1.4 – Navlun Sözleşmesi
- 7.1.5 – Navlun Sözleşmesi Tanımları
- 7.1.6 – Gemi Acentelerinin Görev ve Sorumlulukları

## SEKİZİNCİ B Ö L Ü M

Sayfa No:

### 8.1 - GEMİ ACENTELİĞİ ve HUKUKU

211 - 224

#### 8.1.1 – Deniz Ticareti Hukuku

- a. Giriş,
- b. Gemi,
- c. Geminin Bayrağı,
- d. Kaptan,
- e. Gemi Jurnalı,
- f. Taşıtanın Yükleme Görevi ve Doğru Beyanda Bulunma Yükümlülüğü
  - i. Yükleme Yeri,
  - ii. Yükleme Harcamaları,
  - iii. Yükün Güverteye yüklenmesi ve İstifi,
  - iv. Boşaltma ve Teslim

#### 8.1.2 – Konişmento

- a. Tanım,
- b. Konişmentonun İçeriği,

#### 8.1.3 – Deniz Raporu

#### 8.1.4 – Avarya ( Müşterek Avarya )

#### 8.1.5 – Gemilerin Tutuklanması,

#### 8.1.6 - Deniz Sörveyörleri,

- a. Klas Sörveyi,
- b. Liman Sörveyi,
- c. Kaza Sörveyi,
- d. Yük Sörveyi,
- e. Kulüp Sigortası Sörveyörü

#### 8.1.7 – Gemi Mürettebatı

- a. Gemi Adamı,
- b. Mürettebatın Ülkesine Dönüşü,
- c. Gemiden Firar Eden Personel,
- d. Kaçak Yolcular,
- e. Armatör-Acente İlişkisi,

#### 8.1.8 - Gemi Acentelerinin Görevi ve Uygulamaları

## DOKUZUNCU B Ö L Ü M

### 9.1 – ÇEVRE ve DENİZ KİRLİLİĞİNE KARŞI ÖNLEMLER

226 – 245

#### 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

248 - 262

#### 10.1.1 – Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu ( ISPS Code)

##### 10.1.1.1- Hangi Gemi ve Kıyı Tesisleri ISPS koda dâhildir?

##### 10.1.1.2- İdarenin Yetki ve Sorumlulukları

##### 10.1.1.3- ISPS Temas Bilgileri

##### 10.1.1.4- İdarenin Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına Devredebileceği Yetkiler

##### 10.1.1.5- Gemiler için ISPS Sorumlulukları

##### 10.1.1.6 - Limanlar için ISPS Sorumlulukları

<b>10.2 – ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODU (ISM KODU)</b>	<b>Sayfa No:</b> 263 - 271
10.2.1 – Amaç	
10.2.2 – Kodun Gemi Tiplerine Göre Yürürlüğe Girme Tarihleri	
10.2.2.1 – Tanımlar	
10.2.2.2 – Hedefler	
10.2.2.3 – Emniyetli Bir İşletmecilik Sistemi için Fonksiyonel Gereklilikler	
10.2.2.4 – Şirket Yetki ve Sorumlulukları	
10.2.2.5 – Atanmış Kişiler (DPA – Designated Person Assigned)	
10.2.2.6 – Kaptanın Yetki ve Sorumlulukları	
10.2.2.7 – Gemi Operasyonları için Planların Oluşturulması	
10.2.2.8 – Acil Durumlara Hazırlık	
10.2.2.9 – Uygunsuzlukların, Kazaların ve Tehlikeli Olayların Bildirim ve İncelenmesi	
10.2.2.10 – Gemi ve Teçhizatın Bakımı	
10.2.2.11 – Dokümantasyon	
10.2.2.12 – Şirketin Doğrulaması, Gözden Geçirmesi ve Değerlendirmesi	
10.2.2.13 – Belgelendirme, Doğrulama ve Kontrol	
10.2.2.14 – ISM Belgeleri ve Geçerlilik Süreleri	
<b>10.3 – BAYRAK DEVLETİ KONTROLLERİ</b>	<b>271 - 276</b>
10.3.1 – IMO ve Bayrak Devletleri	
10.3.1.1 – Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	
10.3.1.2 – Uluslararası Denizcilik Örgütünün Faaliyet Alanları	
10.3.2 – Bayrak Devletlerinin Yasal Sorumlulukları	
10.3.3 – Bayrak Devletlerinin İcrai Sorumlulukları	
10.3.4 – İdare Namına Görev Yapan Onaylı Kuruluşların Sorumluluğu	
<b>10.4 – LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ ( PSC – PORT STATE CONTROL )</b>	<b>276 - 284</b>
10.4.1 – Liman Devleti Kontrolü Neden Yapılır?	
10.4.2 – Liman Devletlerinin Sorumlulukları	
<b>10.5 – DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ MADDE YÜKLERİ</b>	<b>285</b>
<b>10.6 – P&amp;I KULÜP SİGORTALARI</b>	<b>286 – 288</b>
10.6.1 – P&I Kulüplerin Mantiğı ve İşleyişi Nasıldır?	
10.6.2 – P&I Kulüplerin Tarihçesi	
10.6.3 – P&I Sigortasına İlişkin Mevcut Mevzuat	
10.6.4 – P&I Poliçelerin Kontrolleri	
10.6.5 - Türk P&I Sigorta Şirketi	
<b>10.7 – MLC 2006 – DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ</b>	<b>289</b>

## ONBİRİNCİ B Ö L Ü M

<b>11.1 - TİCARET GEMİSİ SERTİFİKALARI ve ÖRNEKLERİ</b>	<b>291 - 328</b>
11.1.1 – Giriş	
11.1.2.- Bir Ticaret Gemisinde Bulunması Gereken Belgeler	
11.1.3 – Sertifikaların İbraz Edildiği Yerler ve Uygulamaları	
11.1.4 – Gemilerde Bulunan Sertifikalar ve Anlamı	
11.1.5 – Sertifikalara ilişkin örnekler	



## ONİKİNCİ BÖLÜM.

Sayfa No:

### 12.1 - DENİZ TURİZMİ

330 - 340

- 12.1.1 – Kruvaziyer Turizmi
  - 12.1.1.1 – Kruvaziyer Gemilerde Acentelik İşlemleri
    - a. Başvuru ve Koşulları
    - b. Kruvaziyer Gemilerin Liman İşlemleri
    - c. Bir Geminin Limana Gelişinde Yapılacak İşlemlerin Sıralaması
    - d. Gemilerin Geliş-Gidiş Kontrolü için Gerekli Dokümanlar
    - e. Gemilerin Limanda Bulunduğu süre içinde Yapılan İşler
- 12.1.2 – Yat Turizmi
  - 12.1.2.1 – Uygulama
  - 12.1.2.2 – Tanımlar
  - 12.1.2.3 – Yat Turizmi ile İlgili Genel Kurallar
    - a. Başvuru ve Koşulları
    - b. Yatların Giriş İşlemleri
    - c. Giriş İşlemlerinin Sıralaması
    - d. Sağlık Kontrolü
    - e. Pasaport Kontrolü
    - f. Liman Başkanlığı
    - g. Gümrük Kontrolü
    - h. Yatların Acentelik İşlemleri
    - ı. Yatların Sınıflandırılması
    - i. Yatların Türk Limanına Girişi
    - j. Yurda Giriş Yapmış Olan Yatların Güzergah, Kaptan, Donatan vb Değişikliği
    - k. Yat Kayıt Belgesi (Transit Log) Geçerlilik Süresi
    - l. Türk Limanlarında Bulunan Yabancı Bayraklı Yatlara İlişkin İşlemler
    - m. Yatların Türkiye’de Kalış Süreleri
    - n. Yabancı Bayraklı Yatlara ait Yedek Parçalar ve Malzemeler
    - o. Yabancı Yatların Yakıt İkmalleri
    - ö. Türk Bayraklı Özel Yatlara İlişkin İşlemler
    - p. Diğer İşlemler
    - r. Çıkış İşlemleri / Yatların Yurt Dışına Çıkışı

## ONÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 13.1 – KONTEYNER VE ELLEÇLEMESİ

342 - 349

- 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
- 13.1.9 – Konteyner Yükleme
- 13.1.10 – Güvenlik

## ONDÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 14.1 - ACENTELİK İLE İLGİLİ BELLİ BAŞLI MEVZUAT FİHRİSTİ

350 – 351

# **BİRİNCİ B Ö L Ü M**

## **1.1 – GEMİ ACENTESİ – ÖNEMİ VE ACENTELİK TARİHİ**

## **1.2 – ACENTELİK KAVRAMLARI – GÖREV ve SORUMLULUKLAR**

- 1.2.1 – Gemi Acenteliği
- 1.2.2 – Temsilcilik
- 1.2.3 – Gemi Acentelik Hizmetleri
  - 1.2.3.1 – Gemiye Verilen Hizmetler
  - 1.2.3.2 – Yolcu ve Yüke Verilen Hizmetler
- 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 )**

## **1.4 – GEMİ ACENTELİK İŞLETMESİ OFİS DÜZENİ**

- 1.4.1 – İş Yerin Bulunduğu Yer
- 1.4.2 – İş Yerin 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 – Giriş
- 1.5.2 – Olayları Olduğu Gibi Bildirmek
- 1.5.3 – Acente – Donatan ve Navlun İlişkisi
- 1.5.4 – Gemi Acentelerinin Sınıflandırılması
  - a. Armatör Acentesi
  - b. Kiracı Acenteliği
  - c. Koruyucu Acentelik
- 1.5.5 – Acentenin Masraf İlişkileri
  - a – Zaman Esaslı Gemi Kiracısının Masrafları
  - b – Donatana Ait Masraflar
  - c – Yükleyici veya Alıcının Masrafları
  - d – Nihai Harcamalar Faturası
  - e – Tediye Hesabının Tutulması
  - f – Acente Harcamaları Pusulası

## **1.6 – GEMİ ACENTELİK HİZMETLERİ ÜCRET TARİFESİ ( 10 Mart 2008 Tarih ve 26812 Sayılı Resmi Gazete)**

- 1.6.1 – Proforma Fatura Tanzimi
  - a - Uğraksız Geçen – Transit – Gemiler
  - b - Liman Uğraklı Gemiler

### **HAZIRLAYAN**

Ruhi DUMAN – Emin EMİNOĞLU  
Güncelleme: Ruhi DUMAN – Neslihan BAŞARSLAN

## 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 aracıdır. 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, Georges Schrimpf, 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, Doros Brothers, Timothee Reboul, A.Seymery, A.Tchaikowsky, Gilchrist Walker & 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.

116 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 özendirmeaktır.

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 hesaplama sistemi ile ilgili bilgiler sunmaktadır.

Üyelerine sunmuş olduğu bu hizmetler yanında, uzun yıllara yayılmış olan tecrübelerine dayanarak kazandığı edimlerini, 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.

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.

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.

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 Aliğa'** 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 (1), 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.

(1) 6458 sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu 11.4.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve 5682 sayılı Pasaport Kanununun bazı maddelerini yürürlükten kaldırmıştır.

Bu temsilcilik sırasıyla;

- Gemi kaptanını,
- Geminin kendisini,
- Geminin armatörünü,
- Geminin kiracısını,
- Geminin işletmecisini,
- Geminin merkez acentesini,
- Geminin bulunduğu 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 işlemlerle 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:

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

### 1. 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.

### 2. Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler

Gemi limana gelmeden evvel taşıyan, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme/boşaltma şartların 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 geçilir.

### 3. Geminin limana gelişinde verilen hizmetler

- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği tarafından sağlık kontrolünün yapılmasını, 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 ücreti,
- Türk limanlarında demirleme ücreti,
- Gemi ambarlarının açılıp kapatılması,
- Yükleme boşaltma donanımlarının hazırlanması,
- Ücretler, kimin tarafından ödeneceği

#### Kılavuzluk hizmeti,

Gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılma sırasında, şamandıra, platform ve mendireklere bağlamalarında, demirlemelerinde, kıçtankara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (shifting'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 ayrılma sırasında, şamandıra, platform ve mendireklere bağlamalarında, kıçtankara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (shifting'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.

**4. 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 donataanına 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.

## 5. 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 shifting 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 shifting hizmeti,**

Gemideki yük ve eşyanın, geminin aynı veya diğer ambara veya güverteleri arasında yerinin değiştirilmesi hizmetidir. Gemi içi shifting hizmetleri yükleme boşaltma operasyonunun bir parçası olmakla birlikte hizmet zincirinin olağan bir halkası değildir. Yük shifting hizmeti, bazen liman sırasındaki (rotasyondaki) değişiklik veya yükün özelliği sebebiyle yükleme boşaltma operasyonu ile ilgilenen gemi zabiti boşaltma limanında shifting yaptırtma durumunda kalabilir. Olağan olmamakla birlikte, yük shiftingi 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 (rıhtımüstü) hizmetleri de denir. Bu hizmet, yükleme boşaltma hizmetlerinin supalan veya ardiye bağlantılı hizmet oluşuna göre farklılık gösterir.

Yanışma yeri açıkta (şamandıra 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,
- İş 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.

İş 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 yapılacağını 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 taşımaktadır. 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; ticaretle bir başkası için hareket eden**” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımın en önemli kısmı, ‘**etki yaratan**’ ifadesidir. Gemi yöneticisi acenteye, kendi çıkarlarını gözetken ve talimatlarını alan ve onları iyi ve kârlı sonuca erıştiren, 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.

Bu cümleden olarak, 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 şekinden 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 çalışması 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 Distress and Safety Sistem*) tam uygulanması ve karada seyyar (cep) telefonlarının, neredeyse evrensel kullanıma geçmesi ile birlikte, acente ile gemi arasında bağlantı kurma işleri de tamamiyle 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 tanıtmayı 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 bazılarını kurtarabilmiş olması yapılabilecek en önemli acentelik görevlerinden biri olduğu gibi kaptanın dolayısı ile gemi sahibi veya işleticisinin memnuniyeti sağlanmış olacaktır. Eğer bu başarılabaksa 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 karşılmasını sağlamak, acente masraflarını ödeyen tarafın sorumluluğudur. Başka para birimlerine dönüştürürken karşılaşılan herhangi bir maliyet veya banka masrafı için havalelerden düşülen ücretler, temsil olunan kişi hesabıdır.

#### 1.4.8 – Nakit Akışı

Her kurumun bir nakit akış programı vardır. Gemi acenteliği konusunda nakit akışı daha da önem arzeder. 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:

1. Liman harcamaları ve/veya yükleme boşaltma masrafları için donatan ve kiracı arasında herhangi bir ayırım olup olmayacağını belirlenmesi
2. 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;

1. Eğer gemi sefer esaslı kirada çalıştırılıyorsa donatan,
2. 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 onarmış gibi hareket eden işletmeciler tarafından yapılmış olduğu durumlar da bulunabilir. Böyle bir durumda masrafların kimin hesabına olacağını 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,
- Rihtım 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 tarifisinin 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 kalmış 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:

- 1) İşin elde edilmesi,
- 2) 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 imkanı 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 demirlediye demirleme tarihi / saati.
- Demir alma tarihi / saati, (eğer gemi demirlediye)
- 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 yük ile ilgili olaylar oluştuğunda, 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 yük ile 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 toplamıdır. Navluna, deniz taşımasına ilişkin her türlü sürşarj ve ek gelirler dâhildir.

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:

**a) Taşıyıcının Görevi.**

- 1) Acentenin görevini yapabilmesi ve işin gerçekleşmesi ile ilgili tüm dokümanları sağlamak ve acenteye iletmek,
- 2) Geminin programlarını, uğranılacak limanları ve denizyolu politikası ile ilgili bilgileri tam ve zamanında bildirmek,
- 3) Navlun tarifeleri ve navlun ve diğer masrafların tahsilatı ile ilgili anlaşmaların tüm koşullarını uygulanması için acenteye yazılı olarak bildirmek,
- 4) Gemi masraflarını karşılamak üzere acentenin talep ettiği bedeli avans olarak göndermek veya navlun tahsilatından kullanılmasına onay vermek,
- 5) 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.

**b) Acentenin Görevleri**

- 1) 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,
- 2) Navlun ve ilgili hesapların tahsilatı ile taşıyıcıya ait tüm navlunları ve diğer ücretleri taşıyıcının isteyebileceği sürede taşıyıcıya göndermek, (Banka masrafları taşıyıcının hesabına aittir.)
- 3) 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:

- a. Armatör acentesi
- b. Kiracı Acentesi
- c. Koruyucu Acente olmak üzere sınıflandırılırlar



## **Armatör Acentesi**

Taşıyanı temsil yetkisinin charterer (kiracı) tarafından charter 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, charter 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 charter 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 charterinde de gemiyi kirasına alan charterer (kiracı donatan) gemi acentesini seçme ve atama hakkına sahiptir. Bu da chartererin gemiyi işleten kişi / kuruluş durumunda olmasından ötürüdür. Gemiye çekip çeviren kişi olarak charterer (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 charterinin malik donatana yüklediği bu edim kuşkusuz geminin çalıştırılmasını kapsamaz. Bu husus kiracı donatanın uhdesindedir.

Zaman charterine alınmış bir geminin başka bir kişiye yeniden zaman esaslı kiralınması 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" (gözetim acentesi) denir. Koruyucu acentenin

varlık kazanmasında kiracı acentesinin donatan namına hizmet vermekte olması ve fakat kiracı tarafından öngörülmuş 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:

#### **a – 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.

#### **b – 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.

#### **c – Yükleyci 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. Yükleycinin / alıcının kendileri bu ücretleri liman işletmelerine ödeyebileceği gibi çoğu zaman gemi acentesi aracılığı ile ödemeyi tercih ederler.

#### **d – 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.

#### **e – 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.

#### **f – 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 ( 10 Mart 2008 Tarih ve 26812 Sayılı Resmi Gazete )

### Sanayi ve Ticaret Bakanlığından:

#### **Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ ( İç Ticaret: 2008/1 )**

##### **Amaç**

**MADDE 1 –** (1) Bu Tebliğin amacı, Türkiye Karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları'ndan geçen deniz taşıt ve araçlarının acentelik hizmetlerini ifa eden "Gemi Acenteleri"nin hizmet ücret tarifesinin belirlenmesidir.

##### **Kapsam**

**MADDE 2 –** (1) Bu Tebliğ hükümleri, Türkiye Cumhuriyeti Kanunlarına göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarına kayıtlı olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin verdikleri acentelik hizmetleri ücretlerinin asgari düzeyini belirler.

##### **Dayanak**

**MADDE 3 –** (1) Bu Tebliğ ve eki tarifeler, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12 nci maddesinin (p) bendi gereğince hazırlanmıştır.

##### **Tanımlar**

**MADDE 4 –** (1) Bu Tebliğde geçen tanımlar;

a) Navlun:

Taşıyanın nam ve hesabına ödenecek olan, yolcu ve yükün taşınmasına ilişkin ücretlerin toplamıdır. Navluna, deniz taşınmasına ilişkin her türlü sürşarj ve ek gelirler dâhildir.

b) Yük:

Genel olarak deniz, hava, kara ve demiryolu ile bir yerden diğer bir yere taşınabilen her çeşit mal ve eşyadır.

c) Konteyner:

Bir taşıma kabı olup, silindirik, dikdörtgen veya kare prizma şeklinde özel tasarımlı, yükleme/boşaltmalarda sürat ve zaman tasarrufu sağlayan bir kap veya kutuyu,

ç) Gemi acentesi:

Deniz taşıt veya araçları ile yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan gerçek ve tüzel kişileri,

d) Gemi acentelik hizmeti:

Türk limanlarına gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sömür, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin, ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde ifasını ve Türkiye Cumhuriyeti Kanunlarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlemlerle ilgili her türlü bilginin zamanında doğru ve noksansız olarak bildirilmesini,

e) Koruyucu acentelik hizmeti:

Taşıma mukavelesi hükümleri gereğince tayin edilen acenteye ilaveten, gemi donatanı, kaptanı veya işleticisinin, gemi adına yaptırmak istediği hizmetler için tayin edilen gemi acentesinin yapacağı iş ve hizmetleri,

f) Ücretler:

1) Acentelik ücreti:

Gemi acenteliği hizmeti yapan gerçek veya tüzel kişilere, yaptıkları hizmetlere karşı bu Tebliğin ekinde bulunan taban ücretlerden az olmamak üzere gemi sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücreti,

2) Gözetim ücreti:

Acentelik ve koruyucu acentelik hizmetlerine ek olarak, gemi işlemlerinin ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde acente tarafından takip edilmesi, yerine getirilmesi, işin hızlandırılması, en kısa süre içinde ve salimen eşyanın tahliyesi ve yüklemenin sağlanması, evrak işlemlerinin yapılması, yükün teslim alınması ve teslim edilmesi, eşyadaki eksiklik veya fazlalıkların takibi karşılığı olarak, deniz taşıt ve araçlarının sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücreti,

3) Primaj ücreti:

Çıkış limanında yüklemede gösterilen ihtimama karşılık, navluna ek olarak yük sahibi (navlun ödeyeni) tarafından ödenen ücreti,

4) Diğer Hizmetler Ücretleri (İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazından geçen gemiler için)

a) Personel gözetimi:

Sefer yapan deniz taşıt ve araçların personel değişikliği, hastalığı veya izine çıkmasında, acente tarafından yapılan vize harcı, karşılama, otel, vasıta, doktor, hastane, ilaç vb. gibi yapılan masraflara ek olarak, bu Tebliğin ekinde bulunan tarifeye göre gemi sahibi, kaptanı, kiralayanı veya işleticisi tarafından ödenen ücreti,

b) Transit gemi aksam ve malzeme aktarma ücreti:

Donatanı, kiracısı veya işleticisi tarafından deniz taşıt ve araçlarının ihtiyacı için gönderilen gemi aksam ve malzemenin deniz taşıt ve araçlarına verilmesini, bu hizmetlerin yerine getirilmesi için yapılan masraflara ilave olarak ekte bulunan tarifeye göre donatanı, kaptanı, kiracısı veya işleticisi tarafından ödenen ücreti,

c) Gemi kaptanına verilen nakit avans:

Donatanı, kiralayanı ve işleticisi tarafından gemi kasasına gönderilen paranın acente tarafından gemiye verilmesi, yapılan masraflara ek olarak gemi sahibi, kaptanı, kiralayanı veya işleticisi tarafından acenteye ekli tarifeye göre ödenen ücreti, ifade eder.

### **Yükümlülük**

**MADDE 5 –** (1) Gemi acenteliği faaliyeti gösteren gerçek veya tüzel kişiler, öncelikle Türk denizciliğinin uluslararası düzeyde onurunu, saygınlığını, menfaatlerini, iktisadi ve ticari itibarını korumak ve Türkiye Cumhuriyeti Kanunları ile uluslararası anlaşmalara göre ödenmesi gereken vergi, resim, harçların ödenmesini sağlamak ve bu Tebliğe göre alınması gereken taban ücretleri tatbik etmekle yükümlüdürler.

### **Ücret ve masrafların tahsili**

**MADDE 6 –** (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 acenteliği yapan gerçek ve tüzel kişilerin hesabına gelmesi zorunludur. Türk limanlarına tarifeli veya düzenli sefer yapan gemilerin liman masraflarının ödenmesi işlemlerinde, 1567 sayılı Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkındaki Kanun ile Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karar uyarınca yayımlanan "Görünmeyen Muameleler Tebliği" hükümleri uygulanır.

### **Taban ücretler**

**MADDE 7 –** (1) Bu Tebliğe ekli cetvellerde gösterilen miktarlar, taban ücretlerdir. Alınacak ücretler, bu Tebliğde belirtilen cetvellerdeki ücretlerden aşağı olamaz. Bu Tebliğde gösterilen cetvellerdeki ücretlerin altında hizmet satanlar ve alanlar hakkında bu Tebliğin 10 uncu maddesinde belirtilen cezai müeyyide uygulanır.

### **Ücretlere dahil olmayan giderler**

**MADDE 8 –** (1) Her tarife cetvelinde belirtilen ücretler, tanımlarda belirtilen iş ve hizmetlerin karşılığıdır. Deniz taşıt ve araçlarının yük, yolcu ve eşyaya ilişkin vergi, resim, harç, pul ve zorunlu giderleri ile bu taşıt ve araçların makine, teçhizat, malzeme ve personeline, mevzuata uygun olmayan durum ve hallerde ödenmesi gereken giderler, navlun tahsili ve havale giderleri, acentelik ücretine dahil değildir.

### **Uygulama alanı**

**MADDE 9 –** (1) Bu Tebliğ hükümleri, kabotaj seferleri dışında, Türkiye karasularına, limanlarına, tersanelerine, iç sularına ve nehirlerine gelen, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçen her türlü deniz taşıt ve araçlarına uygulanır.

### **Cezai hükümler**

**MADDE 10 –** (1) Gemi acenteliği faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler, bu Tebliğde belirtilen esaslar ile ekte sunulan taban ücret tarife cetvellerini uygulamakla yükümlüdür. Bu Tebliğ ekinde belirtilen taban ücretlerden aşağı hizmet alınamaz ve satılamaz. Bu uygulama dışına çıkarlar; diğer mevzuat hükümleri saklı kalmak kaydıyla, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve

Borsalar Kanunu'nun 87 ve 93 üncü maddelerine istinaden Deniz Ticaret Odaları tarafından cezalandırılır.

#### **Yürürlük**

**MADDE 11** – (1) Bu Tebliğ hükümleri ve ekinde belirtilen ücret cetvelleri, yayımı tarihinden itibaren yürürlüğe girer. Bu Tebliğin yürürlüğe girmesiyle, 8.1.2004 tarihli ve 25340 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine ilişkin Tebliğ (İç Ticaret: 2004/1) yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **Yürütme**

**MADDE12** – (1) Bu Tebliğ hükümlerini Sanayi ve Ticaret Bakanı yürütür.

#### **TARİFE NO: 1 ACENTELİK HİZMETLERİ**

##### **Liman ve/veya karasularındaki gemiler için:**

<b>Geminin tonilatosu N.T.</b>	<b>Her uğrama için baz ücret Euro</b>
0 - 500'e kadar	300
501 - 1000'e kadar	500
1001 - 2000'e kadar	750
2001 - 3000'e kadar	975
3001 - 4000'e kadar	1200
4001 - 5000'e kadar	1450
5001 - 7500'e kadar	1700
7501 - 10000'e kadar	2100
10001 - 20000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	75
20001 - 30000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	65
30001 - 40000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	55
40001 - 50000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	40
50001 ellibinden yukarı, beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	25

a) Yukarıdaki baz ücret geminin liman ve/veya karasularında ne sebeple olursa olsun 5 (beş dahil) takvim gününe kadar kalışı içindir.

b) Geminin 5 (beş) günden fazla kalması halinde 5 (beş) günden sonraki 3 (üç) günlük her dönem ve kesri için baz ücretlere %25 (yirmibeş) eklenir.

c) Geminin eşya ve yolcu hizmetlerinin aynı liman alanı içerisinde başka başka yerlerde yapılması (geminin kendi imkanlarıyla aynı rıhtım boyunca yer değiştirmeleri dışında) ilk yer değiştirme için baz ücrete %10 (on) ve bundan sonraki yer değiştirmeler için baz ücrete %5 (beş) eklenir.

d) Donatanlarca istenecek özel denetim ve hizmetler dışında; müşterek ve hususi avarya, çatışma, karaya oturma, yangın, kurtarma-yardım, havuzlama, onarım gibi hizmetlerin yapılması halinde baz ücretlere %25 (yirmibeş) eklenir.

e) Yalnız yolcu gemileri için baz ücretten %40 (kırk)'a kadar indirim yapılabilir.

**TARİFE NO: 2 KORUYUCU ACENTELİK HİZMETLERİ**

**Liman ve/veya karasularındaki gemiler için:**

**Geminin tonilatosu N.T.****Her uğrama için baz ücret Euro**

0 - 500'e kadar	150
501 - 1000'e kadar	250
1001 - 2000'e kadar	375
2001 - 3000'e kadar	488
3001 - 4000'e kadar	600
4001 - 5000'e kadar	715
5001 - 7500'e kadar	850
7501 - 10000'e kadar	1050
10001 - 20000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	38
20001 - 30000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	33
30001 - 40000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	28
40001 - 50000 beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	20
50001 ellibinden yukarı,	13

a) Yukarıdaki baz ücret geminin liman ve/veya karasularında ne sebeple olursa olsun 5 (beş dahil) takvim gününe kadar kalışı içindir.

b) Geminin 5 (beş) günden fazla kalması halinde 5 (beş) günden sonraki 3(üç)'er günlük her dönem ve kesri için baz ücretlere %25 (yirmibeş) eklenir.

c) Donatanlarca istenecek özel denetim ve hizmetler dışında; çatışma, karaya oturma, yangın, kurtarma-yardım, havuzlama, onarım gibi hizmetlerin yapılması halinde baz ücretlere %25 (yirmibeş) 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	100
1001 - 2000'e kadar	145
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 - 40000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	5
40001 - 50000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	5
50001'den yukarı	5

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

1) Boyları 300 mt'ye kadar olan gemiler;

Acentelik baz ücretine ilaveten bu acentelik ücretinin %25'i,

2) Gemi ve deniz araçlarının yedekte çekilmesinde;

Acentelik ücretinin %50'si,

3) Boyları 300 metreyi geçen veya özel izinle geçen gemiler;



Acentelik baz ücretine ilaveten bu acentelik ücretinin %75'i ayrıca alınır.

d- Limanda kalışın uzaması sebebiyle transit pratikası, serbest pratikaya dönüşen gemilerden, (iki boğaz olarak) acentelik ücretinin %25'i 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	50
1001 - 2000'e kadar	73
2001 - 3000'e kadar	85
3001 - 4000'e kadar	10
4001 - 5000'e kadar	115
5001 - 7500'e kadar	140
7501 - 10000'e kadar	160
10001 - 20000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	8
20001 - 30000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	5
30001 - 40000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	3
40001 - 50000'e kadar beher 1000 N.T. ve kesri için ek olarak	3
50001'den yukarı	3

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

#### **TARİFE NO: 5 GÖZETİM HİZMETLERİ**

**Limana ve/veya karasularındaki gemiler için**

**Yükleme ve boşaltma**

**Euro/Metrik TON**

A) DÖKME EŞYA:

a) Katı Eşya (Maden cevheri, mineraller, hurda, pik demiri, kömür, keçi boynuzu, hayvan yemi, küspe, çimento, kilinker, 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, piring, 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, ırmık, 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 mamulü ile yarı mamülleri:	
Saç levha, kangal demir, profil, kütük demir, inşaat demiri, firkete demir, filmaşın, 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
D) CANLI HAYVANLAR (Euro/Adet):	
a) Küçük baş	0.05
b) Büyük baş	0.15
E) DİĞER EŞYA, KIRKAMBAR OLARAK TAŞINAN YÜKLER	
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):	
I- Yükleme ve/veya boşaltma ücretlerinin taşıyan tarafından ödenmesi halinde	1.00
II- Yükleme ve/veya boşaltma ücretlerinin yükleyici ve/veya alıcı tarafından ödenmesi halinde	0.60
G) OTOMOBİL, JEEP, PİKAP, PANELVAN, MİNİBÜS, MİDİBÜS (Euro/Adet)	
Yükleme ve/veya boşaltma ücretlerinin taşıyan, yükleyici ve/veya alıcı tarafından ödenmesi 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 150.- (yüzelli) Euro'dan az olması halinde, gözetim ücreti 150.- (Yüzelli) Euro	olarak uygulanır.

**TARİFE NO: 6 KOMİSYON**

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

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

**Türkiye'de satılan Bilet Bedelin Yüzdesi**

<b>C) Yolcu Taşınması</b>	12.5
---------------------------	------

**TARİFE NO: 7 PRİMAJ**

	<b><u>Navlun Hasılatının Yüzdesi</u></b>
A) Akdeniz ve Karadeniz limanları için	5.0
B) Cebelitarık ve Süveyş dışındaki Limanlar için	3.0

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

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

**TARİFE NO: 8 DİĞER HİZMET ÜCRETLERİ**

**(Bu maddedeki hizmetler İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler için uygulanır.)**

**1- Yedek parça:**

Yurt dışından gelip, gemiye teslim edilen yedek parça ve/veya malzemenin, herbir 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)**

	<b><u>Euro</u></b>
1 - 2 kişi	75
beher fazla kişi	25

**4- Tıbbi Hizmetler:**

Beher hasta başına  
(Masraflara ilaveten)

**5- Kaptan avansı:**

Verilen para miktarı üzerinden %1, minimum  
(Masraflara ilaveten)

50

### 1.6.1 – Proforma Fatura Tanzimi

#### a - Uğraksız Geçen – Transit – Gemiler İçin Proforma Fatura Tanzimi

GEMİ ADI : TBN ( TO BE NOMINATED )  
GT : 10943  
NT : 6152

MASRAF TÜRÜ	İNGİLİZCE KARŞILIĞI ( DISBURSEMENTS )	USD/EURO	AÇIKLAMA
Sahil Sıhhiye Rüsumu	Sanitary Dues	USD 372,00	
Fener ve Tahlisiye Ücreti	Light and Life Saving Dues	USD 1.674,00	
Kılavuzluk Ücreti – Çanakkale	Pilotage Fee - Dardanelles	USD 1.512,00	İhtiyari - Optional
Kılavuzluk Ücreti – İst Boğazı	Pilotage Fee – Bosphorus	USD 1.512,00	İhtiyari – Optional
Komünikasyon, Kolaylıklar	Communication and Facilities	EURO 100,00	
Motor Masrafı	Motorlaunch expenses	EURO 120,00	Kullanılırsa – If any
Acentelik Ücreti – Resmi Tarife	Agency Fee (as per Official T.)	EURO1.120,00	
<b>T O P L A M</b>	<b>T O T A L</b>	<b>USD 5.070.00</b> <b>EURO1.340.00</b>	

#### b - Liman Uğraklı Gemiler İçin Proforma Fatura Tanzimi

GEMİ ADI : TBN  
GT : 9529  
NT : 6035  
BAYRAĞI : YABANCI  
TAHLİYE MİKTARI : 10.715 mton Tomruk  
UĞRAK LİMANI : DERİNCE

#### ÇANAKKALE BOĞAZI GEÇİŞ MASRAFLARI – ÇANAKKALE STRAIT UP AND DOWN PASSAGE

MASRAF TÜRÜ	İNGİLİZCE KARŞILIĞI ( DISBURSEMENTS )	USD/ EURO	AÇIKLAMA
Fener Ücreti	Light Dues	USD 1.232,00	
Kılavuzluk Ücreti ( Giriş/Çıkış )	Pilotage Fee ( in / out )	USD 1.440,00	
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aidatı	Contribution to Maritime Asso.	EURO 10,00	
Acentelik Ücreti ( Resmi Tarife)	Agency Fee(As per Official Ta)	EURO 560,00	
<b>T O P L A M</b>	<b>T O T A L</b>	<b>USD 2.672,00</b> <b>EURO 570.00</b>	

## DERİNCE LİMAN MASRAFLARI - DERİNCE PORT CALL EXPENSES:

MASRAF TÜRÜ	İNGİLİZCE KARŞILIĞI ( DISBURSEMENTS )	USD / EURO	AÇIKLAMA
Sahil Sıhhiye Rüsumu	Sanitary Dues	2.414,00	
Fener Rüsumu	Light Dues	1.094,00	
Liman Rüsumu	Port Dues	49,00	
Kılavuzluk Ücreti	Pilotage Fee	1.600,00	
Römorkör Ücreti	Tugboat Fee	2.616,00	
Demirleme Ücreti	Anchorage Fee	400,00	
Palamar Ücreti	Berthing Fee	700,00	
Morinbot Ücreti	Mooringboat Service Fee	165,00	
Gümrük Mesai Ücreti	Customs Overtime	300,00	
Katı Atık Ücreti	Collecting Garbage	265,00	
Deniz Ticaret Odası Aidatı	Chamber of Shipping Service Fee	150,00	
Deniz Ticaret Odası Oda Payı	Contribution to Chamber of Shipping	400,00	Maksimum / Max.
Vapur Donatanları ve Acenteleri Der. Aidatı	Contribution to Maritime Association of Shipowners and Agents	Euro 40,00	
Taksi Masrafları	Taxi cab expenses	300,00	
Motor Masrafı	Motorlaunch expenses	Euro 150,00	Kullanılırsa / If any
Komünikasyon Masrafları	Communication Fee	Euro 200,00	
Nezaret Ücreti ( Resmi Tarife )	Attendance Fee ( Official Tariff )	Euro 2.772,00	
Acentelik Ücreti ( Resmi Tarife )	Agency Fee ( Official Tariff )	Euro 1.700,00	
Pul, Posta ve Diğer Kolaylıklar	Postage & Petties, Facilities	Euro 300,00	
<b>T O P L A M</b>	<b>T O T A L</b>	<b>USD 10.453,00 EURO 5.162.00</b>	
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>GRAND TOTAL</b>	<b>USD 13.125,00 EURO 5.732.00</b>	

Not: Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri, tatil günlerinde %50 zamlı olarak verilir.

## **İKİNCİ B Ö L Ü M**

### **2.1 - GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ ve GEMİ ACENTELERİ EĞİTİM YÖNERGESİ**

2.1.1 – Gemi Acenteleri Yönetmeliğı  
( 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)

#### **HAZIRLAYAN**

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneğı

## 2.1.1 – GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ ( 05 Mart 2012 Tarih ve 28224 Sayılı Resmi Gazete )

5 Mart 2012 PAZARTESİ

Resmî Gazete Sayı : 28224

### YÖNETMELİK

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından:

### GEMİ ACENTELERİ YÖNETMELİĞİ 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) Korumucu 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 dâhilinde 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 sınırlarıdahil 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 dâhil olmak üzere tüm Marmara Bölgesi limanlarını kapsar.

c) Üçüncü Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarıdahil 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 dâhil 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, Deniz ve İçsular Düzenleme 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) Korumacı acentenin talep ettiği verilen acentelik hizmetleri ile ilgili bilgi ve belgeleri paylaşmak,
- zorundadırlar.

(2) Tali acenteler, yetkilendiren acentenin verdiği yetki dâhilinde faaliyetlerini sürdürür, Tali acentenin sorumluluğu merkez acentenin verdiği vekâletname 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) 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.
- (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 ne'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 personelinin;

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, Deniz ve İçsular Düzenleme 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.

**2.1.2 – Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi**  
( 16 Mayıs 2013 Tarih ve 5299 Sayılı Bakanlık Oluru )

**GEMİ ACENTELERİ EĞİTİM YÖNERGESİ**

**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 Resmî 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 Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 17. ve 19. maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

**Tanımlar**

**MADDE 4-** (1) Bu Yönergede yer alan;

- a) Deniz Ticaret Odaları:** 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 Komisyonunun Kurulması, Çalışma Usul ve Esasları, Görev ve Yetkileri**

**Kuruluş, çalışma usul ve esasları**

**MADDE 5-** (1) Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu üye dağılımı aşağıda gösterildiği gibi yedi asil ve yedi yedek üyeden oluşur.

- 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, hazırlamak ve yayınlamak.
- (3) Eğitimlerin yıllık planlamasını yapmak.
- (4) Eğitimcilerin seçimi hususunda kriterleri ve eğitimcileri 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 eğitim 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 ulaşamaması 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 kağıtları 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 ulaşamaması 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.

## **ÜÇÜNCÜ B Ö L Ü M**

### **3.1 - GEMİ TANIMI – GEMİ TİPLERİ ve GEMİ ÖLÇÜMLERİ**

3.1.1 – Gemi Tanımı

3.1.2 – Gemi Tipleri

1- Kuru Yük Gemileri ( Dry Cargo Ships )

- a. Dökme Yük Gemileri ( Bulk Carriers )
- b. Çok Maksatlı Gemiler ( Multipurpose Ships )
- c. Konteyner Gemileri ( Container Ships )
- d. Ro-Ro Gemileri ( Ro-Ro Ships )
- e. Soğuk Hava Depolu Gemiler ( Refrigerated Vessels )

2 – Tankerler ( Tankers )

3 – Yolcu Gemileri

3.1.3 – Gemi İnşa, Gemi Ölçümleri

3.1.4 – Yüklerin Sınıflandırılması – Gemiyle Taşınan Yükler

3.1.5 – Konteyner, Konteyner Tipleri

**HAZIRLAYAN**

Ali YAVUZ

Güncelleme: Burak OKÇU

### 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, portuclar, 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, yüzmeye 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:

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

Ticaret Gemileri	Endüstriyel Gemiler	Servis Gemileri	Savaş Gemileri
<ul style="list-style-type: none"> <li>Genel yük gemileri (General cargo ship)</li> <li>Dökme yük gemileri (Bulk carrier)</li> <li>Konteyner gemileri (Container ship)</li> <li>Ham petrol tankerleri (Crude oil carrier)</li> <li>Kimyasal tankerler (Chemical tankers)</li> <li>LNG/LPG tankerleri (LPG/LNG tanker)</li> <li>OBO (Cevher/Dökme/Petrol) taşıyıcı gemiler (Oil/Bulk/Oil)</li> <li>Feriler (Ferry)</li> <li>Roll-on Roll-off gemiler (Ro-Ro)</li> <li>Yolcu gemileri (Passenger ship)</li> <li>Çok maksatlı gemiler (Multipurpose Ships)</li> <li>Soğuk hava depolu gemiler (Refrigerated Ships)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarak gemileri (Dredger)</li> <li>Sondaj gemileri (Drill ship)</li> <li>İncinirator gemileri (Incinerator ship)</li> <li>Balıkçı fabrika gemileri (Fish factory trawler)</li> <li>Araştırma gemileri (Research vessel)</li> <li>- Balıkçılık (Fishing)</li> <li>- Oseonografik (Oceanographic)</li> <li>- Hidrografik (Hydrographic)</li> <li>- Sismik (Sismic)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Romorkörler (Tugs)</li> <li>Dalış destek gemileri (Diving support ships)</li> <li>Yangın gemileri (Fire – fighters)</li> <li>Pilot botları (Pilot boats)</li> <li>Mürettebat taşıma gemileri (Crew Tenders)</li> <li>Temin edici gemiler (Supply boats)</li> <li>Deniz ambulansları (Sea ambulance)</li> <li>Kaçakçı takip botları (Drug interdiction patrol boats)</li> <li>Denizde yağ toplama gemileri (Oil skimmer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avcı botları (Patrol boat)</li> <li>Hücum botları (Fast attack boat)</li> <li>Firkateynler (Frigate)</li> <li>Destroyerler (Destroyer)</li> <li>Denizaltılar (Submarine)</li> <li>Mayın gemileri (Mine counter measures or mine hunter)</li> <li>Çıkama gemileri (Landing craft)</li> <li>Çıkama destek gemileri (Landing support ships)</li> <li>Akaryakıt destek gemileri (Naval oiler ship)</li> <li>Cephane destek gemileri (Naval Supply ships)</li> <li>Özel hareket botları (Special operation boats)</li> </ul>

Ticaret Gemilerini aşağıdaki sınıflandırma içinde mütalaa etmek mümkündür.

## 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 )

### a. 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.

## **b. 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 Yüğü ) kreyinleri olan gemilerdir.

## **c. Konteyner Gemileri**

Konteyner gemileri, 1960'ların başında standart büyüklükteki konteyner denen kutuları kullanarak kara ve deniz yollarındaki ulaşımı birleştirme fikri ile ortaya çıkmıştır. Kıyasal 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 Standards 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.

## **d. 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.

## **e. 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, meyva, sebze, balık, v.b.) çevre etkilerinden en az etkilenmesi için ambar ağızları küçük tutulmuş ve vinçleri hızlı çalışacak şekilde yapılmıştır.

## **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 – 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 tekmi kapalı yerlerinin -istisna edilen yerler hariç- metreküp olarak hesaplanan toplam hacminin belirlenmiş bir katsayı ile çarpımıdır.

Gros ve net tonilato değerleri, kusuratsız 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 tonilatusunun % 30’undan aşağı olamaz.

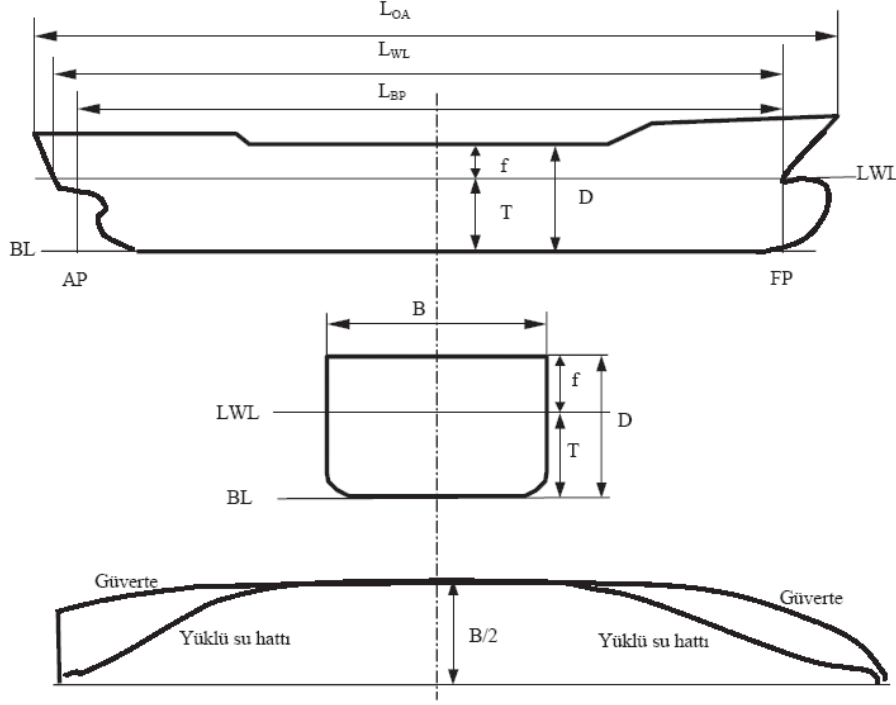
**Dedveyt Tonaj (Deadweight Tonnage – Deadweight All Told – DWAT)** : Bir geminin özgül ağırlığı 1,025 olan suda, yaz yükleme sınırına karşılık olan yüklü su hattındaki deplasmanı ile o geminin boş ağırlığı arasındaki metrik ton cinsinden farkıdır.

**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 sürvey hesaplamalarında ve gemi hurdaya çıktığında söküm öncesi önemli bir değerdir.

**Boş Gemi Ağırlığını** başka bir şekilde pratik olarak şöyle de tanımlayabiliriz: 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

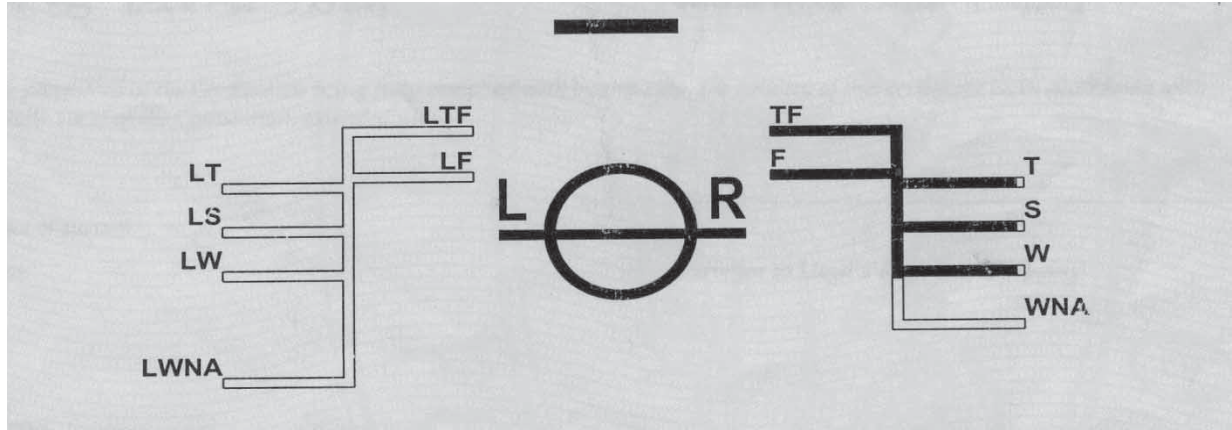
T - Tropical

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.

- 1- Dökme Yükler ( tahıl, kömür, maden, dökme sıvılar v.b.)
- 2- Ambalajlı Yükler ( sandık, karton, torba, varil, kutu, bidon v.b.)
- 3- Birleştirilmiş Yükler ( konteyner, palet, sapanlanmış yük v.b. )
- 4- Çelik Yükler ( kütük demir, ray, inşaat demiri, profil demir, rulo saç, levha saç v.b. )
- 5- Ambalajsız Yükler ( iş makineleri, vagon, kamyon, otomobil, konstrüksiyon malzemesi v.b. )
- 6- Kereste Yüğü ( tomruk, biçilmiş kereste v.b.)
- 7- Soğutulmuş ve Dondurulmuş Yükler ( sebze, meyve, balık, et, süt, v.b. )
- 8- Canlı Hayvan ( kesim, kümes, süs, vahşi hayvanlar )
- 9- Tehlikeli Yükler ( yanıcı, patlayıcı, zehirli yükler )
- 10- Akaryakıtlar ( ham petrol, petrol ürünleri )
- 11- Kimyasal Yükler ( asitler, zararlı-zararsız kimyasal maddeler )
- 12- 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

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

Konteynerlerin yapı malzemesi olarak çelik, aliminyum, kontraplak 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 konstrüksiyon malzemeleri, tekerlekli araçlar, kazan, makine ve jeneratör gibi özel yükler taşınır.
- **Havalandırılmalı 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.

## **DÖRDÜNCÜ B Ö L Ü M**

### **4.1 – GEMİ ACENTESİNİN KURUMLARLA İLİŞKİLERİ**

- 4.1.1 – Giriş
- 4.1.2 - Liman Başkanlığı  
Liman Kontrolü
- 4.1.3 - Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği
- 4.1.4 - Deniz Liman Şube Müdürlüğü (Pasaport İşlemleri)
- 4.1.5 - Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü
  - 1. Gümrük işlemleri  
Özet Beyan
  - 2. Gümrük Muhafaza İşlemleri  
Geliş kontrolü  
Gidiş Kontrolü
- 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  
Navlun Hasılatı Oda Payı  
Liman Hizmet Ücreti  
Yat Seyir İzin Belgesi/Transit Log
- 4.1.10 – İl Çevre Koruma İdaresi
- 4.1.11 – Konsolosluk İlişkileri
- 4.1.12 – Kabotaj Seferleri

#### **HAZIRLAYAN**

Ruhi Duman

Şükriye Vardar – Yetkin Baytok

### **4.2 – GEMİ ACENTESİNİN LİMAN İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ İŞLEMLERİ**

- 4.2.1 – Kılavuz ve Römorkör İşletmeleri
- 4.2.2 – Geminin Yanaşma ve Kalkmasında Liman İşletmeleri Program Toplantılarına Katılım
- 4.2.3 – Yükleme ve Boşaltmada İşçilik, Puantaj Hizmetleri

### **4.3 – UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN TÜRK BOĞAZLARI GEÇİŞ İŞLEMLERİ**

- 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 Ayrıcılıkları
- 4.3.4 – Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerin Geçişlerinde Yapılacak İşlemler

#### **HAZIRLAYAN**

Yavuz TARKU

Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN

## 4.1 – GEMİ ACENTESİNİN KURUMLARLA İLİŞKİLERİ

### 4.1.1 - Giriş

Yabancı limanlardan 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 mesleklerini 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, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular 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:

1. Liman Başkanlığı, \*
2. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği, \*
3. Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü,
4. Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü, \*
5. Liman İşletmeleri,
6. Kılavuz ve Römorkör İşletmesi, \*
7. Kıyı Emniyeti İşletmesi, \*
8. Deniz Ticaret Odası ve Şubeleri,
9. Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, \*
10. Konsolosluk İlişkileri,
11. Kabotaj Seferleri,

Gemilerin limanlara gelişlerinden en az 24 saat önce elektronik ortamda (\*) 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

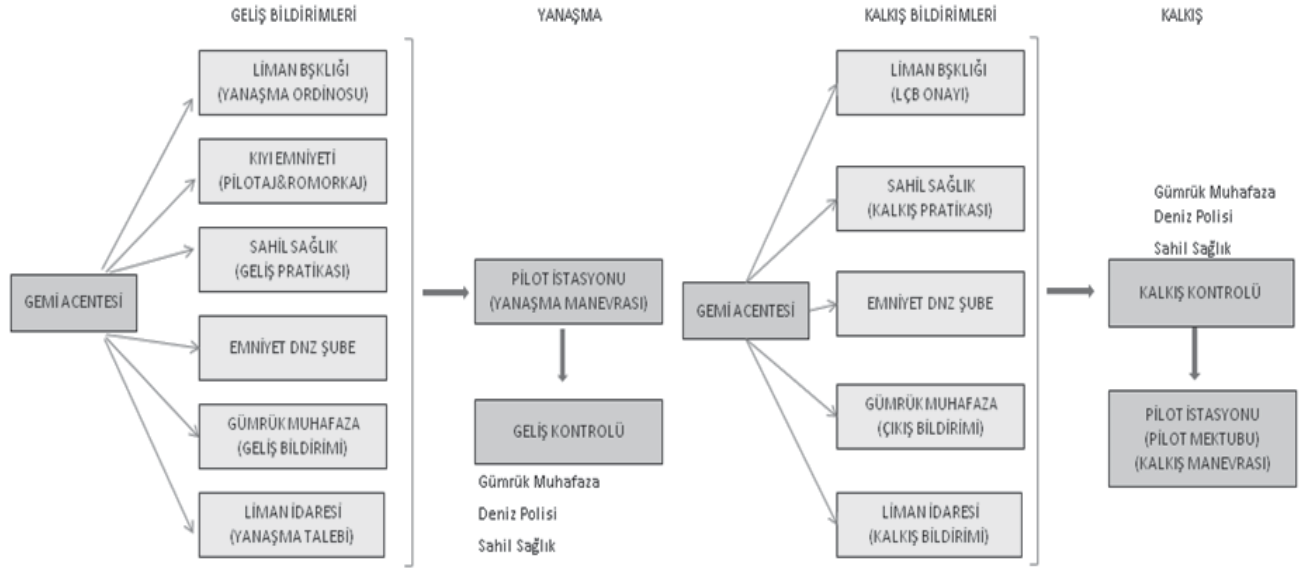
Deniz taşıt ve araçlarının Türk limanlarına geliş ve gidiş kontrollerinde ibraz edilen ve gemi yetkilisi tarafından hazırlanan başlıca dokümanlar:

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 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 olarak yapılır.

#### 4.1.2 - Liman Başkanlığı

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 elektronik ortamda acentesi tarafından liman başkanlığına geminin geliş, yükü, yanaşacağı rıhtım ve iskelesi bilgileri, <http://atlantis.udhb.gov.tr/UMA/Login.aspx> müracaat adresine elektronik ortamda bildirilir. Geminin acentesi bu bilgileri iletirken:

- International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)<sup>(1)</sup>
- P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası)<sup>(2)</sup>
- Civil Liability Certificate (CLC) (Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik Sigorta Teminatı Sertifikası)<sup>(3)</sup>
- International Ship Security Certificate. (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)<sup>(4)</sup>
- The Waste Notification Form ( Atık Bildirim Formu)<sup>(5)</sup>

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

Gemiler rıhtım, iskele veya platforma yanaştıktan hemen sonra, gemiye gelen 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 tamamlanincaya 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.

Ticaret Gemisi Sertifikaları (Bölüm 11) de bulunan:

1. 2 No.lu sertifika,
2. 19 No.lu sertifika,
3. 20 No.lu sertifika
4. 13 No.lu sertifika
5. İl Çevre Müdürlüğü bölümündeki sertifika

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 gemi, 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) listesini,
- Yatırılan Harç Makbuzu,
- Varsa yüklediği yük miktarını

Liman Başkanlığı'na ibraz edilerek “**Liman Çıkış Belgesi**” alır.

Geminin rıhtım / iskele veya platformda tahliye ve yüklemesinden sonra bulunduğu yerde, gemiye gelen 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, deniz aşırı 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 geçer.

Gemi kaptanı vasıtasıyla, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi sisteminden “Health Clearance” isteyen gemi, gerekirse rıhtıma dahi alınmaz, demirde kontrol edilir ve sağlık problemi giderilinceye kadar gemi karantinaya alınır.

Gemi kaptanı vasıtasıyla, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi sisteminden “Free Pratique” isteyen gemiye yetkili sağlık kuruluşundan görevli olarak bir doktor gelir 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 TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF HEALTH DIRECTORATE GENERAL OF HEALTH FOR BORDER AND COASTAL AREAS OF TURKEY	
Ambarlı		Ambarlı	
<b>SERBEST PRATİKA KARTI</b> (PERMIT OF FREE PRATIQUE)			
Geminin Adı Name of Vessel	<b>KULELİ</b>	Dönüş Tarihi / Saat Date of Clearance / Time	<b>23.12.2013</b>
IMO Numarası IMO No	<b>9125413</b>	Gemi Numarası Number of Clearance	<b>216-1094105</b>
Geldiği Yeri Arriving From	<b>ODESSA</b>	Geminin Bayrağı Flag of Vessel	<b>TÜRKİYE</b>
<p>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.</p>			

#### Serbest Pratika Kartı

Gemi acenteleri donatanından / kaptanından aldığı bilgiye dayanarak Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne, gemi gelmeden 24 saat evvelinden elektronik ortamda <http://www.hssgm.gov.tr/onlineislemler/> geminin geliş bildirimini yaparlar ve

- International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)<sup>(1)</sup>
- Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası)<sup>(2)</sup>
- Medical Stores Certificate (İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)<sup>(3)</sup>

ibraz ederek geminin sağlık kontrolünün yapılmasını isterler.

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

Gemi rıhtım, iskele veya platformda yaptıkları tahliye ve yüklemelerinden sonra, Liman Başkanlığı'ndan alınan "Liman Çıkış Belgesi" Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne, ibraz edilerek geminin çıkış kontrolünün yapılması istenir. Tabiplik, gerekli kontrolü yaparak "Sağlık Kontrol Kartı (Health Control Card) "Patenta" vererek geminin çıkışına izin verir.

Ticaret Gemisi Sertifikaları (Bölüm 11) de bulunan:

1. 2 No.lu sertifika,
2. 10 No.lu sertifika,
3. 11 No.lu sertifika

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

İzmir SSDMT

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

İzmir Coastal Health Control Center

Genel Sıra No : 2014 / 7438

Merkez Sıra No : 2014 / 341

**SAĞLIK KONTROL KARTI**  
**HEALTH CONTROL CARD**  
**(Patenta)**

**GEMİNİN / SHIP'S**

Adı : PRAHA

Name

IMO Numarası : 9232072

IMO No

Çağrı İşareti : A8CP5

Call Sign

Net Tonu : 27530

Net Tonnage

Geminin Cinsi : Container Ship

Type of Ship

Bayrağı : LIBERYA

Flag

Geldiği Liman ve Tarih : THESSALONİKİ 02.03.2014

Port and date of Departure

Gideceği Liman ve Tarih : PIRE (PIRAEUS) 05.03.2014

Destination Port and Arrivel date

IP  
Address : 213.144.127.106

**DENİZ SAĞLIK BİLDİRİMİ**  
**MARITIME DECLARATION OF HEALTH**

**GEMİ BİLGİLERİ**

Geminin ya da iç su gemisinin adı	<input type="text"/>	Kayıt / IMO Numarası	<input type="text"/>
Geldiği yer	<input type="text"/>	Gideceği yer	<input type="text"/>
(Tabiiyeti)/(Geminin bayrağı)	<input type="text"/>	Gemi kaptanının adı	<input type="text"/>
(Geminin) grostonu	<input type="text"/>	( İç su gemisinin) tonajı	<input type="text"/>

Gemide geçerli bir Sağlık Kontrolünden Muafiyet / Sağlık Kontrol Sertifikası var mı?

<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır	Düzenlendiği yer	<input type="text"/>	Tarih	<input type="text"/>
----------------------------	-----------------------------	------------------	----------------------	-------	----------------------

Yeniden incelenmesi gerekiyor mu ?

<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
----------------------------	-----------------------------

Gemi / Deniz aracı Dünya Sağlık Örgütü tarafından tesbit edilen etkilenmiş bir bölgeye uğradı mı ?

<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır	Uğrak limanı	<input type="text"/>	Uğrama Tarihi	<input type="text"/>
----------------------------	-----------------------------	--------------	----------------------	---------------	----------------------

Yolculuğun başlangıcından itibaren veya son otuz gün içinde, hangisi daha kısa ise, uğrak limanların çıkış tarihleri ile birlikte listesi:

<input type="text"/>
----------------------

Varıştaki yetkili makamın talebi üzerine, mürettebatı, yolcuları veya uluslararası yolculuğa başladığından itibaren veya son otuz gün içinde, hangisi kısa ise, gemiye / deniz aracına binmiş diğer kişileri, bu süre zarfında uğradığı tüm limanları / ülkeleri içerecek şekilde listeleyniz (ilave isimleri aşağıdaki listeye ekleyiniz) :

İsim <input type="text"/>	bindiği yer(1)	(2)	(3)
İsim <input type="text"/>	bindiği yer(2)	(2)	(3)
İsim <input type="text"/>	bindiği yer(3)	(2)	(3)

Gemideki mürettebatın sayısı

Gemideki yolcuların sayısı

**SAĞLIK SORULARI**

Yolculuk boyunca gemide bir kaza sonucu olanlar dışında ölen yolcu oldu mu ?

<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır	Toplam ölü sayısı	<input type="text"/>
----------------------------	-----------------------------	-------------------	----------------------

Gemide ya da uluslararası yolculuk esnasında bulaşıcı-mikrobik olduğundan şüphelendiğin herhangi bir hastalık var mı ?

<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
----------------------------	-----------------------------

Yolculuk esnasında, hasta yolcuların toplam sayısı, normalden / beklenilenden daha mı fazladır ?

<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır	Ne kadar hasta kişi var ?	<input type="text"/>
----------------------------	-----------------------------	---------------------------	----------------------

Şu anda gemide hasta kişi var mı ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Bir tıp doktoruna danışıldı mı ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Gemide bulaşıcı-mikrobik hastalığın yayılmasına yol açabilecek bir durum biliyor musunuz ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Gemide herhangi bir sağlık önlemi uygulanmış mıdır ? (örn. karantina, tecrit, dezenfeksiyon veya dekontaminasyon).	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Evet ise, yeri, türü ve tarihini belirtiniz.	
Gemide kaçak yolcu bulundu mu ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Evet ise, bunlar gemiye (biliniyorsa) nereden binmişlerdir ?	
Gemide hasta hayvan ya da evcil hayvan bulunmakta mıdır ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Not: Gemi tabibi yoksa, kaptan şu belirtileri, bulaşıcı-mikrobik türdeki bir hastalığın varlığından şüphelenmek için olarak dikkate almalıdır:	
(a) birkaç gün süren ateş ile birlikte olan; (i) bitkinlik (ii) bilinç azalması (iii) bexe şişmesi (iv) sarılık (v) öksürük veya nefes darlığı (vi) alşımadık kanamalar; veya (vii) felç	
(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	
Ben bildiğime ve inandığıma göre, bu Sağlık bildiriminde (ilişkileri ile birlikte) sorulara verdiğim cevap ve ayrıntıların doğru ve hakikate uygun olduklarını beyan ederim.	
Yabancı limanlardan gelen gemilerin kaptanı tarafından doldurulup yetkili makamlara teslim edilecektir.	
Teslim edilen liman	--seçiniz--
Teslim edilen tarih	<input type="text"/>
<input type="button" value="Kaydet"/>	

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

Yabancı ülke 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 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 dilekçe ile gelecek geminin bilgilerini bildirilir. Geminin gelişinde:

- Gemi personel (tayfa) listesi ve pasaportları / Gemi adamı cüzdanları,
- Yolcu listesi,

verilerek geliş kontrolü yapılır.

Ülkemizde konaklamak üzere gelen yolcu pasaportlarının bitiş tarihleri, pasaport kanununa göre bir aydan fazla olmak zorundadır.

Transit yolcular ve gemi personeli, kısa süreli şehre giriş için Deniz Limanı Şube Müdürlüğü Pasaport Polisinden "Landing Card" olarak şehre çıkarlar.

T.C. İZMİR EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ		T.C. İZMİR EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ	
<b>LANDING CARD</b>  İşbu kart transit gemi tayfalarının bölge turistik yerlerini gezmeleri için muteberdir. Kaybettiğiniz veya çaldırdığınızda en yakın polis merkezine müracat ediniz.  <i>This card is valid for crew members visit tourist places. If you loose your landing card please contact nearest police station.</i>  <b>PORT: İZMİR - ALSANCAK LİMANI</b>		<b>No</b> <b>Geminin Adı :</b> (Ship's Name)  <b>Geminin Bayrağı :</b> (Ship's Flag)  <b>Turistin Adı ve Soyadı :</b> (Name and surname of Tourist)  <b>Uyruğu :</b> (Nationality)  <b>Pasaport No. :</b> (Passport No.)  <b>PORT AGENT:</b> Şehitler Caddesi 1530 Sokak No: 1 Alsancak / İZMİR Tel: (0232) 488 62 00 Alsancak GSM: (0554) 340 98 81 (Available 24 hrs)  <b>LANDING CARD</b>	
Police Stamp	Ship Stamp		

**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 yaptırırlar.

Limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin personelinden:

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

Mevzuatımızda belirtilen hükümlere göre 120 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, Liman Başkanlığı'ndan "Liman Çıkış Belgesi", Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliğinden Sağlık Kontrol Kartı "Patenta" alındıktan sonra Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü'ne:

- Gemi Personel Listesi ve Pasaportları / gemi adamı cüzdanlarının
- Gemiyle gidecek Yolcu Listesinin

ibraz edilerek geminin çıkış kontrolünün yapılması istenir.

Gemiye gelen Deniz Limanı Şube Müdürlüğü Pasaport Kontrol Polisi görevlileri ve gemi acentesi aracılığı ile geminin çıkış kontrol işlemleri yapılır.





LİMAN ŞEHİRİ 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 hususunda;	
Gerekli işlemlerin yapılmasını arz ederim. ..../...../201..	
ACENTE YETKİLİ İMZASI	GEMİ KAPTANI
Adı SOYADI	Adı SOYADI
ACENTE KAŞESİ	İMZA /KAŞE

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 Hüdut Kapısı	
<b>GEMİADAMI LİMAN ŞEHİR İZİN BELGESİ</b>	
<b>(PORT CITY PERMIT CERTIFICATE FOR SEAMEN)</b>	
BELGE SERİ NO: 000000	
<b>GEMİADAMI/SEAMEN</b>	
Adı Soyadı / Fullname	:
Doğum Tarihi / Date of birth	:
Uyruğu / Nationality	:
Pasaport No / Passport No	:
Gemi adı / Ship's name	:
Bandrası / Flag	:
İmza	
Mühür	
<b>LÜTFEN OKUYUNUZ - ÖNEMLİDİR</b>	
<b>(READ PLEASE-IMPORTANT)</b>	
1. Bu belge, 5652 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 certificate has been prepared within the scope of the Articles 6 and 20 of Passport Law No.5652, 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 müteaddit girişler için geçerlidir. (This certificate is valid for 30 day multiple entries.)	
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**

<b>POLİSİLE İLGİLİ KAYITLAR</b>
Giriş (Entry) Çıkış (Exit)
<b>GÜMRÜKLE İLGİLİ KAYITLAR</b>
<b>KAMBYO İLE İLGİLİ KAYITLAR</b>
<b>SAĞLIK İLE İLGİLİ KAYITLAR</b>

**ARKA YÜZÜ**

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 3 saat evvelinden acentesi tarafından ilgili Gümrük İdaresine elektronik ortamda <http://uygulama.gtb.gov.tr/Gemi/Login/Login.aspx?ReturnUrl=%2fgemi> adresinden 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:

1. Gümrük işlemleri,
2. Gümrük Muhafaza işlemleri.

##### 1. Gümrük işlemleri

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

##### Özet Beyan

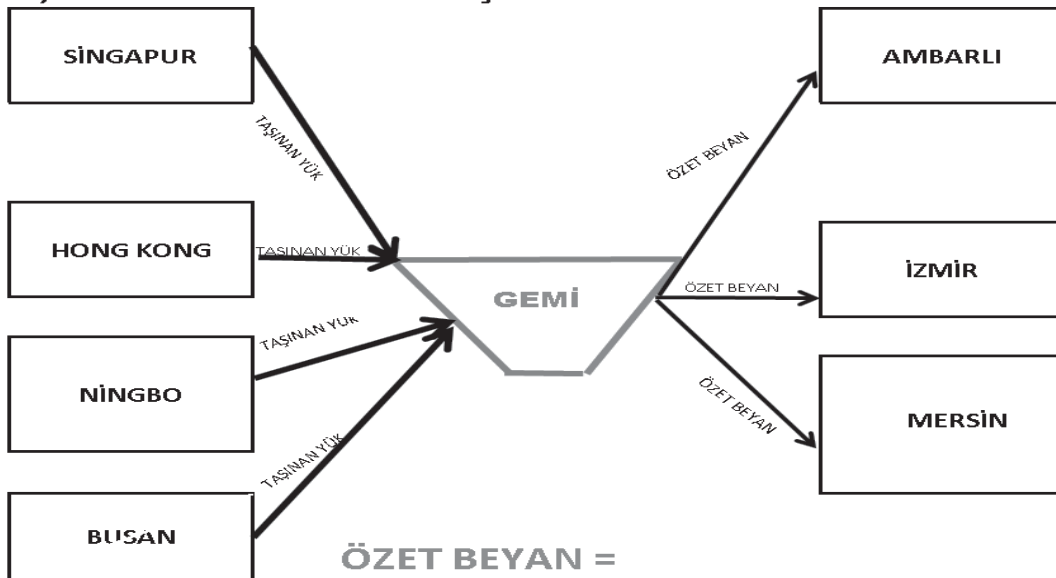
Türkiye Gümrük Bölgesine denizyoluyla taşınan yük ve eşyanın özet beyanı, kullanılan taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi, varış öncesinde giriş gümrük idaresine araçta bulunan bütün sevkiyatları liste halinde bildirir.

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

- a. Konteyner ile taşınan yük ve eşya -uzak mesafeler- için, hareket limanında eşyanın gemiye yüklenmesinden en az yirmidört saat önce,
- b. Dökme ve ambalaj halindeki eşya için, Türkiye Gümrük Bölgesindeki ilk varış limanına gelmeden en az dört saat önce, gümrük idaresine verilir.
- c. 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)

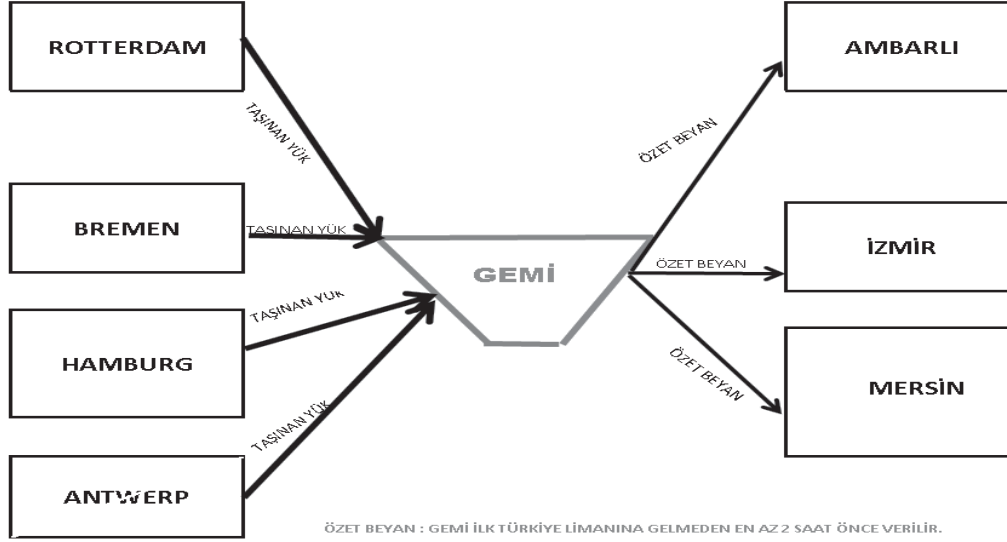
#### ÖZET BEYAN BİLDİRİMİ

##### A) UZAK MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞI



## ÖZET BEYAN BİLDİRİMİ

### A) YAKIN MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞI



## 2. Gümrük Muhafaza işlemleri

Yabancı limanlardan 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.

### a. 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: gemi kaptanı tarafından Gümrük Kontrolünde:

1. Beyan Mektubu,
2. Yolcu Listesi,
3. Tayfa listesi,
4. Gemiden ayrılan yolcu listesi,
5. Gemiden ayrılan tayfa listesi,
6. Geminin getirdiği yüküne ait yük manifestosu,
7. Ship's Store lists, (Gemi levazım listesi)
8. Tayfa beraberindeki eşya listesi,
9. Geminin yakıt durumunu gösterir liste,

ibraz edilir.

Gemiye gelen görevliler, ibraz edilen belgeleri inceledikten sonra Gümrük Yönetmeliği ile belirlenmiş "Denizyolu Beyan Formu" (Maritime Declaration Form) doldurularak Gümrük Muhafaza Kontrol Memuru, Gemi Kaptanı ve Acente Memuru tarafından imzalanır. Gemi acentesi aracılığıyla yapılan bu kontrolden sonra, geminin getirdiği yük ve eşya, Gümrük İdaresi'ne sunulur.

Geminin getirdiği yük ve eşyanın gümrük idaresine sunulmasından sonra, idare tarafından geminin tahliye etmesine izin verilir. Gümrük idaresi tarafından verilen bu izin, tahliye edeceği liman işletmesine ibraz edildikten sonra geminin tahliyesi başlar. Bunun karşılığı olan yüklemede de aynı işlem yapılır.

“Ek-10/G

**DENİZYOLU GENEL BİLDİRİMİ**  
**MARITIME GENERAL DECLARATION**

**Bölüm A**  
**Section A**

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

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 psikotropik maddeler var mı? 2. Is there any gun-powder, dynamite, ammunition, forbidden war weapons and narcotic drugs and psychotropic 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 ...../ ..... / ..... tarihli ..... sayılı		8. Liman Çıkış Belgesi 8. Port departure document ...../ ..... / ..... tarihli ..... sayılı	
9. Tarih ve İmza-Mühür (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit) 9. Date and signature-stamp by master, authorized agent or officer			

#### **b. 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 birlikte gemiye gidilir: gemi kaptanı tarafından Gümrük Kontrolüne:

1. Beyan Mektubu,
2. Yolcu Listesi,
3. Tayfa listesi,
4. Gemiye giren yolcu listesi,
5. Gemiye giren tayfa listesi,
6. Geminin yüklediği yüküne ait yük manifestosu,
7. Ship's Stores list, (Gemi levazım listesi)
8. Tayfa beraberindeki eşya listesi,
9. Geminin yakıt durumunu gösterir liste,
10. Liman Çıkış Belgesi,
11. Sağlık Kontrol Kartı,

ibraz edilir.

Gemiye gelen görevliler, ibraz edilen belgeleri inceledikten sonra Gümrük Yönetmeliği ile belirlenmiş "Denizyolu Genel Bildirimi" (Maritime General Declaration) doldurularak Gümrük Muhafaza Kontrol Memuru, Gemi Kaptanı ve Acente Memuru tarafından imzalanır. Gemi acentesi aracılığıyla yapılan yurtdışı çıkış kontrolden sonra, 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 ticarete 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 gemini 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.

Gemi acentesi geminin yükleme / boşaltma işlemi bittikten sonra, “Olaylar Çizelgesi, “Statement of Facts” hazırlayarak yükleyicisi / alıcısı ile gemi kaptanına imzalatır. Yüklemelemlerde buna ilave olarak gemiye yüklenen yük ve eşyaların “Mate’s Receipt” (Yükleme Ordinosu), konişmento (ları) ve yük listesini / manifestosunu hazırlayarak kontrol dokümanlarına ilave eder.

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 su yollarından geçerken kılavuz kaptan ve römorkör ile yanaşıp kalkma ve seyretme kuralı getirmiştir.

Sağlam ve iyi donatılmış denize, yüke ve yola elverişli bir geminin dar su yollarından 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 selamete 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 tonlatosu üzerinden ücret alırlar.

Liman acenteleri, temsil ettikleri geminin limana yanaşmasıyla ilgili Liman Başkanlığı’ndan aldıkları “ordino” 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 göre farklılık göstermekte olup Safi Derince ve Ambarlı - Arpaş Limanlarına ait örnekler aşağıdadır.



**SAFI DERİNCE ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.**  
**LİMANI KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ TALEP VE**  
**TAAHHÜTNAMESİ**

SAFI DERİNCE ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.  
Ticaret Müdürlüğüne,  
Tel : 0 262 239 73 00 - Faks 0 262 223 42 78  
Talep No: :

**SAFIPORT TARAFINDAN DOLDURULACAK**

Safiport Trafik Kontrol Birimine

Aşağıda özellikleri verilen gemiye açıklanan hizmetin verilmesini rica ederiz.

İMZA / TARİH -

**GEMİ BİLGİLERİ**

Adı								
Bayrağı								
Çağrı İşareti								
Gros Tonu								
Tam Boyu								
Hall Hazır Draftı								
Tipi								
Makine Arıza Durumu								
Baş İtici KW Gücü	Var	<input type="checkbox"/>	Yok	<input type="checkbox"/>	Çalışıyor	<input type="checkbox"/>	Çalışmıyor	<input type="checkbox"/>
Kiç İtici KW Gücü	Var	<input type="checkbox"/>	Yok	<input type="checkbox"/>	Çalışıyor	<input type="checkbox"/>	Çalışmıyor	<input type="checkbox"/>
Yapılacak Manevra Türü	Yanaşma	<input type="checkbox"/>	Kalkma	<input type="checkbox"/>	Shifting	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Geldiği Liman								
Gideceği Liman								
Taşıdığı Yük (Varsa)								
Gas Free Durumu	Gas Free <input type="checkbox"/>				Gas Free Değil <input type="checkbox"/>			
Limana Geliş Sebebi	<input type="checkbox"/>	Yükleme	<input type="checkbox"/>	Boşaltma	<input type="checkbox"/>	Tamir	<input type="checkbox"/>	

**ACENTA BİLGİLERİ**

Adı			
Adresi			
Telefon No		Faks No	
İçişleri Bakanlığı ve Adresi			
Vergi Dairesi		Vergi Dairesi No	

" Acenteliğimize / Donatanlığımıza bağlı olup ..... Tarih ve ..... saatte Darıca önlerinde olması beklenen ve ..... Tesisine yanaşacak / kalkacak demir yerine demirleyecek olan, yukarıda özellikleri belirtilen gemimize talep ettiğimiz kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar hizmetlerinin şirketinizce emniyet ve denizcilik uygulamaları dikkate alınarak uygun görülecek şekilde verilmesini talep eder, iş bu hizmetlerin ifası için geminin her bakımdan hazır bulunduracağımızı, şirketinizin uyguladığı hizmet tarifesi hükümleriyle Limanlar Yönetmeliği ve sair yönetmelik, talimat ve mevzuatın tatbikini, verilen hizmetlerde iş bu belgenin arka yüzünde bulunan genel hizmet şartlarının ve Birleşik Krallık Standart Çekim Hizmetleri Şartları' nın (U.K. Standart Conditions for Towage and other Servis revised 1986) tatbikini, iki düzenleme arasında ortaya çıkabilecek bir çelişkide öncelikle genel hizmet şartlarının geçerli olduğunu ve bu şartların tatbikini ve bu sebeple şirketiniz nezdinde oluşan hizmet ücretlerini üçüncü şahıslarla olan borç ve alacak doğurucu her türlü ilişkimizden bağımsız olarak ödemeyi kabul ve taahhüt ederiz. "

Kaşe ve İmza

Safiport Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi Örneği

## **SAFİ DERİNCE ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. GENEL HİZMET ŞARTLARI**

Sağport tarafından verilen hizmetler, aşağıdaki şartlara tâbidir:

### **1. Tanımlar**

1.1 Bu metinde yer alan tanımlar, metin içeriği farklı olmadıkça veya taraflar aksini kararlaştırmadıkça aşağıda yer alan anlamları taşırlar.

1.1.1 "Şirket", Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'yi veya Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'nin herhangi bir yan kuruluşunu ifade eder.

1.1.2 "Kiralayan", talebi üzerine Şirket tarafından hizmeti talep eden, hizmet sağlanan tarafı ve/veya geminin donatana ya da onun yetkili acentası veya temsilcisini ifade eder.

1.1.3 "Fiyat Listesi", mevcut şekli Kiralayan'da bulunan (Kiralayan böylelikle söz konusu belgeyi okuduğunu ve kabul ettiğini onaylar.) ve Şirket tarafından sunulan hizmetler için ödenecek bedelleri düzenleyen belgeyi ifade eder.

1.1.4 "Gemi", Şirket tarafından verilecek hizmetlere konu, yapısı ne olursa olsun (Gemi kilesinin olağan ve genel karşılığına uysun veya uymasın) herhangi bir gemi, araç ya da cismi ifade eder.

1.1.5 "Hizmet", Kiralayan'ın talebi üzerine Şirket tarafından verilebilecek her türlü hizmeti ifade eder.

1.1.6 "Kılavuz", yerel düzenlemeler uyarınca kılavuzluk yapabilecek yeterlilikte ve geçerli bir lisansa sahip, Gemi'nin personeli olmayan kimseyi ifade eder.

1.1.7 "Römorkaj Esnasında", hangisi daha erken gerçekleşmiş ise, halatın/telin gemiden römorköre veya römorkörden gemiye verilmesi ile ya da römorkörün Gemi'nin kaptanından doğrudan talimat almaya başlar hale geldiği andan itibaren başlayan ve hangisi daha sonra gerçekleşmiş ise, römorkaj tamamlandıktan sonra halatın/iptin gemiden atılması veya römorkörün Gemi'den güvenli bir şekilde ayrılması ile sona eren olan zaman dilimini ifade eder.

1.1.8 "Kılavuzluk Esnasında", Kılavuz'un gemiye çıkması ile başlayan ve Hizmet tamamlandıktan sonra gemiden ayrılması ile sona eren zaman dilimini ifade eder.

1.2 Aşağıda yer alan şartlar, Şirket'in tüm yan kuruluşları bakımından da geçerli olup, bunun için ayrı bir anlaşma yapılması aranmayacaktır.

### **2. Kiralayan'ın Görev ve Yükümlülükleri ;**

2.1 Kiralayan, Gemi'nin donatana, kaptanı ya da donatanın yetkili acentası olduğunu, bu belgede belirtilen Genel Hizmet Şartları'nı sadece kendi adına değil, donatan ve/veya Gemi kaptanı adına da kabul ettiğini ve etmeye de yetkili olduğunu, Hizmet talebinde bulunmasının bu şartları kabul etmek anlamına geldiğini kabul ve taahhüt eder.

2.2 Kiralayan, Gemi'nin fiziki ve hukuki olarak hazır ve yapılacak manevra ve sunulacak Hizmet için her bakımdan elverişli olduğunu garanti eder.

2.3 Kiralayan, hizmetin sunulması esnasında, gemide yerel düzenlemelere uygun ve/veya hizmete konu manevranın özelliklere uygun yeterli kapasite ve sayıda kaptan ve gemi adamı bulunduğunu taahhüt eder.

2.4 Kiralayan, Hizmet talebi ile, aşağıda sayılanları Şirket'e teslim edecektir:

2.4.1. Şirket'in Fiyat Listesi'nde belirtildiği şekilde Hizmet talep edildiğine dair ihbar;

2.4.2. Talep edilen Hizmet'in detayları,

Hizmet'e konu Gemi'nin özellikleri ve fiziksel durumuna ilişkin detaylar,

2.4.3. Şirket tarafından talep edilebilecek başka herhangi bilgi.

### **3. Hizmetlerin Uygulanması**

3.1. Römorkaj esnasında, römorkör kaptanı ve mürettebatı, Kiralayan'ın yardımcısı sayılacaklar ve Gemi'nin kaptanı tarafından verilecek talimatları yerine getireceklerdir. Bu bağlamda,

Gemi üzerinde bulunan herhangi bir kişi tarafından römorkör mürettebatına verilecek talimatlar Gemi kaptanının talimatları olarak yorumlanacaktır.

3.2. Şirket'in istihdam ettiği bir çalışan olsa dahi Kılavuz, Hizmet süresince sadece Kiralayan'ın yardımcısı sayılacak ve buna göre Kiralayan, Kılavuz'un davranış, ihmal, savsama ve kusurundan sorumlu olacaktır.

3.3. Kılavuzluk Esnasında, Gemi'nin donatanının yardımcısı sayılacak olan Kılavuz, Gemi'nin kaptanı tarafından verilecek talimatlara uyacaktır. Bu bağlamda, Gemi üzerindeki herhangi bir kişi tarafından Kılavuz'a verilecek talimatlar Gemi'nin kaptanının talimatları olarak yorumlanacaktır.

3.4. Kılavuz ve römorkör kaptanı, römorkaj ve kılavuzluk hizmetleri verildiği esnada Gemi'ye, römorköre veya herhangi bir üçüncü şahsa karşı gelebilecek zararların önlenmesi için Gemi kaptanından talimat almaksızın gerekli önlemleri almakta serbesttirler.

3.5. Hizmet'in sunulması, özellikle fırtına, buz veya kötü görüş gibi Şirket'in kontrolü dışında gerçekleşen nedenlerle imkânsız hale gelir veya ciddi derecede zorlaşırsa Şirket, Kiralayan'ın talebi ve onayına ihtiyaç olmaksızın Hizmet'i erteleme ve/veya iptal etmekte serbesttir.

### **4. Ödeme**

4.1. Kiralayan, Hizmet Fiyat Listesi'ne göre belirlenecek ücreti peşin ödeyecektir. Fiyat Listesi'nde belirtilmemiş her Hizmet, verildiği zaman Şirket tarafından belirleneceği şekilde ücretlendirilecektir.

4.2. Ücret, Şirket tarafından hazırlanmış bir fatura veya talepname karşılığında, herhangi bir indirim veya vade talebinde bulunulmaksızın Kiralayan tarafından nakit ya da tarafların anlaştığı şekilde peşin olarak ödenecektir.

4.3. Kiralayan, bütün liman masraflarını, kılavuzluk ücretlerini, liman ücretlerini veya bu hizmetler ile ilgili diğer tüm masraf, vergi veya ücretleri ödeyecek ve karşılayacaktır. Kiralayan, şirketi bu gibi harcamalar, vergi ve masraflar dolayısıyla

Şirket'i her türlü talepten muaf tutup koruyacak ve talepleri doğrudan kendi karşılayacaktır.

4.4. Şirket, yukarıdaki ödeme koşullarının Kiralayan tarafından tamamen ya da kısmen yerine getirememesi halinde, bedelleri ödenmemiş Hizmetlere konu gemiden başka gemileri içerir şekilde Kiralayan'a verilen hizmetleri durdurma ve reddetme hakkına sahiptir.

### **5. Sorumluluk**

5.1. Şirket, Römorkaj ve/veya Pilotaj Esnasında oluşabilecek, Gemi'nin hasar ve zararından, Gemi üzerinde bulunan veya bulunmayan kişilerin yaralanmasından, malların zarar görmesinden, herhangi bir çevre kirliliği ya da diğer çevresel sorumluluklardan, çatma hadisesinden, iskele tesis hasarından hiçbir surette sorumlu olmayacaktır. Meğer ki bu gibi sorumluluklar sadece Şirket'in römorkörü denize elverişli halde bulundurmasına ilişkin makul özeni göstermemesinden kaynaklansın.

5.2. Şirket, hiçbir surette, (i) Kiralayan, Kiralayan'ın mürettebatı, acentası, temsilcisi, yardımcısı veya Kiralayan adına ya da Kiralayan adına veya onun talimat ya da kontrolü ile hareket eden herhangi bir kişinin davranış ya da ihmali,

(ii) Kiralayan, Kiralayan'ın mürettebatı, acentası, temsilcisi, yardımcısı veya Kiralayan adına ya da Kiralayan adına veya onun talimat ya da kontrolü ile hareket eden herhangi bir kişinin verdiği talimatlara uyularak Şirket tarafından yapılan iş ve işlemler, nedeniyle herhangi bir mal veya kişi veya çevreye verilecek herhangi bir zarar sebebiyle sorumlu tutulamayacaktır.

5.3. Kiralayan, Hizmet ile ilgili ya da Hizmetlerden kaynaklanan, üçüncü kişilerin her türlü hasar, zarar, masraf ve taleplerinden Şirket'i muaf tutup koruyacak ve bu talepleri doğrudan kendisi karşılayacaktır.

### **6. Uygulanabilir Hukuk ve Yargılama**

Bu Genel Hizmet Şartları'ndan ve/veya Şirket tarafından verilecek Hizmetlerden doğacak her türlü uyuşmazlık, münhasıran Türk Hukuku'na göre ve İstanbul Mahkemeleri ve İcra Daireleri'nin yetkisine tâbidir.



26/4/2018

AMBARLI LİMANI KILAVUZLUK ve RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ TALEP ve TAAHHÜTNAMESİ	
ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ'NE; Aşağıda özellikleri belirtilen gemiye açıklanan hizmetin verilmesini rica ederiz.	
<b>GEMİNİN</b>	
Adı:	
Bayrağı:	
Çağrı İşareti:	
Grostonu:	
Tam Boyu:	
Genişlik:	
Maksimum Draftı:	
Tipi:	
Air Draft:	
Geldiği Liman:	
Gideceği Liman:	
Yanaşacağı Terminal:	
Baş İtici Kw Gücü:	
Kıç İtici Kw Gücü:	
<b>ACENTENİN</b>	
Ticari Unvanı:	
Telefon No'su:	
Adresi:	
Vergi Dairesi:	
E-Posta Adresi:	
<p>"Acenteliğimize / Donatanlığımıza bağlı olup ..... / ..... / ..... tarih ve ..... saatte Ambarlı Limanı önlerinde olması beklenen ve yukarıda belirtilen terminale yanaşacak / kalkacak olan ve yukarıda özellikleri belirtilen gemimize talep ettiğimiz kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar hizmetlerinin şirketinizce emniyet ve denizcilik uygulamaları dikkate alınarak uygun görülecek şekilde verilmesini talep eder, işbu hizmetlerin ifası için gemiyi her bakımdan hazır bulunduracağımızı, şirketinizin uyguladığı Hizmet Tarifesi hükümleri ile Limanlar Yönetmeliği'ne ve sair yönetmelik, talimat ve sair mevzuatın tatbikini, verilen hizmetlerde işbu belgenin arkayüzünde bulunan "Genel Hizmet Şartları"nın ve Birleşik Krallık Standart Çekim hizmetleri Şartları'nı (U.K. Standart Conditions for Towage and other Service revised 1986) tatbikini, iki düzenleme arasında ortaya çıkabilecek bir çelişki öncelikle Genel Hizmet Şartları'nın geçerli olduğunu ve bu şartların tatbikini ve bu sebeple şirketiniz nezdinde oluşan hizmet ücretlerini üçüncü şahıslarla olan borç ve alacak doğurucu her türlü ilişkimizden bağımsız olarak ödemeyi kabul ve taahhüt ederiz.</p> <p style="text-align: right;">Kaşe ve İmza</p>	

Ambarlı Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi Örneği

## ARPAŞ Ambarlı Römorkaj Pilotaj Tic.A.Ş. GENEL HİZMET ŞARTLARI

ARPAŞ Ambarlı Pilotaj Römorkaj Tic. A.Ş. tarafından verilen hizmetler, aşağıdaki şartlara tabidir:

### 1. Tanımlar

1.1. Bu metinde yer alan tanımlar, metin içeriği farklı olmadıkça veya taraflar aksini kararlaştırmadıkça aşağıda yer alan anlamları taşırlar.

1.1.1. "Şirket", ARPAŞ Ambarlı Pilotaj Römorkaj Tic. A.Ş.'yi veya ARPAŞ Ambarlı Pilotaj Römorkaj Tic. A.Ş.'nin herhangi bir yan kuruluşunu ifade eder.

1.1.2. "Kiralayan", talebi üzerine Şirket tarafından hizmeti talep eden, hizmet sağlanan tarafı ve/veya geminin donatısı ya da onun yetkili acentesi veya temsilcisini ifade eder.

1.1.3. "Hizmet Tarifesi", mevcut şekli Kiralayan'da bulunan (Kiralayan böylelikle söz konusu belgeyi okuduğunu ve kabul ettiğini onaylar) ve Şirket tarafından sunulan hizmetler için ödenecek bedelleri düzenleyen belgeyi ifade eder.

1.1.4. "Gemi", Şirket tarafından verilecek hizmetlere konu, yapısı ne olursa olsun (Gemi kelimesinin olağan ve genel karşılığına uysun veya uymasın) herhangi bir gemi, araç ya da cismi ifade eder.

1.1.5. "Hizmet", Kiralayan'ın talebi üzerine Şirket tarafından verilebilecek her türlü hizmeti ifade eder.

1.1.6. "Kılavuz", yerel düzenlemeler uyarınca kılavuzluk yapabilecek yeterlilikte ve geçerli bir lisansa sahip, Gemi'nin personeli olmayan kimseyi ifade eder.

1.1.7. "Römorkaj Esnasında", hangisi daha erken gerçekleşmiş ise, halatın/telin gemiden römorköre veya römorkörden gemiye verilmesi ile ya da römorkörün Gemi'nin kaptanından doğrudan talimat almaya başlar hale geldiği andan itibaren başlayan ve hangisi daha sonra gerçekleşmiş ise, römorkaj tamamlandıktan sonra halatın/İpin gemiden atılması veya römorkörün Gemi'den güvenli bir şekilde ayrılması ile sona eren zaman dilimini ifade eder.

1.1.8. "Kılavuzluk Esnasında", Kılavuz'un gemiye çıkması ile başlayan ve Hizmet tamamlandıktan sonra gemiden ayrılması ile sona eren zaman dilimini ifade eder.

1.2. Aşağıda yer alan şartlar, Şirket'in tüm yan kuruluşları bakımından da geçerli olup, bunun için ayrı bir anlaşma yapılması aranmayacaktır.

### 2. Kiralayan'ın Görev ve Yükümlülükleri

2.1. Kiralayan, Gemi'nin donatısı, kaptanı ya da donatının yetkili acentesi olduğunu, bu belgede belirtilen Genel Hizmet Şartları'nı sadece kendi adına değil, donatan ve/veya Gemi kaptanı adına da kabul ettiğini ve etmeye de yetkili olduğunu, Hizmet talebinde bulunmasının bu şartları kabul etmek anlamına geldiğini kabul ve taahhüt eder.

2.2. Kiralayan, Gemi'nin fiziki ve hukuki olarak hazır ve yapılacak manevra ve

sunulacak Hizmet için her bakımdan elverişli olduğunu garanti eder.

2.3. Kiralayan, Hizmet'in sunulması esnasında, Gemi'de yerel düzenlemelere uygun ve/veya Hizmet'e konu manevranın özelliklere uygun yeterli kapasite ve sayıda kaptan ve gemi adamı bulundurmaya taahhüt eder.

2.4. Kiralayan, Hizmet talebi ile aşağıda sayılanları Şirket'e teslim edecektir:

2.4.1. Şirket'in Hizmet Tarifesinde belirtildiği şekilde Hizmet talep edildiğine dair ihbar;

2.4.2. Talep edilen Hizmet'in detayları,

2.4.3. Hizmet'e konu Gemi'nin özellikleri ve fiziksel durumuna ilişkin detaylar,

2.4.4. Şirket tarafından talep edilebilecek başka herhangi bilgi.

3. Hizmetlerin Uygulanması

3.1. Römorkaj Esnasında, römorkör kaptanı ve mürettebatı, Kiralayan'ın yardımcısı sayılacaklar ve Gemi'nin kaptanı tarafından verilecek talimatları yerine getireceklerdir. Bu bağlamda, Gemi üzerinde bulunan herhangi bir kişi tarafından römorkör mürettebatına verilecek talimatlar Gemi kaptanının talimatları olarak yorumlanacaktır.

3.2. Şirket'in istihdam ettiği bir çalışan olsa dahi Kılavuz, Hizmet süresince sadece Kiralayan'ın yardımcısı sayılacak ve buna göre Kiralayan, Kılavuz'un davranış, ihmal, savsama ve kusurundan sorumlu olacaktır.

3.3. Kılavuzluk Esnasında, Gemi'nin donatısının yardımcısı sayılacak olan Kılavuz, Gemi'nin kaptanı tarafından verilecek talimatları uyacaktır. Bu bağlamda, Gemi üzerindeki herhangi bir kişi tarafından Kılavuz'a verilecek talimatlar Gemi'nin kaptanının talimatları olarak yorumlanacaktır.

3.4. Kılavuz ve römorkör kaptanı, römorkaj ve kılavuzluk hizmetleri verildiği esnada Gemi'ye, römorköre veya herhangi bir üçüncü şahsa karşı gelebilecek zararların önlenmesi için Gemi kaptanından talimat almaksızın gerekli önlemleri almakta serbesttirler.

3.5. Hizmet'in sunulması, özellikle fırtına, akıntı veya kötü görüş gibi Şirket'in kontrolü dışında gerçekleşen nedenlerle imkânsız hale gelir veya ciddi derecede zorlaşırsa Şirket, Kiralayan'ın talebi ve onayına ihtiyaç olmaksızın Hizmet'i erteleme ve/veya iptal etmekte serbesttir.

### 4. Ödeme

4.1. Kiralayan, Hizmet Tarifesi'ne göre belirlenecek ücreti ödeyecektir. Hizmet verildiği zaman Şirket tarafından belirleneceği şekilde ücretlendirilecektir.

4.2. Ücret, Şirket tarafından hazırlanmış bir fatura karşılığında, fatura tarihinden itibaren 10 işgünü içerisinde herhangi bir indirim veya vade talebinde bulunulmaksızın Kiralayan tarafından nakit ya da tarafların anlaştığı şekilde ödenecektir.

4.3. Kiralayan, bütün liman masraflarını, kılavuzluk ücretlerini, liman ücretlerini veya bu hizmetler ile ilgili diğer tüm

masraf, vergi veya ücretleri ödeyecek ve karşılayacaktır. Kiralayan, Şirketi bu gibi harcamalar, vergi ve masraflar dolayısıyla her türlü talepten muaf tutup koruyacak ve talepleri doğrudan kendi karşılayacaktır.

4.4. Şirket, yukarıdaki ödeme koşullarının Kiralayan tarafından tamamen ya da kısmen yerine getirilememesi halinde; bedelleri ödenmemiş Hizmetlere konu gemiden başka gemilerine peşin ödeme yapılmadıkça Kiralayan'a verilen hizmetleri durdurma ve reddetme hakkına sahiptir.

### 5. Sorumluluk

5.1. Şirket, Römorkaj ve/veya Pilotaj Esnasında oluşabilecek, Gemi'nin hasar ve zararından, Gemi üzerinde bulunan veya bulunmayan kişilerin yaralanmasından, malların zarar görmesinden, herhangi bir çevre kirliliği ya da diğer çevresel sorumluluklardan hiçbir surette sorumlu olmayacaktır meğer ki bu gibi sorumluluklar sadece Şirket'in römorkörünün denize elverişli halde bulundurmasına ilişkin makul özeni göstermemesinden kaynaklansın.

5.2. Şirket, hiçbir surette,

(i) Kiralayan, Kiralayan'ın mürettebatı, acentesi, temsilcisi, yardımcısı veya Kiralayan adına ya da Kiralayan adına veya onun talimat ya da kontrolü ile hareket eden herhangi bir kişinin davranış ya da ihmali,

(ii) Kiralayan, Kiralayan'ın mürettebatı, acentesi, temsilcisi, yardımcısı veya Kiralayan adına hareket eden herhangi bir kişinin verdiği talimatlara uyularak Şirket tarafından yapılan iş ve işlemler, nedeniyle herhangi bir mal veya kişi veya çevreye verilecek herhangi bir zarar sebebiyle sorumlu tutulamayacaktır.

5.3. Kiralayan, Hizmet ile ilgili ya da Hizmetlerden kaynaklanan, üçüncü kişilerin her türlü hasar, zarar, masraf ve taleplerinden Şirket'i muaf tutup koruyacak ve bu talepleri doğrudan kendisi karşılayacaktır.

5.4. Şirket'in sözleşme, haksız fiil ya da yasa uyarınca doğabilecek sorumluluğu, her kime karşı olursa olsun, hiçbir surette bu sorumlulukla bağlantılı Hizmet için kararlaştırılmış olan ücretin iki katını aşmayacaktır.

### 6. Uygulanabilir Hukuk ve Yargılama

Bu Genel Hizmet Şartları'ndan ve/veya Şirket tarafından verilecek Hizmetlerden doğacak her türlü uyuşmazlık, münhasıran Türk Hukuku'na göre ve İstanbul Mahkemeleri ve İcra Daireleri'nin yetkisine tabidir.



#### 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:

- a. Türk Boğazlarında Trafik Kontrol İstasyonları,
- b. Kıyılarımızda bulunan deniz fenerleri, radyo farları, deniz işaretleri, sis düdüğü ve benzeri kıyı emniyet cihaz ve tesisleri, can kurtarma (tahlisiye) istasyonları ve Fenerler İdaresi,
- c. Türk Boğazları geçişinde, Galata ve Haydarpaşa limanlarına yanaşacak ve demir mevkiine demirleyecek gemilere kılavuz ve römorkör hizmeti veren işletmesi,
- d. 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.

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 tanıtımları 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:

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

öderler.

**a. Navlun Hasılatı Oda Payı**

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

1. Türk limanlarında yükleme ve boşaltmadan sağladıkları tüm navlun hasılatı üzerinden,
2. Kruvaziyer ve yolcu gemilerinde gros tonajı üzerinden,
3. 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.

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.

**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:

- a. Bakanlıkça hizmet gemisi olarak tanımlanan gemiler,
- b. Okul ve araştırma gemileri,
- c. Personel değişimi yapan gemiler,
- d. Liman içi sefer yapan yolcu gemileri,

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

**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 kıışlamak 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 Deniz Ticaret Odalarından "Seyir İzin Belgesi/Yat Kayıt Belgesi (Transit Log)" formu alarak Liman Başkanlığına onaylatmakla yükümlüdürler.

Gemi ve yat 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 verilir.



2018 YILI	(TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCILARA KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN) <b>NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU</b> (FOR FOREIGN FLAG VESSELS OR TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS) CHAMBER'S FREIGHT SHARE DECLARATION FORM	2018 YILI
--------------	---	--------------

<b>A</b>	<b>GEMİ ACENTE BİLGİLERİ</b> 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>B</b>	<b>GEMİ BİLGİLERİ</b> SHIP INFORMATION
1 GEMİ ADI Name of vessel	
2 GEMİ CİNSİ Type of vessel	Diğer
3 TÜRK - YABANCI BAYRAK Turkish - Foreign Flag	Yabancı Bayrak
4 GROS TONU GT	
5 HAREKET TARİHİ Date of Departure	
6 BAYRAĞI Flag	
7 HAREKET LİMANI Port of Departure	
8 LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO Certificate of seagoing number	

<b>C</b>	<b>YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ</b> LOADING & UNLOADING INFORMATION	<b>YÜKLEME</b> LOADING	<b>BOŞALTMA</b> 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 Yükleme 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 ₺

2018 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 TONNAGE	TUTAR AMOUNT	GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE	TUTAR AMOUNT
0	500	0	500
501	1.500	501	1.000
1.501	2.500	1.001	1.500
2.501	5.000	1.501	2.000
5.001	10.000	2.001	2.500
10.001	25.000	2.501	5.000
25.001	35.000	5.001	10.000
35.001	50.000	10.001	25.000
50.001	VE YUKARISI	25.001	VE YUKARISI

2018 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		550 \$
20.001	40.000		800 \$
40.001	60.000		1.050 \$
60.001	100.000		1.300 \$
100.001	VE YUKARISI		1.650 \$
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	(550 + 550)	825 \$
20.001	40.000	(800 + 800)	1.200 \$
40.001	60.000	(1.050 + 1.050)	1.575 \$
60.001	100.000	(1.300 + 1.300)	1.950 \$
100.001	VE YUKARISI	(1.650 + 1.650)	2.475 \$

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 Tahsil 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.

MIS05.F03

Navlun Oda Payı Bildirim Formu Örneği

İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

**DENİZ TİCARET ODASI**

İSTANBUL &amp; MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACK SEA REGIONS

**CHAMBER OF SHIPPING**

<b>2018 YILI</b>	<b>TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN</b> <b>LİMAN HİZMET ÜCRETİ BİLDİRİM FORMU</b> PORT SERVICE FEE DECLARATION FORM FOR TURKISH AND FOREIGN FLAG SHIPS	<b>2018 YILI</b>
------------------	--	------------------

<b>A</b>	<b>GEMİ ACENTE BİLGİLERİ</b> SHIP AGENCY INFORMATION	
1	GEMİ ACENTE SİCİL NUMARASI Ship's Agent Registration Number	
2	GEMİ ACENTE UNVANI Name of Agent	

<b>B</b>	<b>GEMİ BİLGİLERİ</b> 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 ₺		
10	AÇIKLAMA Description		ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE	

2018 YILI TÜRK BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK ÜCRETLER FEES RECEIVABLE YEAR 2018 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 İçin For Bunker Tankers		55,00 ₺	
0	500	GT	KADAR / UP TO	80,00 ₺	70,00 ₺
501	1.500	GT	KADAR / UP TO	135,00 ₺	110,00 ₺
1.501	2.500	GT	KADAR / UP TO	240,00 ₺	200,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / UP TO	335,00 ₺	290,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / UP TO	400,00 ₺	350,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / UP TO	475,00 ₺	475,00 ₺
25.001	35.000	GT	KADAR / UP TO	540,00 ₺	540,00 ₺
35.001	50.000	GT	KADAR / UP TO	600,00 ₺	600,00 ₺
50.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			640,00 ₺	640,00 ₺

2018 YILI YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK ÜCRETLER FEES RECEIVABLE YEAR 2018 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	160,00 ₺	130,00 ₺
501	1.000	GT	KADAR / UP TO	270,00 ₺	220,00 ₺
1.001	1.500	GT	KADAR / UP TO	335,00 ₺	270,00 ₺
1.501	2.000	GT	KADAR / UP TO	410,00 ₺	340,00 ₺
2.001	2.500	GT	KADAR / UP TO	475,00 ₺	405,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / UP TO	540,00 ₺	490,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / UP TO	560,00 ₺	540,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / UP TO	610,00 ₺	610,00 ₺
25.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			650,00 ₺	650,00 ₺

Not : ( LÇB ) Liman Çıkış Belge numarası yazılması gerekmektedir. ( CS ) Certificate of Seagoing number should be written .

MIS05.F04

Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Liman Hizmet Ücreti Bildirim Formu

İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

**DENİZ TİCARET ODASI**



İSTANBUL & MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACK SEA REGIONS

**CHAMBER OF SHIPPING**

<b>2018 YILI</b>	(TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCI KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN) <b>KONTEYNER NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU</b> (FOR FOREIGN FLAG VESSELS OR TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS) CONTAINER CHAMBER'S FREIGHT SHARE DECLARATION FORM	<b>2018 YILI</b>
----------------------	---	----------------------

<b>A</b>	<b>GEMİ AJANSE BİLGİLERİ</b> SHIP AGENCY INFORMATION
1	YABANCI ŞİRKET ADI Name of foreign company
2	GEMİ AJANSE SİCİL NUMARASI Ship's Agent Registration Number
3	GEMİ AJANSE UNVANI Name of Agent

<b>B</b>	<b>GEMİ BİLGİLERİ</b> SHIP INFORMATION		
1	GEMİ ADI Name of vessel		
2	GEMİ CİNSİ Type of vessel	Diğer	
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK Turkish - Foreign Flag	Yabancı Bayrak	
4	GROS TONU GT		
5	HAREKET TARİHİ Date of Departure		
		<b>KONTEYNER</b>	
		4	BAYRAĞI Flag
		6	HAREKET LİMANI Port of Departure
		8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (İÇB) NO Certificate of seagoing number

<b>C</b>	<b>KONTEYNER YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ</b> CONTAINER LOADING & UNLOADING INFORMATION	<b>YÜKLEME</b> LOADING	<b>BOŞALTMA</b> UNLOADING	
1	KONTEYNERİN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE Port / Country of origin / destination of container			
2	Listeden Tavan Ücret Seçildiğinde Taşınan Konteyner Yüklünün 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 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 \$
7	TOPLAM NAVLUN TUTARININ % 5 TUTARI (\$) 5 per thousand of total amount of freight (\$)	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 ₺
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 ₺		

<b>2018 YILI</b> <b>LİMAN HİZMET ÜCRETİ / PORT SERVICE FEE</b>	<b>2018 YILI</b> <b>KONTEYNER NAVLUN ODA PAYI</b> <b>CONTAINER</b> <b>CHAMBER'S FREIGHT SHARE</b>	<b>ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP</b>  <b>TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE</b>																																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">TÜRK BAYRAKLI GEMİ TURKISH FLAG SHIP</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">YABANCI BAYRAKLI GEMİ FOREIGN FLAG SHIP</th> </tr> <tr> <th>GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE</th> <th>TUTAR AMOUNT</th> <th>GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE</th> <th>TUTAR AMOUNT</th> </tr> <tr> <td>0 - 500</td> <td>80,00 ₺</td> <td>0 - 500</td> <td>160,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>501 - 1.500</td> <td>135,00 ₺</td> <td>501 - 1.000</td> <td>270,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>1.501 - 2.500</td> <td>240,00 ₺</td> <td>1.001 - 1.500</td> <td>335,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>2.501 - 5.000</td> <td>335,00 ₺</td> <td>1.501 - 2.000</td> <td>410,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>5.001 - 10.000</td> <td>400,00 ₺</td> <td>2.001 - 2.500</td> <td>475,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>10.001 - 25.000</td> <td>475,00 ₺</td> <td>2.501 - 5.000</td> <td>540,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>25.001 - 35.000</td> <td>540,00 ₺</td> <td>5.001 - 10.000</td> <td>560,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>35.001 - 50.000</td> <td>600,00 ₺</td> <td>10.001 - 25.000</td> <td>610,00 ₺</td> </tr> <tr> <td>50.001 VE YUKARI</td> <td>640,00 ₺</td> <td>25.001 VE YUKARI</td> <td>650,00 ₺</td> </tr> </table>	TÜRK BAYRAKLI GEMİ TURKISH FLAG SHIP		YABANCI BAYRAKLI GEMİ FOREIGN FLAG SHIP		GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE	TUTAR AMOUNT	GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE	TUTAR AMOUNT	0 - 500	80,00 ₺	0 - 500	160,00 ₺	501 - 1.500	135,00 ₺	501 - 1.000	270,00 ₺	1.501 - 2.500	240,00 ₺	1.001 - 1.500	335,00 ₺	2.501 - 5.000	335,00 ₺	1.501 - 2.000	410,00 ₺	5.001 - 10.000	400,00 ₺	2.001 - 2.500	475,00 ₺	10.001 - 25.000	475,00 ₺	2.501 - 5.000	540,00 ₺	25.001 - 35.000	540,00 ₺	5.001 - 10.000	560,00 ₺	35.001 - 50.000	600,00 ₺	10.001 - 25.000	610,00 ₺	50.001 VE YUKARI	640,00 ₺	25.001 VE YUKARI	650,00 ₺	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>KONTEYNER YÜK BİLGİLERİ CONTAINER CARGO INFORMATION</th> <th>KONTEYNER TAVAN ÜCRET TUTAR CONTAINER CEILING FEE</th> </tr> <tr> <td>YÜKLEME LOADING</td> <td>550 \$</td> </tr> <tr> <td>BOŞALTMA UNLOADING</td> <td>550 \$</td> </tr> <tr> <td>YÜKLEME + BOŞALTMA LOADING + UNLOADING</td> <td>825 \$</td> </tr> </table>	KONTEYNER YÜK BİLGİLERİ CONTAINER CARGO INFORMATION	KONTEYNER TAVAN ÜCRET TUTAR CONTAINER CEILING FEE	YÜKLEME LOADING	550 \$	BOŞALTMA UNLOADING	550 \$	YÜKLEME + BOŞALTMA LOADING + UNLOADING	825 \$	
TÜRK BAYRAKLI GEMİ TURKISH FLAG SHIP		YABANCI BAYRAKLI GEMİ FOREIGN FLAG SHIP																																																				
GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE	TUTAR AMOUNT	GEMİ GROS TONU SHIP'S GROSS TONNAGE	TUTAR AMOUNT																																																			
0 - 500	80,00 ₺	0 - 500	160,00 ₺																																																			
501 - 1.500	135,00 ₺	501 - 1.000	270,00 ₺																																																			
1.501 - 2.500	240,00 ₺	1.001 - 1.500	335,00 ₺																																																			
2.501 - 5.000	335,00 ₺	1.501 - 2.000	410,00 ₺																																																			
5.001 - 10.000	400,00 ₺	2.001 - 2.500	475,00 ₺																																																			
10.001 - 25.000	475,00 ₺	2.501 - 5.000	540,00 ₺																																																			
25.001 - 35.000	540,00 ₺	5.001 - 10.000	560,00 ₺																																																			
35.001 - 50.000	600,00 ₺	10.001 - 25.000	610,00 ₺																																																			
50.001 VE YUKARI	640,00 ₺	25.001 VE YUKARI	650,00 ₺																																																			
KONTEYNER YÜK BİLGİLERİ CONTAINER CARGO INFORMATION	KONTEYNER TAVAN ÜCRET TUTAR CONTAINER CEILING FEE																																																					
YÜKLEME LOADING	550 \$																																																					
BOŞALTMA UNLOADING	550 \$																																																					
YÜKLEME + BOŞALTMA LOADING + UNLOADING	825 \$																																																					

\* Not : 5174 sayılı Kanunun 26. maddesi gereğince Navlun Oda Payı gemi hareket tarihini takip eden 15 gün içinde ödenmediği takdirde, 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsil 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.

MİS05.F05

Konteyner Navlun Oda Payı Bildirim Formu





2018 YILI	YABANCI BAYRAKLI YOLCU VE KRUVAZİYER GEMİLERİ NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU CHAMBER'S SHARE OF FREIGHT REVENUE DECLARATION FORM FOR FOREIGN FLAG PASSENGER & CRUISE SHIPS	2018 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
12	YOLCU NAVLUN ÜCRETİ (TL) Passengers Freight Fee (TL)	0,00 ₺	Döviz kurunu girin	
13	GENEL TOPLAM (TL) Grand Total (TL)	0,00 ₺		
14	AÇIKLAMA Description		ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE	

2018 YABANCI BAYRAKLI YOLCU VE KRUVAZİYER GEMİLERDEN  
ALINAN NAVLUN HASILAT ODA PAYI TARİFESİ  
2018 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	50 \$
20.001	30.000	GT	KADAR / UP TO	100 \$
30.001	50.000	GT	KADAR / UP TO	150 \$
50.001	100.000	GT	KADAR / UP TO	200 \$
100.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			250 \$

Not : ( LÇB ) Liman Çıkış Belge numarası yazılması gerekmektedir.  
( CS ) Certificate of Seagoing number should be written .

MİS05.F09

2018 YILI YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK  
LİMAN HİZMET ÜCRETİ  
PORT SERVICE FEES RECEIVABLE YEAR 2018 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	130,00 ₺
501	1.000	GT	KADAR / UP TO	220,00 ₺
1.001	1.500	GT	KADAR / UP TO	270,00 ₺
1.501	2.000	GT	KADAR / UP TO	340,00 ₺
2.001	2.500	GT	KADAR / UP TO	405,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / UP TO	490,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / UP TO	540,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / UP TO	610,00 ₺
25.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			650,00 ₺

Yabancı Bayraklı Yolcu ve Kruvaziyer Gemileri Navlun Oda Payı Bildirim Formu



## KONTEYNER YÜK DETAYLARI BİLDİRİM FORMU

## 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 Date of Departure				
6	LİMAN ÇIKIŞ BELGE ( LCB ) 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

MIS05.F10

Konteyner Yük Detayları Bildirim Formu





**DENİZ TİCARET ODASI KONTEYNER NAVLUN BİLDİRİM FORMU**

**CHAMBER OF SHIPPING CONTAINER FREIGHT DECLARATION FORM**

(TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI / YABANCILARA KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN )  
(FOR FOREIGN FLAG / TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS , HANDLING IN TURKISH PORTS )

A GEMİ BİLGİLERİ SHIP INFORMATION			
YABANCI ŞİRKET ADI Name of foreign company			
GEMİ ACENTE UNVANI Name of Agent of foreign shipowner			
ACENTE ADRESİ Address of Agent			
GEMİ ADI Name of vessel			
LİMAN ÇIKIŞ BELGE ( LÇB ) NO : Certificate of seagoing number			
GROS TONU GT		BAYRAĞI Flag	

B YÜKLEME / BOŞALTMA BİLGİLERİ LOADING & UNLOADING INFORMATION		YÜKLEME LOADING		BOŞALTMA UNLOADING	
MALIN CİNSİ Type of cargo		ADET / Piece 20' Kont./Cont.	ADET / Piece 40' Kont./Cont.	ADET / Piece 20' Kont./Cont.	ADET / Piece 40' Kont./Cont.
MALIN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE Port / Country of origin / destination					
HAREKET LİMANI Port of Departure					
HAREKET TARİHİ Date of Departure		...../...../20 .....		...../...../20 .....	
Tavan Ücret ise listeden Tavan Ücret seçeneğini seçiniz.					
MALIN MİKTARI ( ADET ) Quantity of cargo ( Piece )					
NAVLUN BİRİM FİYATI ( \$ / ADET ) Freight Unit Price ( \$ / Piece )					
TOPLAM NAVLUN MİKTARI ( \$ ) Total amount of freight ( \$ )		- \$	- \$	- \$	- \$
TOPLAM NAVLUN MİKTARININ %04 TUTARI ( \$ ) 4 per thousand of total amount of freight ( \$ )		- \$	- \$	- \$	- \$
DÖVİZ KURU ( MB DÖVİZ ALIŞ ) Foreign currency rate ( Turkish Central Bank's buying rate of exchange )					
BİNDE DÖRT NAVLUN ODA PAYI TUTARI ( TL ) Chamber's freight share of 4 per thousand ( TL )		- TL	- TL	- TL	- TL
YÜKLEME / BOŞALTMA TOPLAMI ( TL ) Total amount of loading & unloading ( TL )			- TL		- TL
GENEL TOPLAM ( TL ) Grand Total ( TL )					- TL

ACENTE / AGENT TARİH DATE -	
KAŞE- İMZA / STAMP - SIGNATURE	

C BU GEMİ İLE İLGİLİ DİĞER ACENTELERE AIT KONTEYNER YÜKLEME VE BOŞALTMALARI BİLDİRİNİZ. Please declare Container Loadings and Unloadings of other agents related with this ship.				
DİĞER ACENTE UNVANLARI Name of Other Agents	YÜKLEME / LOADING		BOŞALTMA / UNLOADING	
	20' Kont./Cont.	40' Kont./Cont.	20' Kont./Cont.	40' Kont./Cont.

\* Not : 5174 sayılı Kanunun 26. maddesi gereğince Navlun Oda Payı gemi hareket tarihini takip eden 15 gün içinde ödenmediği takdirde, 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsil 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.

MIS05.F05

Deniz Ticaret Odası Konteyner Navlun 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 ve bu idareden işlem yapabilmek için öncelikle şifre almakla yükümlüdürler. Aldıkları bu şifre ile <http://online.cevre.gov.tr/Login.aspx?ReturnUrl=%2f> sisteme girerek işlem yaparlar.

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine dair MARPOL 73/78 Uluslararası Sözleşme hükümleri gereğince, gemi atıklarının alınması, 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanuna dayanan çıkarılmış yönetmelik hükümleri gereğince Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne verilmiştir. Kurallara göre, gemi gelmeden önce gemi kaptanı tarafından acentesine gönderilen **Format of The Waste Notification Form (Atık Bildirim Formu)** 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:

1. International Oil Pollution Prevention Certificate.(I.O.P.P.) (Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önlenmesine Yönelik Sertifika) <sup>(1)</sup>
2. International Sewage Pollution Prevention Certificate (Pis Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Sertifikası) <sup>(2)</sup>
3. International Air Pollution Certificate (IAPP) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, <sup>(3)</sup>

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.

Ek-1

**ATIK BİLDİRİM FORMU**  
**FORMAT OF THE WASTE NOTIFICATION FORM**

Sayfa/Page: 1/2

Atık Bildiriminin Yapıldığı/ Notification of the Waste to;	Liman Adı / Port Name	Liman Başkanlığı /Port Authority
---	-----------------------	----------------------------------

## 1. GEMİ ÖZELLİKLERİ/SHIP PARTICULARS

1.1 Gemi Adı/Name of ship:	1.5 Sahibi veya İşleticisi/ Owner or operator:
1.2 IMO numarası/ IMO number:	1.6 Ayırt edici numarası veya harfleri/ Distinctive number or letters:
1.3 GRT:	1.7 Bayrak Devleti/Flag State:
1.4 Geminin Türü/Type of ship:	1.8 Atık verilecek bir sonraki liman (biliniyorsa)/ Next Port of Delivery (if known):
<input type="checkbox"/> Petrol Tankeri/Oil tanker <input type="checkbox"/> Konteyner/Container <input type="checkbox"/> Ro-ro	<input type="checkbox"/> Kimyasal Tankeri/Chemical tanker <input type="checkbox"/> Diğer yük gemileri/Other cargo ship <input type="checkbox"/> Diğer (belirtin)/Other (specify)
	<input type="checkbox"/> Dökme Yük Gemisi/Bulk carrier <input type="checkbox"/> Yolcu Gemisi/Passenger ship

## 2. LİMAN VE SEFER ÖZELLİKLERİ/PORT AND VOYAGE PARTICULARS

2.1 Liman Yeri ve Adı/Location/Terminal name and POC:	2.6 Atık verilen son liman/ Last Port where waste was delivered:
2.2 Varış Tarihi ve Saati/Arrival Date and Time:	2.7 Son atık verme tarihi/ Date of Last Delivery:
2.3 Kalkış Tarihi ve Saati/Departure Date and Time:	2.8 Atık verilecek bir sonraki liman (biliniyorsa)/ Next Port of Delivery (if known):
2.4 Son Liman ve Ülkesi/Last Port and Country:	2.9 Formu dolduran kaptan değilse dolduran kişinin adı soyadı /Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Bir Sonraki Liman ve Ülkesi (biliniyorsa)/ Next Port and Country (if known):	

3. ATIK KABUL TESİSİNE VERİLECEK ATIGIN TÜRÜ VE MİKTARI/  
TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Ek-I Annex I	Miktarı/Quantity (m <sup>3</sup> )
Sintine Suyu/Oily bilge water	
Slaç/Sludge	
Slop/Oily tank washings	
Kirli Balast/Dirty ballast water	
Atık Yağ/wasted oil	
Diğer (lütfen belirtin)/ Other (please specify)	
MARPOL Ek-II Annex 2	Miktar(m <sup>3</sup> )-Adı <sup>1</sup> / Quantity(m <sup>3</sup> )/Name <sup>1</sup>
Kategori X / Category X substance	
Kategori Y / Category Y substance	
Kategori Z / Category Z substance	
Diğer Maddeleri/ OS – other substances	
MARPOL Ek-IV Annex IV	Miktar-Quantity (m <sup>3</sup> )
Pis su/ Sewage	

MARPOL Ek-V Annex V	Miktar /Quantity (m <sup>3</sup> )
A. Plastik/ Plastics	
B. Yemek Atıkları/Food wastes	
C. Evsel Atıklar (örn. kağıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, tabak vs.) Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)	
D. Pişirme Yağı / Cooking oil	
E. Yakma Fırın Külleri/Incinerator ashes	
F. Operasyonel atıkları/Operational wastes	
G. Yük artıkları <sup>2</sup> /Cargo residues <sup>2</sup>	
H. Hayvan Leş(ler)/Animal carcass(es)	
I. Balıkçılık araçları(ağ, olta vs.)/ Fishing gear	
MARPOL Annex VI – Air pollution	Quantity (m <sup>3</sup> )
Ozon tabakasına zarar veren maddeler ve bu tip maddeleri içeren ekipmanlar/ Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Egzoz gazı temizleme kalıntıları/Exhaust gas-cleaning residues	

<sup>1</sup> Taşınan Zararlı Sıvı Maddenin sevkiyat adını belirtiniz.  
Indicate the proper shipping name of the NLS involved.

<sup>2</sup> Taşınan kuru yükün sevkiyat adını belirtiniz.  
Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

AM E. L. W  
D

Atık Bildirim Formu Örneği

Gemi adı/Name of ship:	IMO Numarası/ IMO Number:
------------------------	---------------------------

Gemide kalan yaklaşık atık ve artık miktarı ile en yüksek depolama kapasitesi yüzdesini aşağıdaki tabloda belirtiniz. Gemideki bütün atığın bu limanda verilmesi durumunda tablonun üstündü çiziniz ve aşağıdaki kutucuğu işaretleyin. Atığın bir kısmının verilmesi yada hiç verilmemesi durumunda bütün kolonları doldurunuz.

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.

Gemide bulunan tüm atığın bu limana verildiğini onaylıyorum (sayfa 1'de belirtilenler) /  
I confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port ☐

Türü/Type	Ayrılmış en fazla depolama kapasitesi / Maximum dedicated storage capacity (m <sup>3</sup> )	Gemide tutulan atık miktarı/ Amount of waste retained on board (m <sup>3</sup> )	Kalan atığın verileceği liman adı (biliniyorsa) / Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Du atık bildirim ile bir sonraki limana varış arasındaki oluşacak tahmini atık miktarı/ Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call (m <sup>3</sup> )
<b>MARPOL Ek-I Annex I</b>				
Siltine Suyu/Oily bilge water				
Slaç/Sludge				
Slop/Oily tank washings				
Kirli Balast/Dirty ballast water				
Atık Yağ/Wasted oil				
Diğer (lütfe belirtin)/ Other (please specify)				
<b>MARPOL Ek-II Annex 2<sup>1</sup></b>				
Kategori X / Category X substance				
Kategori Y / Category Y substance				
Kategori Z / Category Z substance				
Diğer Maddeler/ OS - other substances				
<b>MARPOL Ek-IV Annex IV</b>				
Pissu/ Sewage				
<b>MARPOL Ek-V Annex V</b>				
A. Plastik/ Plastics				
B. Yemek Atıkları/Food wastes				
C. Evsel Atıklar (örn. kağıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, tabak vs.) Domestic wastes (e.g. paper products, rags,				
D. Pişirme Yağı / Cooking oil				
E. Yakma Fırın Külteri/Incinerator ashes				
F. Operasyonel atıklar/Operational wastes				
G. Yük artıkları <sup>2</sup> /Cargo residues <sup>2</sup>				
H. Hayvan Leş(ler)i/Animal carcass(es)				
I. Balıkçılık araçları(ağ, olta vs.)/ Fishing gear				

Tarih/Date: .....

Adı-Soyadı ve Görevi/Name and Position: .....

Saat/Time: .....

İmza/Signature: .....

am 09.10

#### 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 uyuğu 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 eksikliklerinden veya gemi tarafından denizlerin kirlenmesinden 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 personeli 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

##### 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”:

- a. Bitkisel ürünler ve mamulleri**
- b. Alkollü içkiler ve içinde alkol bulunan her türlü mamuller ile tütün ve tütün mamulleri**
- c. Ham petrol, akaryakıt ve akaryakıt harici petrol ürünleri**
- d. İhracı yasak mallar**
- e. Kimyevi madde ve türevleri**
- f. Hayvan ve hayvansal ürünler**
- g. Su ürünleri ve bunlardan elde edilen mamuller**
- h. 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.

Kabotaj Eşyasının yükleme ve boşaltma işlemleri:

### **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.<sup>(1)</sup>

### **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.<sup>(2)</sup>

### **3. Gümrük idaresinin bulunmadığı liman ve iskelelerden yapılacak işlemler**

Gümrük idaresi bulunmayan liman ve iskelelerden yapılacak yükleme ve boşaltmalarda liman başkanlıkları yetkili ve sorumludurlar.

- a. 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.
- b. 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.
- c. Teyit nüshasını alarak eşyanın varış yerine ulaştığını belirleyen liman başkanlıkları, sonucu en yakın gümrük idaresine yazılı olarak bildirirler.<sup>(3)</sup>

#### 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 bulunurlar.

Dahili sefer yaparken, yabancı bir limana uğrayarak Türk limanına gelen Türk Bayraklı gemiler, dış sefer yapan gemiler gibi kontrole tabi tutulurlar. <sup>(4)</sup>

#### 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 personeline kabotaj eşyası ile serbest dolaşıma girmemiş eşyanın gemi ambarında birbirinden ayrılması sağlanarak ambarlar ayrı ayrı mühürlenir. <sup>(5)</sup>

#### 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. <sup>(6)</sup>



**Ek-1**

**KABOTAJ BEYANNAMESİNE TABİ EŞYA LİSTESİ**

1)	Bitkisel ürünler ve mamulleri
2)	Alkollü içkiler ve içinde alkol bulunan her türlü mamuller ile tütün ve tütün mamulleri
3)	Ham petrol, akaryakıt ve akaryakıt harici petrol ürünleri
4)	İhracı yasak mallar
5)	Kimyevi madde ve türevleri
6)	Hayvan ve hayvansal ürünler
7)	Su ürünleri ve bunlardan elde edilen mamuller
8)	Kıymetli madenlerin ham ve mamul bütün ürünleri

**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	SİCİLE LİMANI ve NO.
YÜKLEME LİMANI	BOŞALTMA LİMAN(LAR)I
KAPTANIN ADI/SOYADI	LİMAN ÇIKIŞ BELGESİ NO.
DONATANI	ACENTESİ
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

## 4.2 – GEMİ ACENTESİNİN LİMAN İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ İŞLEMLERİ

Gemi geliş – gidişlerinde liman işletmeleri ile ilişkileri iki ayrı başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar:

### a. 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.

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 ulaşarak 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.

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)

Geminin limana yanaşmasında gümrük kontrol işlemleri geciktirilmeden yapıp, tamamlanmalıdır. Boşaltma süresince, gemi, liman ve acente arasında irtibatı devamlı sağlayacak bir eleman bulundurulmalıdır.

Yağışlı havalarda, yağıştan etkilenecek yükler varsa veya boşaltmanın arkasından ıslaklıktan zarar görecektir yükleme yapılacaksa, gemi kaptanına da bilgi verilerek boşaltma yaptırılmamalıdır.

Boşaltma bittiğinde tamamen boşalmış ambar / ambarlar varsa, ambar boş araması yaptırılarak ambarda kalan unutulmuş 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.

#### **b) 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.

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, çuvalı yükün kanca kullanılarak yüklenmesi gibi ) ilave temini gerekli teçhizat veya ekipman derhal temin edilmelidir.

Paket, torba ve çuvalı 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 vasıtaadaki 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 görecektir 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 sorveyler 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 surveyörlerinden 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.

#### 4.2.1 – 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.

1. Türk Boğazları Kılavuzluk Hizmetleri
2. Liman Giriş – Çıkış Kılavuzluk Hizmetleri

1. Boğazlardan Uğraksız Geçiş Yapan Gemiler: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü TEKEL' inindedir.

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 değildirler.

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.

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 TDI 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 ( TDI ) bir çok alanda TEKEL hakkını dönemin Denizcilik Müsteşarlığı 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 Müsteşarlığı tarafından belirlenen bu kuruluşlar Türkiye genelinde devletin TEKEL alanı dışında kalan alanlarda hizmet vermeye başlamışlardır.

Acenteler, Liman Başkanlığı ordinosu ile birlikte Kılavuzluk ve Römorkaj Talep ve Taahhünamesi doldurarak özel kılavuzluk kuruluşlarına başvurur ve hizmeti alırlar. Hizmet bedeli, geminin acentesi tarafından, fatura ibrazını müteakiben ilgili şirkete ödenir. Hizmet bedeli kılavuzluk hizmet tarifesine göre tahakkuk ettirilir. (Ek2: Özel Liman Kılavuzluk ve Römorkaj Talep ve Taahhünamesi)

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 taahhünamesinde römorkaj talebi de geminin gros tonilatosuna göre yapılmış olur.

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 müsteşarlığı tarafından çıkartılmış olan tarifeleri üzerinden ücret tahakkuk ettirilmektedir.

Özel limanlarda bu hizmetler için Liman Başkanlığı ordinosunun verilmesinin ardından, kılavuzluk talebi ile birlikte geminin gros tonilatosuna göre römorkör talebi yapılır. Hizmet bedeli, geminin acentesi tarafından, fatura ibrazını müteakip ilgili şirkete ödenir.

**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.

#### 4.2.2 – 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 bulundurdıkları yükün özelliğine göre değerlendirilerek rıhtımlara yanaştırma zamanları programlanır. Bir nevi rıhtım yanaşması kesin rezervasyonudur.

#### 4.2.3 – 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 tahliye yardımcı olunmasına yardım etmek üzere oluşturulurlar.

**Özel Limanlarda** böyle bir durum hiç yoktur. Özel limanlarda genellikle liman işçiliği anlaşmalı yüklenici firmalar tarafından yapılmakta ve 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



## Ek1: GEMİ YÜKLEME VE BOŞALTMA TALEPNAME Sİ

Liman Müdürlüğüne .....

### GEMİNİN:

Adı ve armatörü :

Bayrağı :

Gros Tonilatosu :

Rüsum Tonilatosu :

Boyu :

Çektiğı su :

Acente adı :

1.- Acenteliğimize bağılı adı evsafı yukarıda yazılı gemi ..... /..... /2008 tarihinde saat ..... de Limanınıza gelecektir. Yükletilcek / boşaltılacak hamule .... kap .....tondur. Limanınıza Yükletilcek bu yüke ait tasdikli orijinal manifesto ile (3) Türkçe kopyası Boşaltılacak ve iki nüsha kargo planı ilişiktir.

2.- Yukarıda adı yazılı gemiye limanınızdan yükletilcek 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 artırma bakımından alacağınız her türlü tedbirleri peşinen kabul ve taahhüt ederim.

## **Ek2: Özel Liman Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmet Formu:**

DENİZ KILAVUZLUK A.Ş./MED MARINE A.Ş. MÜŞTEREK TEŞEBBÜSÜ'NE

\*Talep sıra no:.....

### **GEMİNİN ;**

Tarih :

ADI :  
CAGRI ISARETI :  
BAYRAGI :  
GROS TONU :  
GELDİĞİ LIMAN :  
TAM BOYU :  
HALİHAZIR DRAFTI :  
TİPİ :  
YUK CINSİ :

### **ACENTANIN:**

ADI :  
ADRESİ :

TELEFON VE FAKSİ :  
VERGİ DAİRESİ VE NO:

### **FATURA KESİLECEK YERİN;**

ÜNVANI :  
ADRESİ :

TELEFON VE FAKSİ :  
VERGİ DAİRESİ VE NO:

### **TALEP EDİLEN HİZMET;**

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)'nın tatbikini şirketler nezdinde oluşan hizmet Hizmet ücretlerini ödemeyi ve iş bu talepten 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 :  
Kontrol tarihi ve :  
Kontrol Sıra no :  
KARAR :

SONUÇ:

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 Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacıyla yönelik olarak gemi ile ilgili makamların (TBGTH) iletişimini sağlamak üzere gemi kaptanı veya acentesi tarafından istenecek bilgiler ve yükümlülükler, Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü' nün 6. Maddesinde "Türk Boğazları' nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)" başlığı altında toplanmıştır. Buna göre yükümlülükler;

"Madde 6 – a) Seyir Planı-1: 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, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-II)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5inci maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol istasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı II'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) 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 tanıttıkları bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdare'ce belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir."

şeklinde ifade edilmektedir.

Türk Boğazlarında haberleşme dili İngilizcedir, bu nedenle aşağıda SP-1 ve SP-2 raporları İngilizce olarak verilmistir. Özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerde SP-1 Raporlarının 48 saat önceden idareye verilmesi, gemi planlamalarında kolaylık sağlamakta olup, idare tarafından istenmektedir.

Konu, Kitabın Beşinci Bölüm'ünde ayrıca geniş olarak ele alınacaktır.

##### 4.3.2 – Gümrük ve Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Merkez Tabiplikleri Kontrolleri

Sahil Sağlık Kontrolleri: Gemilerin Boğazlara gelişlerinde Sahil Sağlık Kontrolleri, Ege Denizi'nden Çanakkale Boğazı'na giriş yapan gemilere, Çanakkale' nin 7-8 mil güneyindeki Karanlık Liman bölgesinde; Karadeniz'den İstanbul Boğazına giriş yapan gemilere ise Kavak mevkiinden önce ve gemiler seyir halinde iken yapılır. Boğazlara giriş yapan ve seyir halinde olan gemi suratını 5-6 mile düşürür ve hava eğer engel değil ise, Sahil Sağlık botu gemiye yanaşır. Hem geminin geçişini engellemek ve hem de zaman kaybetmemek açısından yapılan bu işlemde, geminin bir zabiti aşağıda listelenen evrakla (asıl veya fotokopi) birlikte bota inerek içerdeki görevliler vasıtasıyla geminin sağlık kontrol işlemini tamamlar.

- 1969 INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE
- SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE
- 2 (TWO) COPY OF CREW LIST
- LAST PORT CLEARANCE ( SAILING PERMISSION )
- LAST 10 ( TEN ) PORTS CALL LIST
- SHIP'S STAMP ( GEMİ MÜHRÜ )

Yabancı limanlardan gelerek boğazlara giriş yapan tüm gemiler, boğaza girmeden önce gündüz SARI ( Q ) karantina bayrağını çekmek, geceleri ise sarı bayrak yerine ( karantina fenerlerini – Kırmızı – Beyaz) yakmak zorundadırlar. Bu bayrağı çekmeyen gemilere ceza tahakkuk ettirilir. Sağlık kontrolünü tamamlayan gemiler gündüz sarı bayrağını indirir ve gece de karantina fenerlerini söndürürler. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık İdaresi botu hava muhalefeti veya herhangi bir sebeple çalışmadığı zaman gemi acenteleri, gemilerin geliş yönlerine göre sağlık bildirim formunu doldurarak ilgili Sağlık İdaresine (Çanakkale veya Büyükdere) göndermekle sorumludurlar.

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 artırma yanında, kendisini de hoş olmayan olaylara karşı korumak olur. Aşağıda tam transit (Akdeniz / Karadeniz / Akdeniz geçiş yapan) gemi için yapılacak işlemler adım adım verilmiştir.

- 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 ilgili bilgiler, acentenin Banka detayları ve ofis çalışma saatleri dışı telefon numaraları dahil irtibat detayları 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 edilir, 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, 250 metre üzeri tankerse refakat römorkör ücretinin göz önüne alınması 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 dönüş acenteliğini yapmayacakları için, "gemi transit sefer dönüşü yapmayacaktır" şeklinde beyan vermektedir.) tam transit olarak yatırılması, dönüş acentesine fatura edilmesi basiretli bir gemi acentesinin 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 bilgiler önceden verilmelidir. Bu bilgiler içinde, geminin geçiş sırasında uyacağı kurallar, VTS irtibat bilgileri, 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 draftı 54 metre ile 58 metre arasında olan veya yedekli geçiş yapacak gemiler ve boğaz kapatmalı gemiler için geçiş şartlarının belirlenmesi amacıyla sefer başlamadan önce Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne gerekli müracaatların önceden yapılması gerekmekte olup, gemi sefere başlamadan, boğazlardan geçip geçemeyeceği ve ücretlerin hesaplanması gemi işleticisinin sefer maliyetlerini gerçekçi olarak hesap etmesine yardımcı olur. Ayrıca bu kategoride olan gemilere, rotalarını korumaları için idare tarafından gerekli görülen sayı ve güçte römorkör eşlik eder.

- Gemi Kaptanından almış olduğumuz bilgilere göre 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](mailto:sp1ckale@kegm.gov.tr); (Çanakkale Boğazı) ve [sp1ist@kegm.gov.tr](mailto: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 gecikme, 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.

- 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.

- Geminin geçiş bilgileri ve geçiş esnasında yapılacak işler yazılı olarak, İstanbul Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğü (elden teslim ediliyor), Karaköy Gümrük Muhafaza Amirliği ( SP-1 e-posta ile yollanıyor), Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ( dilekçe faks ile gönderiliyor ), İstanbul Liman Başkanlığı ( dilekçe elektronik ortamda gönderiliyor ) makamlarına dilekçe ile gemi geçişinden 1 gün önceden yapılır. Gerçi Gümrük Kanunu' nda dilekçelerin 3 saat önceden verilmesi lazım dese de

dilekçelerin bir gün önceden hazırlanıp ilgili makamlara verilmesi her zaman faydalıdır. Eğer dilekçe ibrazından sonra geminin geçiş bilgilerinde herhangi bir değişiklik olursa oluşan değişiklikler ilgili makamlara yazılı olarak tekrar yapılır.

- Gemi İşleticisine ve gemi kaptanına geçiş ile ilgili gecikmeler vs konusunda bilgiler zaman geçirilmeden haber verilir. Çünkü Boğazlardan geçişte bir gecikme olacaksa, varış limanının da liman postalarını 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 Boğazlarda beklemesi gerekiyorsa, hem gemi kaptanına ve hem de gemi işleticisine, Boğazlardan transit geçiş yapacak gemilerin transit vasıflarını kaybetmemeleri için 168 saatten fazla demirde kalamıyacakları ve ayrıca 72 saati geçen gemilerden de demir ücretinin alındığını ücret detayları ile birlikte hatırlatmamız gerekir.

- Gemi geçişlerinin armatöre bildirilmesi esnasında bilgileri eksiksiz vermemiz gerekir. Lakin bu bilgilerin hazırlanışı sırasında gemi kaptanından gelen bilgilerle (Gemi kaptanları her zaman yollamayabilir), VTS'den elde ettiğimiz bilgileri ve boğazlarda gemileri bizim adımıza takip eden tali acenterden gelen bilgileri karşılaştırıp vermeliyiz. Unutmayalım ki bize acente nominasyonu veren firma ile, gemi kaptanının veya gemi işleticisinin sağlayacağı faydalar birbirleriyle örtüşmeyebilir. Zaten acente olarak nomine edilmekle, bize işveren firmanın haklarını takip etmemiz görevi de verilmiştir. Gemi geçişlerinde verilecek bilgiler arasında geminin boğaza varışı, eğer boğaz girişinde bir gecikme yaşanmışsa nedeni, boğaza giriş ve çıkış saatleri, pilot binış ve çıkış saatleri, eğer gemiye herhangi bir temas yapılmışsa, ( tayfa değişimi, yakıt, kumanya teslimi vs. ) saatleri ile detayları, gideceği limana olacak eta, gemi işleteninin takip etmemizi istediği diğer bilgiler, varsa refakat römorkörlerinin kullanım saatleri bildirilir. Ayrıca geçiş esnasında gemi armatörü vs tarafından başka bir acente tarafından yapılmış olan her hangi bir temas varsa, bunların da tali acentemiz, Gümrük Muhafaza Polis vs nezdinde araştırılıp, olası gecikmeler gemi işletenine bildirilmelidir.

- Gemi geçişini müteakiben, gemi armatörüne güncellenmemiş masrafları belirtir, proforma fatura gönderilmesi gerekir. Eğer eksik tahsil edilmiş ücretler varsa, gemi işleteninden bu ücretlerin tekrar istenmesi gerekmektedir.

- Gemi geçişinden sonra ücretlerin ödenmesi, geminin boğaz girişinden itibaren Fenerlerde 8 takvim günü, Sahil Sağlık' ta 3 iş günü, ve Kılavuzlukta 8 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 kontrol edilmesi gerekir. Ayrıca eğer geminin SBT düşülmüş gross tonilatosu varsa, kılavuzluk ücreti hesaplamasının buna uygun yapıp yapılmadığının, tehlikeli eşya farkı alınıp alınmadığının da kontrol edilmesi gerekir.

- Gemi hesaplamalarının doğru ve eksiksiz yapılması için acente içinde muhasebe Bölümüne yapılan masraflar ve hizmetlerin detayları devamlı olarak bildirilmeli ve gemi dosyalarında bu bilgiler özet olarak bulunmalıdır. Bizim tavsiyemiz, gemi dosyalarının kayıt etmeyi kolaylaştırıcı olarak, dosya kapaklarında yapılan hizmetler için kolay kayıt yapılacak bir biçim yapılmasıdır. Bu hem operasyon hem de muhasebe bölümünün işlemlerini kolaylaştırır. Ayrıca hesapların çıkmasını müteakiben bunların operasyon bölümünce kontrol edilmesi hata oranını minimuma indirir. Gemi hesapları çıkartılırken, her bir fatura için İngilizce karşılığı ve hesaplama yöntemi ayrıca acente tarafından yapılmalıdır. Hesaplar çıkarken sefer ile alakalı olmayan ( tayfa giriş çıkışı, CTM vs. ) ayrı başlık altında gösterilmelidir. Ayrıca eğer herhangi bir bakiye varsa bu da hesaplamalarda gösterilmelidir.

- Gemilerin boğaz geçişleri uğraksız dönüşlerinde, yukarıdaki uygulamalar aynen yapılmakla beraber, sadece Fener ve Sıhhiye ücretleri gidiş ve dönüş olarak yatırıldığından bu ücretleri tekrar yatırmamamız gerekir.

- Hiçbir zaman unutmamamız gereken bir konu da gemi geçiş raporlamalarında, karşı tarafın hiçbir şey bilmediği varsayılarak, bilgiler tam ve açık olarak verilmelidir. Ayrıca devamlı geçiş

yapan gemilerde personelin değişebileceği göz önüne alınarak, her seferinde boğaz geçişi ile ilgili bilgiler noksansız verilmelidir. Diğer acentelerle olan ilişkilerimizde, bize yapılmasını istemediğimiz 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 (0,0604 ) X Amerikan Doları Alış Kuru X NT

Uğraksız gemilerin altı ay içinde gittikleri yönden geri dönmeleri halinde yeniden resim alınmaz.

Fener Ücreti, aşağıdaki gibi hesaplanır:

800 NT' a kadar 0,338646 ABD/ Beher NT için

800 NT' dan fazlası için 0,169323 ABD/ Beher NT için

Tahlisiye Ücreti 0,08063 ABD/ Beher NT için

Bu ücretler gidiş ve dönüş için tam olarak alınır. Eğer süre 6 ayı geğerse ayrıca ikinci defa ödeme yapılır.

şayet herhangi bir sebeple geminin transiti bozulursa, Fener ve Tahlisiye Ücreti, uğraklı geçiş ücreti şeklinde ödenir.



## BEŞİNCİ BÖLÜM

### 5.1 – GEMİ ACENTESİ ve DOKÜMANTASYON

- 5.1.1 – Gemi İhbarları ve Bildirimler
- 5.1.2 – Gemi Evrakı
- 5.1.3 – Yük ile İlgili Evrak
  - a. Konişmento (Bill of Lading)
  - b. Yük Teslim Talimat Formu (Ordino)
  - c. Yük (Cargo) Manifestosu
  - d. Özet Beyan
  - e. Varış Bildirimi
  - f. İstifleme Planları (Stowage Plan / Cargo Plan)

#### HAZIRLAYANLAR

Cengiz DİVİLIOĞLU  
Yavuz TARKU  
Güncelleme: Ahmet AYTOĞAN

### 5.2 - TÜRK BOĞAZLARI VE GEMİ ACENTESİ

- 5.2.1 – Giriş
- 5.2.2 – Türk Boğazları
  - 5.2.2.1 – Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları  
Türk Boğazları'ndan Gececek gemiler için ilave kurallara tabi gemiler ve Uygulama Esasları;
    - a. Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak:
    - b. Toplam yedek Boyu 300 metrenin altında olanlar
    - c. Yüksek hava çekimli gemiler
    - d. Türk Boğazları'ndan yapılacak yedekli geçişler
    - e. Türk Boğazları'ndan yedekli geçişlerde refakat römorkör tahsisi
  - 5.2.2.2 – Türk Boğazlarında Raporlama Sistemi (TÜBRAP)
    - a. Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT üzeri olan gemiler,
    - b. Boyları 200 - 300 metre arası olan gemiler,
    - c. Boyları 300 metreyi aşan gemiler,
    - d. Marmara Deniz limanlarından kalkacak gemiler,
    - e. Gemi Acenteleri tarafında SP 1 Formunun verilmesi
    - f. Gönderim yapılacak e-devlet adreslerine beyan örneği
    - g. Gemi kaptanı tarafından verilecek SP 2 Raporu
  - 5.2.2.3 – Uğraksız geçiş ve şartları.
    - a. Uğraksız geçişlerin bozulma durumları
    - b. Uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar
  - 5.2.2.4 – Türk Boğazlardan gemilerin geçiş kuralları,
    - a. İstanbul Boğazı İçin;
    - b. Çanakkale Boğazı İçin

- 5.2.2.5 – Akıntı koşullarında Trafik Düzeni ve gemilerin geçiş kuralları
- 5.2.2.6 – Olağanüstü durumlar ve risk altındaki gemiler
- 5.2.2.7 – Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve kaza durumları
  - a. TBGTH Merkezler tarafından yapılacaklar
  - b. Liman Başkanlıkları tarafından yapılacaklar
  - c. Gemi tarafından yapılacaklar
- 5.2.2.8 – Kurtarma yardım hizmetleri
- 5.2.2.9 – Gemilerin acente ile buluşma yerleri
- 5.2.2.10 – Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

### **5.3 - TÜRK BOĞAZLARI; KIYI VE DENİZ GÜVENLİĞİ**

- 5.2.3.1 - Giriş
- 5.2.3.2 - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- 5.2.3.3 - Deniz Haberleşme
- 5.2.3.4 - Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
- 5.2.3.5 - Kılavuz ve Römorkör Hizmetleri
- 5.2.3.6 - Seyir Yardımcıları
  - a. Fenerler
  - b. Mendirek Fenerleri
  - c. Işıklı Şamandralar
  - d. Sis Düdükları
- 5.2.3.7 - Deniz Hizmetleri Gemi Kurtarma ve Yardım
- 5.2.3.8 - Tarife
- 5.2.3.9 - Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi
  - a. Deniz Kirliliklerine Müdahale
  - b. Çevre Kirliliği ve Deniz Emniyeti
- 5.2.3.10 - Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi

**HAZIRLAYAN ve GÜNCELLEYEN**  
Ruhi DUMAN

## 5.1 – GEMİ ACENTESİ ve DOKÜMANTASYON

### 5.1.1 – Gemi İhbarları ve Bildirimler:

Gemi Acentelik mesleğinin en önemli hususlarından biri de “**Gemi İhbarları**” ve bildirimlerdir. Gemi acentesi, armatör ile yapılan mutabakat sonunda, limana gelen 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 vesikadır.

Bunlar sırasıyla:

#### a) İhbarlar ( ETA / ETS )

Kiralanmış bir geminin sahibi ve/veya acentesi tarafından, geminin yükleme ve boşaltma yapmak üzere limanda olacağı gün ve saatin, önceden gerekli hazırlıkların yapılabilmesi için kiracıya yapılan bildirimlerdir.

Gemiler, bir taşıma mukavelesine bağlı olarak yükleme ve boşaltma işlemleri için limanlara tahmini varışlarını bildirmekle yükümlü olurlar. Bunlara “ varış ihbarları “ adı verilir.

Yükleyici ve alıcıdan geminin emin bir şekilde yanaşması için rıhtım ve iskelenin yerini bildirilmesi istenir.

Bu ihbarlar 7 gün, 5 gün ve 72 – 48 – 24 saat tahmini 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, gümrükten yükleme/boşaltma izinleri alınır, 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.

#### b) Hazırlık Mektubu – Notice of Readiness ( NOR ) :

Kiralık gemilerde, 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, kira sözleşmesinin 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 ve kiracılar tarafından mühürlenip imzalanır. Böylece kira sözleşmesinin ( C/P ) hükümleri işlerlik kazanmaya başlamış olur.

İmzalanan hazırlık mektubunun bir sureti gemi kaptanına teslim edilir diğer bir suret gemi armatörüne gönderilir, bir suret de kiracıda 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.

## **Hazırlık Mektubu ( Notice of Readiness )**

---

### **NOTICE OF READINESS**

Messrs,

This is to notify you officially that vessel **M/V** ..... under my  
command has arrived in your port on ..... and  
is ready to Load / Discharge a cargo of ..... kilos  
..... as per clauses and  
conditions of the covering charter – party.

Your very truly  
MASTER OF M/V.....

### **c) 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 ıstarya ve sürıstarya hesabı için yapılan time-sheet'e esas teşkil eder.

### **d) Zaman Çizelgesi ( Time-Sheet ) :**

Yükleme ve boşaltma için kullanılan ıstarya süresini hesaplamak üzere tanzim edilen bir zaman cetvelidir.

Taşıma anlaşması şartlarına göre, geminin limana varış, yükleme ve boşaltmaya hazır olduğunu bildiren hazırlık mektubunun verilmiş ve kabulü, yükleme veya boşaltmanın fiilen başladığı, devam ettiği ve bittiği, bu sürede varsa oluşan ve ıstarya zamanını durduran duruşların tarih ve saatlerini gösterir. Yani, taşıma mukavelesine göre ıstaryanın 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:

**ISTARYA:** Kiralayan ile kiracı arasında yapılmış olan anlaşmada belirtilen, yükleme veya boşaltma müddetine “ istarya veya 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 karşılığı olarak “dispeç” (Despatch) terimi kullanılır. Yapılan taşıma mukavelesinde demuraj ve dispeç üzerinden bağlantı yapılmışsa, kiracının yükleme ve boşaltma 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:

#### a) Gemi Geliş – Gidiş Evrakı ( Arrival / Sailing Documents )

Bunlar sırasıyla:

Geliş evrakı : (Arrival documents)

Hazırlık Mektubu	Notice of Readiness
Yük Manifestosu	Cargo Manifest
Konşimento	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

#### b) Operasyon Evrakı (Operation Documents)

Limana gelen bir gemi için gemi acentesi tarafından hazırlanması gereken dokümanlar:

Yük İstif Planı	Cargo Stowage Plan
Yükleme Teslim Ordinosu	Mate's Receipt
Puantaj Listesi	Tallying List
Konşimento Talimatı	Bill of Lading Instructions
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	Petties and Facilities List

Önemli Not:

Gemi acentesinin, gemi kaptanından alması gereken bilgiler çok önemlidir. Acente, mümkün olduğu kadar bu bilgileri yazılı almalıdır. Bunlar:

a) 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.

b) 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:

#### a) Konişmento ( Bill of Lading )

Konişmento Latince “cognoscere- tanımak-kabul etmek” fiilinden gelmiştir. Ülkemizde konişmento 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 konişmento şu şekilde tanımlanmıştır:

***“Konişmento, 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;

- a) Taşıyanın adı ve ünvanı,
- b) Yükleyicinin adı, ticari ünvanı ve adresi,
- c) Kimin emrine yüklendiği,
- d) Alıcının adı, ticari ünvanı ve adresi,
- e) Kaptanın adı ve soyadı,
- f) Geminin adı,
- g) Yükleme limanı,
- h) Tahliye limanı,
- ı) Gemiye yüklenen yükün cinsi, ölçüsü,, sayı veya tartısı, markası veya dışında belli olan durum ve mahiyeti,
- j) Yükleme ve tahliye şartları ( Liner terms, FIO vs.)
- k) Navlun ödeme yeri ve şartı,
- l) Tanzim olunduğu yer ve tarihi,
- m) Kaç nüsha olarak tanzim edildiği,
- n) 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. "Layner 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 konşimentolarda 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 sadece 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 senedirler.





genel anlamda yukarıda da açıklandığı gibi yükleme ordinosu (Mate's receipt) dikkate alınarak düzenlenir. ICC den edinilen verilere göre bankacılık akreditif işlemlerinde vesaiklere uygulanan rezervlerin en büyük payı konişmentolara aittir. Bu nedenlerdir 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.

Konışmentolar düzenlenme şekline göre ikiye ayrılırlar; Tesellüm ve yükleme konişmentoları

1- 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 konişmentoları çoğunlukla armatörler düzenlemezler, malın gemiye yüklenmesini bekleyip, yüklendi (ON BOARD) kaydı ile konişmento düzenlemeyi daha güvenli bulmaktadırlar.

2- 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

Bir banka sadece temiz bir taşıma belgesini kabul edecektir. Temiz bir taşıma 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.

DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)	CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1)	SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.
PLACE AND DATE OF ISSUE	SHIPPED ON BOARD DATE	
081	Standard Edition - 12/2007	TERMS CONTINUED ON REVERSE
		001579392

**CLAUSED BILL OF LADING,**

*Bags stained, torn and wet*  
(torbalar lekeli, yırtık ve ıslak)

*Barrels leaking*  
(varillerde sızıntı var)

*Cartons dented*  
(kartonlarda çentik/ezik var)

*Planks broken*  
(kalaslar kırılmış)

*Un protected goods*  
(korunmasız yük)

*Wet before shipment*  
(yüklemeden önce ıslak vaziyette)

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 konişımentonun devredilebilir olmasını isteyen yükleten-gönderen bunu yükleme talimatında açıkça belirtmelidir.

1- Devredilebilir konişımento (negotiable bill of lading); Yukarıda matbuu cümle de açıklandığı gibi bir konişımentonun 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 konişımentolar yükleyici adına düzenlenmiş olarak kabul edilirler (to the order of shipper- yükleten emrine). Bu durumda kural konişımentonun ticari dolaşıma girmesi ve malın sorunsuz çekilebilmesi için ilk şart yükleyicinin konişımentoları gereği gibi cirolamasından geçmektedir. Boşaltma liman acentaları TO ORDER düzenlenen konişımentolarda 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 konişımentoda eğer TO ORDER OF şirket-banka-şahıs vb yazılı ise bu durumda bunlar (hangisi ise) konişımentoyu ilk cirolayan olmak durumundadır. Yine eğer ciro edilmeden dolaşıma çıkıyorsa aynı problemlerle karşılaşılacaktır kesin olarak.

<b>ORDER (NEGOTIABLE) BILL OF LADING</b>	
<b>SHIPPER:</b> <b>SİYAH LTD. STI</b> <b>KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25</b> <b>34395 ZINCIRLIKUYU</b> <b>SISLI- ISTANBUL</b>	<b>CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS:</b> (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.
<b>CONSIGNEE:</b> This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.  <b><u>TO ORDER</u></b> <b>(TO THE ORDER OF SHIPPER)</b> <b>(YÜKLETENİN EMRİNE)</b>	
<b>NOTIFY PARTIES:</b> (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) <b>SILVER GROUP COMPANY</b> <b>FLOWER STREET NO:78</b> <b>ZIP CODE: 78567</b> <b>LONDON-ENGLAND</b>	



<b>m</b> <b>sc</b> MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	
SHIPPER: <b>KALITE LTD.STI</b> <b>KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25</b> <b>34395 ZINCIRLIKUYU</b> <b>SISLI- ISTANBUL</b>	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. <b>TO THE ORDER OF</b> <b>SILVER COMPANY</b>	<b>**SECOND NOTIFY: CLASS FORWARDING</b> <b>LTD. ALBERT STREET NO:678</b> <b>ZIP CODE: 67890 TEL: 0049-456-789</b> <b>E-MAIL:ALBERT@HOTMAIL.COM</b>
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) <b>GOLD GROUP COMPANY</b> <b>P.O.BOX 34</b> <b>LONDON-ENGLAND**</b>	

2- 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 görölse 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).

<b>m</b> <b>sc</b> MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	
SHIPPER: <b>SİYAH LTD.STI</b> <b>KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25</b> <b>34395 ZINCIRLIKUYU</b> <b>SISLI- ISTANBUL</b>	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. <b>GOLD COMPANY SA.</b>	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) <b>SILVER GROUP COMPANY</b> <b>FLOWER STREET NO:78</b> <b>ZIP CODE: 78567</b> <b>LONDON-ENGLAND</b>	

Bir orijinal konişmentonun boşaltma limanında ibrazı ile konu mallar teslim edilirler. Geride kalan diğer orijinaler bu işlemde 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 değiştiren 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 14 e) 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 rottil, 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 sorulur bunların bedelini sizin karşılamamız 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 konişmentosu ile ilgili olarak "adı ne olursa olsun -however named-" kuralı uygulanır bankalarca. Buna göre ibraz edilen belgenin başlığı önemli değildir, önemli olan belgenin UCP 600 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 yanıtıda aynen şöyledir;

SORU: Bir ocean B/L ibrazını şart koşan ve sevkiyatın iki liman arasında yapılmasını öngören bir akreditife ibraz edilen konşimentonun matbu başlığı "Bill of lading for combined transport or port to port shipment" dır. İbraz edilen belgenin ismi yönünden akreditif şartını yerine getirmedeği 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 akreditifte ibraz edildiği biçimiyle limandan limana taşımayı kapsamakta olup UCP/23 çerçevesinde diğer yönlerden uygun ise isim farklılığına balılmaksızın 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 değildirlir.

#### 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,			
<b>m sc</b> MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 40, avenue Eugène Pittard, 1206 GENEVA, Switzerland Tel: +41 22 703 8888 Fax: +41 22 703 8187 Website: www.msccgva.ch SCAC Code: MSCU		<b>BILL OF LADING No.</b> <b>ORIGINAL</b> "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)	



- **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	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
	ANTALYA	XXXXXXXXXXXXXXXXXX
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
	VALENCIA	XXXXXXXXXXXXXXXXXX

- **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	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
	ANTALYA	BURDUR
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
	LEBANON	XXXXXXXXXXXXXXXXXX

#### Konışimentoda Mal Cinsi, Mal Bedeli, Fatura, Akreditif Referanslarının Yazılması Durumu:

Konışimentolar 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 konışimentoyu hazırlamak durumundadır. Ama bu demek değildir ki talimatta bulunan tüm veriler konışimentoda kayıtsız şartsız yer alacaktır. Elbette ki armatörün prosedurları, teamüller, kanuni gereklilikler vb nedenlerle taşımacının çekinceleri olabilir. Bu çekinceleri tacir ile paylaşmak ve doğru konışimento düzenlemek esas olan hedef olmalıdır. Konışimentolarda 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
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPARE PARTS</li> <li>• AUTO SPARE PARTS</li> <li>• AUTOMOBIL AIR BAG</li> <li>• BREAK PADS (ASBEST İÇERİYOR OLABİLİR)</li> <li>• FOODSTUFF</li> <li>• BISCUIT</li> <li>• MUSTARD (VERGİSİ DAHA YÜKSEKTİR)</li> <li>• FUR</li> </ul> <p>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</p>		

Bilindiği üzere konteyner taşımacılığında taşımacı konteyneri tacire (taşıtıcı-gönderen) tahsis eder ve yüklemeye hiçbir koşulda eşlik etmez. Konteyner yüklenip liman sahasına mühürlü olarak gelir ve gemiye yüklenir. Bu nedenden dolayı ki konişmento 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.

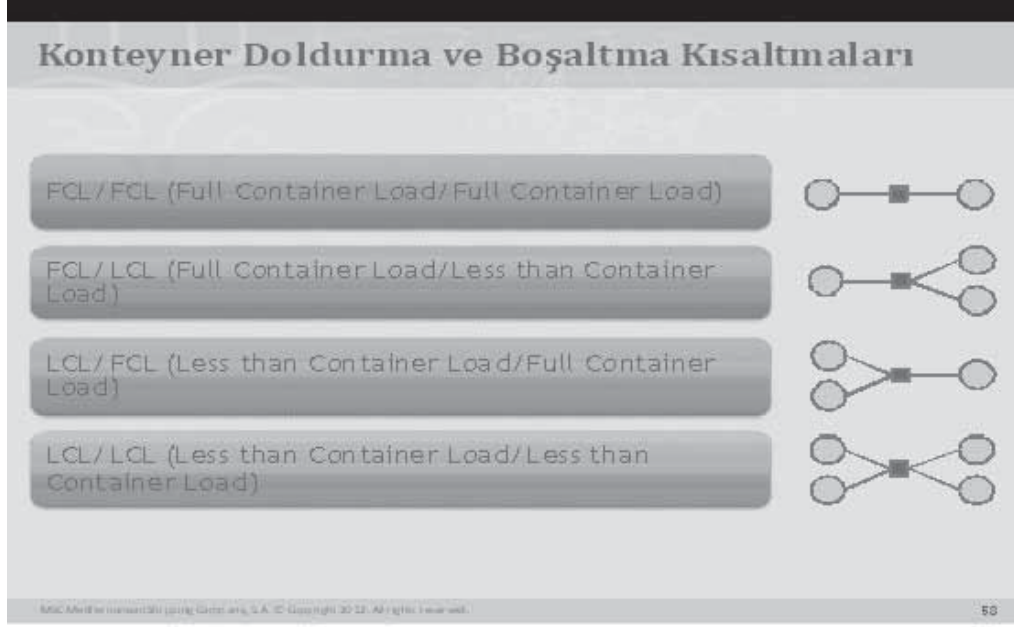
Öncelikle mal tanımı üzerinde durmak gerekiyor. Mal tanımı genel ifadelerle konişmento üzerine yazılabilir. Bu ICC kuralıdır, akreditifte yazılı olan tüm detayların yazılması gerekmemektedir. Ama genel ifade olarak yazılan mal tanımı gerçekten bir bakışta malı net olarak ifade ediyor olması gerekir. Örneğin sadece yedek parça yazılırsa bir şey anlaşılmaz, ya da otomobil yedek parçası yazarsa yine net olmaz. Örneğin rotli denmesi yeterlidir. Burada gözönünde bulundurulacak 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 hayvan 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.

#### Konışmentolarda 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 organizatör tarafından mal yüklemeleri için kontrol altında tutulmuş, onun nezaretinde birden çok parti mal yüklenmiştir. Bu durumda işte navlun komisyoncuları (freight forwarder- nvoc- 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.



## b) Yük Teslim Talimat Formu (Ordino)

Adından da anlaşılacağı gibi, taşıyanın varış limanında orijinal konişmentoju 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)

#### **c) Yük ( Kargo ) Manifestosu**

Gemide mevcut yükün konşimento sırasına göre sıralanmış yük listesidir. Manifestoda, konşimento 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,
- Konşimento 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 standar elektronik dosya yapıları ile armatör –acentalar ve gümrük otoriteleri nezdinde birbirlerine ulaştırılırlar. EDI (elektronik data interchange) dediğimiz bu yöntemler sayesinde hem hızlı-güvenli iş yapılır hemde bu sayede risk analizleri süratle bitirilerek olası riskler konusunda hızlı sonuçlar alınır.

#### **d- 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**

<b>A.GENEL BİLGİLER</b>				4. Taşıtın		10. Beyan Türü	
1. Taşıyıcı firma		A. Adı		b. Numarası	c. Referans Numarası	d. Ülkesi	Tescil No :
2. Beyan sahibi/temsilcisi		5. Yükleme Yeri		8. Varış Tarihi ve Saati		Tescil Tarihi	
3. Çıkış Gümrük İdaresi		7. İlk Varış/İlk Çıkış yeri		9. Kalem Sayısı			
<b>B.EŞYAYA İLİŞKİN BİLGİLER</b>							
11. Gönderici		13. Bildirim Tarafı					
12. Alıcı		14. Acente					
15. Kalem No	16. Taşıma Senedi Numarası	19. Kapların Markası/No'su	20. Eşya Kodu	21. Eşyanın Tanımı			
17. Kap Cinsi	18. Kap Adedi	24. Kalem Fiyatı	25. Mühür Numarası	26. BM Tehlikeli Eşya Kodu			
22. Brüt Ağırlık	23. Net Ağırlık	27. Nakliye Ücretinin Ödeme Şekli					
28. Eşyanın Uğradığı/ Uğrayacağı Ülkeler							
29. Eşyanın Bulunduğu Yer		30. Diğer		31. İmza			

### **e- 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.

### **f) 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 su yoludur. 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 filusunda bulunan gemilerin seferlerini etkileyen belli başlı unsurlardan biridir. Dünyanın en önemli dar su yollarından biri de Türk Boğazları'dır. Bu kanal ve doğal dar su yolundan geçen gemilere ülkenin güvenliği açısından Türkiye, Boğazlardan geçecek gemilerin geçişleri sırasında uygulanması gereken kuralları getirmiştir.

#### Getirilen başlıca kurallar:

Ülkemizin hükümlerliği altında bulunan kanal ve doğal dar su yolundan (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<sup>1</sup> ve Boğaz geçiş seyir planlaması getirilmiştir.<sup>2</sup> Türk Boğazları'ndan geçiş kurallarını içeren bu tüzük, IMO'ya kabul ettirilmiş ve "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" adıyla Resmi Gazete de yayınlanarak yürürlüğe konmuştur.<sup>3</sup>

Türk Boğazlarından geçecek tüm gemiler, taşıdıkları bayrak ülkesinin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre, Tüzüğün 5'nci maddesinde belirtilen şartlara haiz olacaklardır.<sup>4</sup> Bu gemiler, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün belirlemiş olduğu kurallara uymak suretiyle Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi (TBGTHM) istasyonlarından hizmet olarak boğaz geçişlerini gerçekleştirecekler.

İleri teknolojinin gelişmesiyle dünya deniz taşımacılığında meydana gelen büyümeden dolayı, Türk Boğazları'nda seyredecek gemilerin seyir güvenliği açısından bu Tüzük hükümlerinin uygulanmasında açıklayıcı kuralları 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,<sup>5</sup>
- Türk Boğazları Raporlama Sistemi (TÜBRAP),<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (TBDDT) m.3

<sup>2</sup> TBDDT m.6

<sup>3</sup> 6 Kasım 1998 gün ve 23515 sayılı Resmi Gazete

<sup>4</sup> TBDDT m.5; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı (TBDDTUT) m.14

<sup>5</sup> TBDDT m.5; TBDDTUT m.3,4 ve 5

<sup>6</sup> TBDDT m.6; TBDDTUT m.11

- Uğraksız geçiş ve Şartlar,<sup>7</sup>
- Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları,<sup>8</sup>
- Akıntı koşullarında Boğazların trafik düzeni,<sup>9</sup>
- Olağanüstü durumlarda risk altındaki gemiler,<sup>10</sup>
- Arıza, karaya oturma ve diğerk kaza durumları,<sup>11</sup>
- Kurtarma ve yardım hizmetleri.<sup>12</sup>

kuralları getirilmiştir.

### 5.2.2.1 – Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları

Türk Boğazlarından geçiş yapacak gemiler, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 5'nci maddesinde belirtilen kurallara uygulayarak Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) talimatına uygulayarak geçeceklerdir.

TBGTH Merkezleri, akıntı ve görüş Şartları nedeniyle tek yönlü trafik organizasyonu veya diğerk nedenlerden dolayı Boğaz trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya alabilir.<sup>13</sup> Böyle durumlarda TBGTHM, kötü hava Şartları veya mücbir sebepler nedeniyle can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemileri, ilgili liman başkanlığının bilgisi dahilinde kılavuz kaptan ve Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü Uygulama Talimatı'nın (TBDTHTUT) 6/4'nc maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) eşliğinde Boğazlara alabilir.<sup>14</sup>

### Türk Boğazları'nda ilave kurallara tabi gemiler ve uygulama esasları

Emniyetli Boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli (iterek, çekerek ve bordasında) geçişler:

#### a. Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak:

- Tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler,
- Toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler,
- Boylarına bakılmaksızın Boğaz geiőu yaptırılmak istenen platform, yüzer havuz vb. su araçları,

acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında:

seyir ve teknik bilgileri içeren dokümanlarla Çanakale Boğazı için Çanakale Liman Başkanlığı'na, İstanbul Boğazı için İstanbul Liman Başkanlığı'na müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve evre emniyeti açısından geçecek gemi/yedekli/su araçlarının geçişleri, belirlenen komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığına bildirir. Liman başkanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne (KEGM), diğerk liman başkanlıklarına ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirir.<sup>15</sup>

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 aynı koşullar sağlanır.

<sup>7</sup> TBDTDT m.9; TBDTDTUT m.3

<sup>8</sup> TBDTDT m.25; TBDTDTUT m.6

<sup>9</sup> TBDTDT m.43; TBDTDTUT m.13

<sup>10</sup> TBDTDT m.16 ve 20; TBDTDTUT m.7

<sup>11</sup> TBDTDT m.15; TBDTDTUT m.17

<sup>12</sup> TBDTDT m.18

<sup>13</sup> TBDTDTUT m.7

<sup>14</sup> TBDTDTUT m.7/a

<sup>15</sup> TBDTDTUT m.6/a

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 Başkanlığı'na başvurulur. Bu gemilerin Boğaz geçişleri İdarenin iznine tabidir.<sup>16</sup>

**b. Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olanlar**

Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler, acenteleri tarafından Boğazdan geçecek vasıtanın ilgili dokümanlarıyla birlikte TBGTH Merkezine yapacaklar. İdare, bu vasıtaların geçişine ilişkin ilave geçiş şartlarını belirleyerek, gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirir.<sup>17</sup>

**c. Yüksek hava çekimli gemiler**

İstanbul Boğazı için 54-58 metre, Çanakkale Boğazı için 66-70 metre hava çekimi olan gemilerin acenteleri, geçecek gemilerin planlanmasıyla ilgili en az 30 gün önce, geminin kendi klas kuruluşundan almış olduğu azami hava çekimi sertifikasını ilgili liman başkanlığı ile TBGTH Merkezine ibraz edecekler. İdare, bu taşıtların geçişine ilişkin ilave geçiş şartlarını belirleyerek, gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirir.<sup>18</sup>

**d. Türk Boğazları'ndan yapılacak yedekli geçişler**

Türk Boğazları'ndan yapılacak yedekli geçişlerde:

- i. Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları Bölgesi Trafik Ayırımı düzeni içerisinde geçirilmez.
- ii. Tam yedekli geçişler, İstanbul ve Çanakkale Boğazından gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılır.
- iii. Yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metreden az yedeklemelerde en az 25 metre yedek çeki halatı, yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metre ve üzeri olan yedeklemelerde en az 50 metre yedek çeki halatı bulundurulacaktır.<sup>19</sup>

**e. Türk Boğazları'ndan yedekli geçişlerde refakat römorkör tahsisi**

İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis edilecektir.

Toplam yedek boyu:

- i. 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,
- ii. 100-150 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 30 ton olan römorkör/ler,
- iii. 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan römorkör(ler),
- iv. 200 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan römorkör(ler).
- v. Çeşitli faktörlere bağlı olarak zaman içerisinde römorkörlerin çeki güçlerinde meydana gelen küçük değişiklikler göz önünde bulundurularak TBGTH Merkezleri tarafından römorkör/lerin tahsis edilirken toplam çeki güçlerinde (+/-) %10 tolerans uygulanabilir.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> TBDDTUT m.6/a

<sup>17</sup> TBGTHUT m.6/b

<sup>18</sup> TBGTHUT m.6/c

<sup>19</sup> TBGDTUT m.6

<sup>20</sup> TBGTHUT m.6

### 5.2.2.2 – Türk Boğazlarında Raporlama Sistemi (TÜBRAP)

TBDTDT'nün 6. Maddesine göre, Türk Boğazlarından geçmek isteyen;

**a. Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT üzeri olan gemiler,**

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce,

**b. Boyları 200 - 300 metre arası olan gemiler,**

Boyları 200 den 300 metreye kadar ya da su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce,

**c. Boyları 300 metreyi aşan gemiler,**

Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 72 saat önce,

**d. Marmara Deniz limanlarından kalkacak gemiler,**

Marmara Denizi limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler ise kalkışlarından en az 6 saat önce, kaptanları, donatanları ya da İdarece yetkilendirilmiş acenteleri tarafından, SP-1 Raporunu doldurup imzalayarak ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir.<sup>21</sup>

**e. Gemi Acenteleri tarafından SP 1 Formunun verilmesi**

Gemi acenteleri, Türk Boğazlarından geçecek gemileri için Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 11. Maddesinde belirtilen kurallar gereğince, IMO standartlarına göre idarece belirlenmiş "Seyir Planı 1" SP 1 raporu ile Türk Boğazlarından Geçecek Gmilerin Teknik Durumlarına Yönelik Kontrol Listesi'ni (Ek:3) E-Devlet sistemi üzerinden <https://www.turkiye.gov.tr/kiyi-emniyeti-sp1-raporu-basvurusu> adresinden elektronik ortamda her gemi acentesinin belirlediği ve idareye bildirdiği kişiler tarafından verilir.<sup>22</sup>

**f. Gönderim yapılacak e-devlet adreslerine beyan örneği**

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezlerine SP-1 raporu aşağıda belirtilen e-devlet adresleri <https://www.turkiye.gov.tr/kiyi-emniyeti-sp1-raporu-basvurusu> vasıtası ile gönderilecektir.

Gemi acenteleri tarafından Gemilerin SP-1 raporlarında beyan edilen İstanbul/Çanakkale Boğazlarına varış saatlerinde 2 saati aşacak olan gecikmeleri TBGTH Merkezlerine bildirilecektir.<sup>23</sup>

**g. Gemi kaptanı tarafından verilecek SP 2 Raporu**

İstanbul Boğazı veya Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapacak olan gemiler ve kaptanları, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 6/b maddesinde belirtilen kurallara göre, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce, ya da 20 mil kala VHF ile Trafik Kontrol İstasyonu'na IMO standartlarına göre idarece belirlenmiş "Seyir Planı 2" SP 2 raporu ile TBDTDTUT'nın Ek 3'teki "Gemilerin Teknik Durumlarına Yönelik Kontrol Listesi"ni doldurup imzalayarak ilgili TBGTH Merkezine vermekle yükümlüdürler.<sup>24</sup>

SP 2 raporunu ve kontrol listesini veren gemi kaptanları, Türk Boğazları Trafik Kontrol İstasyonunun verecekleri talimata göre Boğazlardan geçişlerini yapacaklardır. Talimata uymayan gemiler, trafik

<sup>21</sup> TBGTHTUT m.11

<sup>22</sup> TBDTDT m6

<sup>23</sup> TBGTHTUT m.11

<sup>24</sup> TBGTHTUT m.11

düzeninin ihlalden dolayı SOLAS 74 (V) kurallarını ihlal etmiş sayılır ve idari ceza uygulanır.<sup>25</sup> Bu nedenle Türk Boğazlarından geçen gemiler için kılavuz kaptan alınması tavsiye edilmektedir.

Türk Boğazlarında haberleşme sistemi İngilizce olarak yapılır. Doğru bir haberleşme için "Standart Denizcilik Haberleşme Kalıpları" (*Standard Marine Communication Phrases*) (SMCP) kullanılmalıdır. Gemi acentesi ve gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İstasyonu'na verilecek SP-1 ve SP-2 raporları İngilizce olarak hazırlanıp verilmelidir

### 5.2.2.3 – Uğraksız geçiş ve şartları

TBDTDT'nin 9. Maddesine göre, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekekler, geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener yakacaklardır.

TBDTDT'nin 10. Maddesine göre, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Gemi Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla demirleme yerlerine 168 saati geçmemek üzere demirleyebilirler.<sup>26</sup> Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acente teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler yapılabilir.<sup>27</sup>

#### a. Uğraksız geçişlerin bozulma durumları

168 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecek. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

#### b. Uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar

TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik organizasyonu ve/veya olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demir yerlerinde uğraksız geçiş yapan gemilerin 168 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.<sup>28</sup>

### 5.2.2.4 – Türk Boğazlarından gemilerin geçiş kuralları,

#### a. İstanbul Boğazı İçin;

- i. Tam boyu 200 metre ve üzerindeki tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemiler (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç),
- ii. Tüm yedekli gemiler,
- iii. İlave geçiş şartlarına tabi gemiler,
- iv. Tam boyları 250 metre ve üzeri (tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemiler hariç) ve/veya derin su çekimli gemiler,

boğaz geçişlerini gündüz periyodunda yapacaklardır. Bu gemilerin Boğaz geçişleri, kılavuz kaptan ve TBGHTUT'nın "Türk Boğazları'ndan İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4'üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezlerince belirlenecek Römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirilmeleri tavsiye edilir. <sup>29</sup>

<sup>25</sup> TBGHT m.51

<sup>26</sup> 28.7.2017 gün ve 30137 sayılı R.G.ile yayımlanan TBGHT' nün 10'nuncu maddesindeki 48 saat 168 saat olarak değiştirilmiştir.

<sup>27</sup> TBGHT m.10

<sup>28</sup> TBGHTUT m.3

<sup>29</sup> TBGHTUT m.14/a

## b. Çanakkale Boğazı İçin

i. 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 Kod 1 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 Ro-Ro gemileri hariç) hiçbir gemi Boğazdan içeri alınmaz.<sup>30</sup>

ii. 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.

iii. Tam boyları 250 metre ve üstü tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) Boğazdan geçişlerini kılavuz kaptan ve TBGTHTUT'nın 6/4 maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezlerince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gerçekleştirilmeleri tavsiye edilir. Bu gemiler, Boğaz geçişlerini gündüz periyodunda yapacaklardır.

iv. Tam boyları 200 - 300 metre arası tehlikeli yük taşımayan gemiler; tam boyu 200 metre ve üzeri başka bir gemi, tam boyları 150 metre ve 200 metre arası IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler veya boyu ne olursa olsun LPG veya LNG tankerleri ile Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde karşılaştırılmaz.<sup>31</sup>

v. Toplam yedek boyu 200-300 metre arası yedeklerin Nara Burnunu dönmesine kadar, karşı yönden gelen tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Boğaz içerisine alınmazlar. 150 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler ve tam boyları 200-300 metre arasındaki gemiler, Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde karşılaştırılmazlar.<sup>32</sup>

### 5.2.2.5 – Akıntı koşullarında Trafik Düzeni ve gemilerin geçiş kuralları

TBDTDT'nün 35 ve 43. Maddelerine göre, Türk Boğazları'nda akıntı koşullarında deniz trafiğinin düzenlenmesi,

a. İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 mil/saat veya altında olduğunda:

i. Gemilerin SP-2 raporlarında beyan etmiş oldukları 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 TBGTHTUT'nın 6/4'ncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

ii. Boğazlarda seyir halindeyken akıntıya göre gemi hızı 4 mil/saatin altına düştüğünde gemiye kılavuz kaptan ve TBGTHTUT'nın 6/4'ncü maddesinde belirtilen koşullara uygun römorkör(ler) sevk edilir.<sup>33</sup>

b. İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 – 6 mil/saat olduğunda ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda:

i. Manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişleri yapabilirler.

<sup>30</sup> TBGTHTUT m.14/b-i

<sup>31</sup> TBGTHTUT m.14/b-iv

<sup>32</sup> TBGTHTUT m.14/b-v

<sup>33</sup> TBGTHTUT m.13/a

- ii. Manevra hızı 10 mil/saatin altında olan tehlikeli yük taşıyan gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmazlar. Manevra hızı 10 mil/saatin altında olan diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz kılavuz kaptanlı olarak TBGTDUT'nın 6/4'ncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.<sup>34</sup>
- c. İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 – 7 mil/saat arası olduğunda ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda:
  - i. Akıntı şiddeti 6 mil/saatin altına düşene kadar deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yönden askıya alınacaktır.
  - ii. Manevra hızı en az 12 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini açık olan yönde yapabilirler.
  - iii. Manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza giremeyecekler.
  - iv. Manevra hızı 12 mil/saatin altında olan tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemilerin Boğaz girişleri gündüz, kılavuz kaptanlı ve TBGTDUT'nın 6/4'ncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.<sup>35</sup>
- d. İstanbul/Çanakkale Boğazında 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.<sup>36</sup>
- e. 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.<sup>37</sup>

#### 5.2.2.6 – Olağanüstü durumlar ve risk altındaki gemiler

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 TBGTHM, seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla Liman Başkanlığının bilgisi dahilinde gerekli gördüğü her türlü tedbirleri alabilir.

TBGTH Merkezlerince akıntı, görüş şartları, tek yönlü trafik, yerel trafik veya diğer nedenlere bağlı olarak oluşan risklerin değerlendirilmesine göre gemi geçiş planlaması yapılır.<sup>38</sup>

#### 5.2.2.7 – Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve kaza durumları

TBGTH alanı içerisinde (İstanbul ve Çanakkale Boğaz sınırları içi hariç) kaza yapan (çatma, karaya oturma/kıyı şeridine temas, sürünme vb.) gemilerin Boğaz geçişleri, İdare tarafından veya İdarece yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucuna istinaden Komisyonca belirlenecek ilave geçiş şartları ile sağlanır.<sup>39</sup>

İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçerken kaza, arıza, karaya oturma/kıyı şeridine temas eden deniz taşıtları:

##### a. TBGTH Merkezleri tarafından yapılacaklar

- ii. Meydana gelen olayın ve geminin niteliği, yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak acilen olay yerine can kurtarma amaçlı tahliye botu ile yeterli

<sup>34</sup> TBGTDUT m.13/b

<sup>35</sup> TBGTDUT m.13/c

<sup>36</sup> TBGTDUT m.13/d

<sup>37</sup> TBGTDUT m.13/e

<sup>38</sup> TBGTDUT m.16

<sup>39</sup> TBGTDUT m.17



- sayıda güçlü römorkör gönderir ve Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ne, (AAKKM) Liman Başkanlığı ve ilgili tüm birimleri acilen bilgilendirir.
- iii. Boğaz geçişi başladıktan sonra arıza, kaza, yangın, karaya oturma/kıyı şeridinde temas vb. durumlardaki gemilere acilen römorkör ve kılavuz kaptan sevk eder.
  - iv. Boğaz geçişi başladıktan sonra arızalanan gemiler TBHTH Merkezinin uygun gördüğü zaman içerisinde giderenler, Boğaz'dan geçişlerini kılavuz kaptanlı ve gerek gördüğünde römorkör refakatinde tamamlatılır.
  - v. Deniz trafiği ile ilgili önlemler alınarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir ve trafiği geçici olarak çift veya tek yönlü askıya alabilir.
  - vi. Boğaza girdikten sonra meydana gelen olaylardan dolayı trafiğe engel olmayacak şekilde demirletilmek zorunda olan gemiler, meteorolojik ve hidrolojik koşullardan dolayı, çevre emniyeti açısından geminin tipi ve büyüklüğüne göre kılavuz ve güçlü römorkörler eşliğinde emniyetli demir yerine çekilir ve TBGTDUT'nın 6/4'ncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkörler ile yapılır.
  - vii. Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde temas eden gemiler, tahkikat sonucunda liman başkanlığı tarafından seyrine izin verilen gemilerin Boğaz geçişleri kılavuz kaptanla yaptırılır.
  - viii. Boğazdan geçecek gemiler, Marmara Denizi'nde trafik ayırımı içinde arızalandığı durumlarda, arızanın giderilmesi için dört saat süre verilir. Bu süre sonunda arızasını gideremeyen gemiler seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturmasından dolayı TBGTDUT'nın 6/4'ncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkö(ler) gönderir ve geminin emniyetli bir yere alınması sağlanır. Gemi Boğaz'dan geçiş yapacaksa kılavuz kaptan olarak yaptırılır. TBGTH Merkezleri tarafından emniyetli demir yerine alınan gemiler için TBGTHDTUT'nın 5/1'nci maddesi uygulanır.<sup>40</sup>

**b. Liman Başkanlıkları tarafından yapılacaklar**

- i. Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre güvenliği sağlanması için gerekli tedbirleri alır.
- ii. Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde temas eden gemilerin uzmanlar tarafından incelenmesini, olayın niteliğine göre sualtı sürveyin yapılmasını sağlar ve teknik heyetten TBGTDUT'nın Ek 2'deki örnek sürvey raporu hazırlar.
- iii. Boğaz geçişi sırasında arızalanarak demirleme zorunda kalan gemiler seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından uygun bir demir yerine aldırır ve burada 24 saat içinde arızasının giderilmesi için süre verir. Verilen süre içinde arızasını gideren gemiler, klas kuruluşundan seferine bir mani olmadığına dair verilen raporu liman başkanlığına ibraz etmek suretiyle Boğaz geçişlerine izin verilir.<sup>41</sup>
- iv. İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişine 2 mil mesafe dışında kalan arada meydana gelen kaza veya karaya oturma/kıyı şeridinde temas durumlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sürveylerin yapılması için uygun olan bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır.
- v. Adli ve idari tedbirler alınmadan idari tahkikat tamamlanmadan kurtarma bedeli ve çevreye verilen zararlar ödenmeden veya teminat verilmeden geminin seferine izin verilmez.<sup>42</sup>

**c. Gemi tarafından yapılacaklar**

- i. Türk Boğazlarından geçişi sırasında veya trafik şeridinde meydana gelen her hangi bir kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridinde temas meydana gelmesi veya Boğazlar Tüzüğü ile TBGTDUT'nın 5'nci maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini yitiren gemiler derhal TBGTH Merkezlerine bilgi verecektir.
- ii. Kimyasal madde kullanılmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ve can emniyetine yönelik alınacak tedbirler hariç kurtarma çalışmaları, balast operasyonu, yük tahliyesi/transfere makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleleri gemiler yapamazlar.

<sup>40</sup> TBGTDUT m.17/a

<sup>41</sup> TBGTDUT m.17/a

<sup>42</sup> TBGTDUT m.17/a

- iii. Kaza veya arıza yapan gemi, liman başkanlığı tarafından veya liman başkanlığına bilgi vermek suretiyle TBGTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdürler.<sup>43</sup>

#### 5.2.2.8 – Kurtarma yardım hizmetleri

Türk Boğazlarında meydana gelen 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 edilmelidir.

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 dahilinde ve ilgili TBGTH Merkezinin koordinesinde daha korunaklı bölgeye veya tamir bölgesine götürülebilir.<sup>44</sup>

#### 5.2.2.9 – Gemilerin acente ile buluşma yerleri

İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler, demir yerleri dışında acente ile temas edemezler. Ancak zorunlu hallerde, TBGTH Merkezlerinden izin alınarak, kendi trafik ayırım düzenlerinin sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan:

- a. Güneyde bir saati aşmayacak şekilde, Ataköy Marina'dan geçen boylamın batısında,
- b. Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde Hamsi Limanı ile Filburnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde,

acente teması yapabilirler.<sup>45</sup>

#### 5.2.2.10 – 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.

<sup>43</sup> TBGTDUT m.17/c

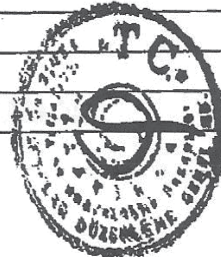
<sup>44</sup> TBGTDUT m.18

<sup>45</sup> TBGTDUT m.19

**SP1 RAPORU FORMU**

A	GEMİ ADI	
	ÇAĞRI İŞARETİ	
	BAYRAĞI	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC)	
C	MEYKİSİ (ENLEM- BOYLAM)	
F	MANEVRA SURATI (MİL/SAAT) (Ondalık kısım da yazılacak)	
G	KALKIŞ LİMANI	
H	BOĞAZ GİRİŞİNE VARİŞ TARİHİ VE SAATİ UT(TURKIYE)	
I	VARİŞ LİMANI	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ (EVET/HAYIR)	
	İSTANBUL BOĞAZI	
	MARMARA DENİZİ	
	ÇANAKKALE BOĞAZI	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ	(BOĞAZ GİRİŞİNDE)
	KIÇTA SU ÇEKİMİ	
	AZANI HAVA ÇEKİMİ	
P	YOK (YÖKÖN CİNSİ VE MİKTARI) *	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLİTİCİ YÖK İLE İLGİLİ AÇIKLAMA (IMDG, IGC, IBC, GC, INF)"	
	SİLAH SEVKİYATI HALİNDE "SON KULLANICI SERTİFİKASI" TARİHİ /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	
	TAN BOY (METRE)	
	EN (METRE)	
	GROS TON	
	NET TON	
	TEK/ÇİFT CİDARLI (TANKERLER)	
	GEMİNİN İNŞA YILI	
W	GEMİDEKİ PERSONEL VE YOLCU SAYISI	
X	P&I KLÖP ADI	
	P&I POLİÇE NO'SU	
	P&I GEÇERLİLİK TARİHİ	
	SON PSC TARİHİ	
	CLC BUNKER 2001 SERTİFİKASI NO/GEÇERLİLİK TARİHİ	
	CLC 92 SERTİFİKASI NO/GEÇERLİLİK TARİHİ	
	GEMİ BATIKLARINI ÇIKARTMA SERTİFİKA NO/GEÇERLİLİK TARİHİ	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARI (F/O - D/O - I/O)	

\* İhtiyaç duyulması halinde yukarıda ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir



**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	İNŞAA TARİHİ (Date of Build)	
7	GROS TONAJI ( Gross tonnage)	8	NET TONAJI (Nettonnage)	9
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):	12
13	MÖRETEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passengers)	15
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)		17	KALKIŞ LİMANINDAKİ DENİZ SUYU YOĞUNLUĞU (Sea density at departure port)
18	VARİŞ LİMANI (Destination Port)		19	GEMİDE MEVCUT YÜKÜN MİKTARI VE CİNSİ (Kind and quantity of cargo onboard)
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAĞ MİKTARI (Bunkers onboard)			
	F.W:	F.O:	21	BALAST MİKTARI (Total Ballast Onboard)
	D.O:	L.O:		
22	OLAY MEVKİSİ (Exact position of stranding)		23	GEMİNİN SU ALIP 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 (Pre stranding Speed )			
25	OLAYIN TARİH VE SAATİ (Date and time of stranding)			
26	OTURMA HALİNDE GEMİ PRUVASI İLE DAHA SONRA PRUVASINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER (Ships heading at the time of stranding and whether it has altered subsequently)			
27	GEMİNİN OTURMADAN ÖNCE ÇEKİTİĞİ SU (Drafts before stranding)	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	28
	BAŞ			GEMİDE MEYİL OLUP OLMADIĞI / VARSA MİKTARI (Listing if any / amount)
	VASAT			KAZADAN ÖNCE Before the casualty
	KIÇ			KAZADAN SONRA After the casualty
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKİTİĞİ SU (Drafts after stranding)	İSKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	29
	BAŞ			OLAY ANINDAKİ VE ŞU ANA KADARKİ HAVANIN DURUMU (Weather at time of stranding and up to the present time)
	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)





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 sürveylerin yapılması amacıyla Liman Başkanlığında görevli Uzman ve olayın niteliğine göre su altı sürveyi için balıkadamlar ve teknik ekip geminize sevk edilecektir. Ekipler geminiz hakkında gerekli bilgileri sizden soracak ve kendi kontrol listelerini oluşturacaklardır.

Sürvey Raporu hazırlanarak dip yapısı, geminin konumu ve çevre kirliliği riski ile ilgili bilgiler tarafınıza verilecektir.

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 sürveylerin 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/advice.

In order to make the necessary surveys, port state surveyors and according to the 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.

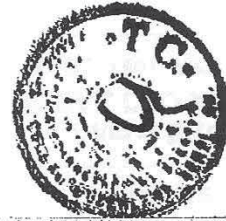
Information related with the type of ground, position of ship and risks of environmental pollution will be declared to you by the survey report.

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 costs are collected or guaranteed.

I have read and understand the above information's therefore contrary actions will fully be on my responsibility.



**TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN  
TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ**

Gemi Adı:		Tipi:	
IMO / MMSI :		Acentesi:	

KONTROLLER	EVET	HAYIR	AÇIKLAMA
Ana makine ve yardımcı makineler her an manevraya hazır olacak şekilde çalışır durumda mı?			
Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda mı?			
Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar çalışır 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?			
Seyir fencerleri, gemi düdüğü ve köprüüstü teçhizatı çalışır durumda mı?			
VHF cihazları çalışır durumda mı?			
İrgat ve donanımı çalışır durumda mı? Her iki demir fundaya hazır mı? (Boğaz geçişi süresince en az 1 personel irgat başında hazır bulundurulacaktır.)			
Baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve cınceleri ile roket tüfeği ve savlolari hazır mı? (Tehlikeli yük taşıyan gemilerde, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer adet yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.)			
Gemi kıçta trimli mi? (Gemi manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacaktır. Hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimli olmayacaktır.)			
Gemi pervanesi tamamen su seviyesinin altında mı? (Zorlu 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 hareket etmelidir.

\*\* Gemi kaptanları SP2'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımından yukarıdaki listede belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır. Gemiye katılan kılavuz kaptan bu hususta teyidi edecektir.

\*\*\* Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihaz arızaları da dâhil olmak üzere herhangi bir teknik nedende güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler ile yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin bulunması durumunda telefon, faks ya da VHF ile durumlarını TBGTH Merkezine bildireceklerdir. Bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı tespit edilen gemilere yasal işlem uygulanacaktır.

## 5.2.3 - TÜRK BOĞAZLARI; KIYI VE DENİZ GÜVENLİĞİ

### 5.2.3.1 Giriş

Ülkemiz, coğrafi konumu itibarıyla jeopolitik, jeoekonomik, jeostratejik özellikleri, denizlerimiz ve deniz kaynaklarımızla önemli değerlere sahiptir. Bu değerli kaynaklarımızı güven altına alarak ekonomik güç haline getirmek, devletin asli görevlerinden biridir.

Bugün Karadeniz'i, Ege ve Akdeniz'e; Akdeniz'i Ege ve Karadeniz'e bağlayan kıyılarımız ve Boğazlarımız Anadolu'nun bütünlüğünü sağlamaktadır. Deniz ve kıyılarımız ile Boğazlarımız iktisadi, sosyal ve kültürel hayatımızı güçlendiren, iktisadi faaliyetlerimizi çeşitlendirip, dünya pazarlarına ulaştıran, iktisadi kalkınmamıza hareketlilik ve ivme kazandıran su yollarıdır.

Türkiye, bu su yollarıyla ilgili Türk Boğazları, deniz ve kıyılarında güvenliği sağlamak için haberleşme, su yolu trafik düzeni, kılavuz ve römorkör hizmetleri, seyir yardımcıları, kurtarma ve yardım, acil müdahale vb. tedbirleri

- 1973/78 MARPOL Sözleşmesi,
- 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi,
- 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası (SAR) Sözleşmesi,

hükümlerine uygun olarak alır ve uygular.

### 5.2.3.2 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Kıyı Emniyeti ve Genel Müdürlüğü'nün görevi, denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, seyir emniyeti ve gemi kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye) hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek ve bunların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamaktır.<sup>46</sup>

Yukarıda belirtilen Uluslararası Sözleşmelere göre karasularımızda seyreden tüm gemilerin güvenliği açısından gemi trafik hizmetleri, haberleşme ve iletişimleri, deniz fenerleri ve istasyonları, kılavuz ve römorkör hizmetleri, can kurtarma ve tahlisiye ile gemi kurtarma hizmetlerinin yerine getirilmesi görevi, 2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir.

### 5.2.3.3 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.<sup>47</sup>

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. Ruhsat alırken kullanacağı cihazların elektromanyetik dalgalar yoluyla ses ve resim vermeye ve almaya elverişli olması gerekir.<sup>48</sup> Gemiye konan bu cihazlar:

<sup>46</sup> Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 12.2.2006 gün ve 26078 sayılı R. G. Yayınlanan statüsü m. 4

<sup>47</sup> 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ; 2813 Sayılı telsiz Kanunu m.3

<sup>48</sup> 2813 sayılı Telsiz Kanunu m. 1



- **GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi**

Denizde haberleşme ve güvenliği sağlamak amacıyla yönelik GMDSS 1999 yılında yürürlüğe girdi. Denizde ortaya çıkan tehlikelerde karasal iletişim sistemleri de kullanılarak kurtarma birimlerini otomatik olarak uyan, 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.

- **VHF (Very High Frequency)**

Deniz Telsizi ve Radyo Telefon gibi isimlerle alınan bu iletişim cihazı, deniz araçlarının birbirleriyle veya kara ile görüşmesi amacıyla kullanılır.<sup>49</sup>

- **DSC (Digital Selective Call) Seçmeli Sayısal Çağrı**

VHF cihazıyla yapılan görüşmelerde, özel kanal seçerek konuşmayı başkaları duymadan gemiden gemiye veya gemiden karayla yapılan özel konuşma sistemidir. Bu cihaz, bir başka telsiz istasyonu ile direkt ve otomatik bir şekilde konuşma yapmasını sağlayan, tehlike ve acil durumlarda MAYDAY çağrılarını bir tuşa basarak çevredeki istasyonlara da telsizlere ulaşır. Bugün birçok VHF telsizde DSC özelliği bulunur.

- **SSAS (Ship Security Alert System) Gemi Güvenlik Alarm Sistemi**

Uluslararası sularda gemilerin korsanlara karşı korunmasını sağlayan bir güvenlik sistemidir.

- **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 bulundurlar.

- **EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon)**

Acil Durum Lokasyon Belirten Radyo Vericisi. Geminin bir kaza sonucu (yangın, batma vb.) acil bir durumla karşılaştığında 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.

- **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.

- **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.

---

<sup>49</sup> 2813 sayılı Telsiz Kanunu m. 3/c

- **INMARSAT (The International Maritime Satellite)**

IMO Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilerek hayata geçirilmiş bir uydu haberleşme sistemidir. Kara, hava ve denizdeki birimler arasında telefon, teleks ve veri haberleşmesi için kullanılmaktadır. INMARSAT'ın değişik kapsama alanlarına sahip uyduları sayesinde gemiler ile telefon ve veri iletişimi kurmak mümkün olmaktadır.

- **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.

#### **5.2.3.4 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.

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin emniyetli geçişlerini sağlamak amacıyla kurulan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH), Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından sağlanmaktadır.

#### **5.2.3.5 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 ayrılmalarda, 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.

#### **5.2.3.6 Seyir Yardımcıları**

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 yanıışları, denizciler tarafından bilinir.<sup>50</sup>

Deniz Fenerlerinin kendilerine özgü konumları vardır. Biz bunları dört ana grupta belirledik.

---

<sup>50</sup> M. Vefa Toroslu, Deniz Fenerleri. İzmir Deniz Ticaret Odası yayını İzmir, 2008 s. 16

a. Fenerler

i. 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.

ii. Kıyı Feneri

Sahil boyunca seyreden gemilere yol gösteren, yaklaşık 20 mil mesafeden görülebilen fenerlere “Kıyı Feneri” denilir.<sup>51</sup>

b. 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.<sup>52</sup>

c. Işıklı şamandıralar

Denizde seyreden gemilerin, deniz derinliklerinin değişikliğinden dolayı belirli bir rotayı izlemek amacıyla konmuş düzgün aralıklarla yanıp sönen ışıklı şamandıralardır.

d. Sis düdüğü

**Sis düdüğü**, 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.

### 5.2.3.7 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 tahliye yönelik faaliyetler, yine bu kuruluş tarafından yapılmaktadır. Can, mal ve gemi kurtarılması; karaya oturan gemide can kurtarılması için “varagele”, geminin çıkartılması için “dalgiç”, çekilmesi için “römorkör ve kılavuz” hizmetleri yine bu kuruluş tarafından yerine getirilir.

### 5.2.3.8 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 tahliye ücretleri alınır. Kılavuz-römorkör ücretler gros, sağlık rüsumu, fener ve tahliye ücretleri ise net tonilato üzerinden alınır.

Gemiler tarafından denizlerin kirlenmesi, kontrol altına alınması, çatışma sonucu hasar görmesi ve yardıma muhtaç olması nedeniyle verilen hizmetler, hukuk kuralları çerçevesinde ücretlendirilir.

<sup>51</sup> Toroslu, a.g.e. s. 19

<sup>52</sup> Toroslu, a.g.e. s. 19

### 5.2.3.9 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.<sup>53</sup>

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:

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, Marmaraeğlisi, Mudanya, Bozcaada, Ayvalık, Kuşadası, Bodrum, Kaş, Antalya, Anamur, Mersin ve İskenderun’da acil müdahale istasyonlarıdır.

#### A. 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.<sup>54</sup> Bu müdahale, olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkan kirliliğin neden olacağı zararı azaltmak, gidermek, sınırlandırmak amacıyla icra edilen faaliyetleri veya koruyucu önlemlerin uygulanmasıdır.<sup>55</sup>

#### B. 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.<sup>56</sup>

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.<sup>57</sup>

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.<sup>58</sup>

<sup>53</sup> 5312 Sayılı Kanun m. 3/p

<sup>54</sup> 5312 sayılı Kanun m. 3/j

<sup>55</sup> 5312 sayılı kanun m. 3/k

<sup>56</sup> 5312 sayılı kanun m. 3/h

<sup>57</sup> 5312 sayılı Kanun m. 2

<sup>58</sup> 4922 sayılı kanun m. 6; 5312 sayılı kanun m.5

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.<sup>59</sup>

#### 5.2.3.10 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 vasıtadaki görevli personel ve yolcuları kurtarmak için hertürlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanarak aranması ve kurtarılması işlemidir.

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.<sup>60</sup> 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:

1. Devletler, deniz çevresinin korunması ve muhafazasından, deniz çevresini kirliletmemek ve kendi egemenliği altındaki denizlerin kirliliğe yol açacak davranışlara izin vermemekle,<sup>61</sup>

2. Devletler, küresel ve bölgesel düzeyde işbirliği yaparak, çeşitli kural, düzenleme ve standartların oluşturulmasına katkıda bulunarak, bilgi değişimi, teknik ve uygulama yardımı yapılmakla,<sup>62</sup>

3: Devletler, deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası çevre standartlarını, kendi ulusal hukuk düzenlerine aktararak gerekli yasal düzenlemeleri yapmak ve uygulamakla,

yükümlüdürler.<sup>63</sup>

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”<sup>64</sup>

Uluslararası sözleşmede imzası 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.

<sup>59</sup> 5312 sayılı kanun m. 3/1 ve 15

<sup>60</sup> B.M. Genel Kurulu 1970 yılında aldığı 2749 (XXV) ve 2750 (XXV) sayılı kararları.

<sup>61</sup> Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 192-193

<sup>62</sup> BMDHS m. 193

<sup>63</sup> BMDHS m.197-198-199

<sup>64</sup> SOLAS V/33.1

Ülkemizdeki düzenlemeye göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü bünyesinde **ANA ARAMA KURTARMA VE KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM)** kurularak aşağıdaki organizasyon oluşturulmuştur:

#### **1. AAKKM (Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi)**

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.

#### **2. AKKM (Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi)**

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, kurumlararası 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.

#### **3. AKM (Arama ve Kurtarma Merkezi)**

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.

#### **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. 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.

#### **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.



## 5.2.4 – TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi	: 8.10.1998	No: 98/11860
Dayandığı Kanunun Tarihi	: 14.4.1925	No: 618
Yayımlandığı R.Gazetenin Tarihi	: 6.11.1998	No: 23515 Mük.
Yayımlandığı Düsturun Tertibi	: 5,	Cild: 38, S:

### Birinci Bölüm

#### Amaç, Kapsam ve Tanımlar

##### Amaç ve kapsam

Madde 1 – Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

##### Tanımlar ve kısaltmalar

Madde 2 – Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
  - b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
  - c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
  - d) 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 Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
  - e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
  - f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi,
  - g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da biryere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,
  - h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,
  - i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda 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 gemi,
  - j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,
  - k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,
  - l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,
  - m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,
  - n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,
  - o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,
  - p) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,
  - r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,
  - s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
  - t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi,
- anlamında kullanılmıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Hükümler

#### Trafik ayırım düzeni ve sınırları

Madde 3 – Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

41° 16'N 028° 55'E

41° 21'N 028° 55'E

41° 21'N 029° 16'E

41° 14'N 029° 16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

40°05'N 026°11'E

40°02'N 025°55'E

39°50'N 025°53'E

39°44'N 025°55'E

39°44'N 026°09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

#### Trafik kontrol merkez ve istasyonları

Madde 4 – İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

Madde 5 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'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) Köprü üstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprü üstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprü üstü 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 çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprü üstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) İrgat 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 savlolari bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışkı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na 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, köprü üstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na 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.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

#### **Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)**

Madde 6 – a) Seyir Planı-1: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acentaları İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I'ı kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-II)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5inci maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı II'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıttak bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdare'ce belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir.

#### **Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler**

Madde 7 – Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işlerinin demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini yada güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

Madde 8 – Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

#### **Uğraksız geçiş işareti**

Madde 9 – Türk Boğazları'ndan 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 10 – (Değişik : 3/7/2017 - 2017/10477 K.)

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü Maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 168 saat kalabilirler.

İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

Demirleme yerlerinde birinci fıkrada belirtilen süreden fazla kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir 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 Boğazları'ndan Geçiş

#### Geçiş için alınacak önlemler

Madde 11 – Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye kadar köprü üstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

#### Dümen tutma feneri

Madde 12 – Köprü üstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprü üstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

#### Hız

Madde 13 – Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

#### Yetişen gemi

Madde 14 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini gözönüne alarak bu mesafeyi artırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol vereceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyderecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda önden giden yavaş, gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

#### Geçiş sırasında kaza ve arıza

Madde 15 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

#### Kumanda altında olmayan gemi

Madde 16 – Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

## **Yedekleme**

Madde 17 – Güvenli seyir sağlamak için bir gemi ya da cisim, Türk Boğazları'ndan 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.

a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta birhalatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulanacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

### **İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan kalkan gemiler**

Madde 18 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

### **Trafik ayırım düzeninden ayrılma**

Madde 19 – Türk Boğazları'nda 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 Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

### **Trafiğin geçici olarak durdurulması**

Madde 20 – Türk Boğazları'nın 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 vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,

d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, İdarece geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkân nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

### **Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme**

Madde 21 – Türk Boğazları'nda seyreden:

a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretmeye güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

### **Derin su çekimli gemiler**

Madde 22 – Türk Boğazları'nda 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 silindirik biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

### **Demirleme yerleri**

Madde 23 – Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek2)'dedir.

b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek3)'dedir.



- c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek4)'dedir.  
d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek5)'de dir.  
e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'dadır.  
İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.  
a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.  
Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.  
Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.  
**Saklı hükümler**  
Madde 24 – 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 gücüne sahip olan gemiler

Madde 25 – a) Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli 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.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

#### **Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler**

Madde 26 – Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen

- 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 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.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

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 27 – Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz bağlama ve demirleme

Madde 28 – Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'na sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik



kontrol istasyonuna bildirirler. 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 acentasından alınır.

#### **Çevre kirlenme yasağı**

Madde 29 – Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

#### **Yelkenle ve kürekle seyir yasağı**

Madde 30 – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

#### **Bildirim yükümlülüğü ve rapor**

Madde 31 – a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

### **BEŞİNCİ BÖLÜM**

#### **İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine**

##### **İlişkin Kurallar**

#### **Sınırlar**

Madde 32 – İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

(1) 41° 16'N 028° 55'E

(2) 41° 21'N 028° 55'E

(3) 41° 21'N 029° 16'E

(4) 41° 14'N 029° 16'E noktaları.

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevkiile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan denizalanıdır.

#### **Hava çekimi**

Madde 33 – İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

#### **Yerel deniz trafiği**

Madde 34 – 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 aykırıolarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğerdeniz araçları trafik ayırım şeritlerini enkısa 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 35 – a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in 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 Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in 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/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d)

Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

#### **Görüş uzaklığı**

Madde 36 – İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) 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. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım milve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

#### **Kılavuzluk hizmetleri**

Madde 37 – İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N–29 07', 94E 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 tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14', 48N–29 09', 52E 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.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40°55', 28N–28°58', 75 E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40°56', 52N–28°54', 70E mevkiidir. Havave deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından 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 kaptanları 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.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

#### **Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri**

Madde 38 – 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.

### **Sağlık denetimleri**

Madde 39 – İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

### **Acenta ile buluşma yerleri**

Madde 40 – İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, 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 acenta teması yapılabilirler.

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine**

#### **İlişkin Kurallar**

#### **Sınırlar**

Madde 41 – Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

- |              |           |
|--------------|-----------|
| (1) 40° 37'N | 027°11'E, |
| (2) 40° 27'N | 027°09'E, |

Güneyde:

- |              |          |
|--------------|----------|
| (1) 40° 05'N | 026°11'E |
| (2) 40° 02'N | 025°55'E |
| (3) 39° 50'N | 025°53'E |
| (4) 39° 44'N | 025°55'E |
| (5) 39° 44'N | 026°09'E |

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan denizalanıdır.

#### **Yerel deniz trafiği**

Madde 42 – Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarakgeçiş 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 çapraz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

#### **Akıntı**

Madde 43 – a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in 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 Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/ römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in 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/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerinden 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 44 – İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) 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.

b) 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.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bubu 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 45 – Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 00' 45N–26 08' , 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01' , 55N–26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 25',70N–26

44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25' , 05N–26 44' , 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylamasında, 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 dışında gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerine alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

### **Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri**

Madde 46 – 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 47 – Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

### **Acenta ile buluşma yerleri**

Madde 48 – Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapılabilir.

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

### **Çeşitli Hükümler**

#### **Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayrık tutulan gemiler**

Madde 49 – Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12,15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin(a) bendi uygulanmaz.

#### **Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı**

Madde 50 – (Mülga: 22.3.1999 - 99/12660 K.)

#### **Tüzük hükümlerine aykırı davranış**

Madde 51 – Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

#### **Yürürlükten kaldırılan hükümler**

Madde 52 – 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni HakkındaTüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **Yürürlük**

Madde 53 – T.C. Anayasa'nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanunun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

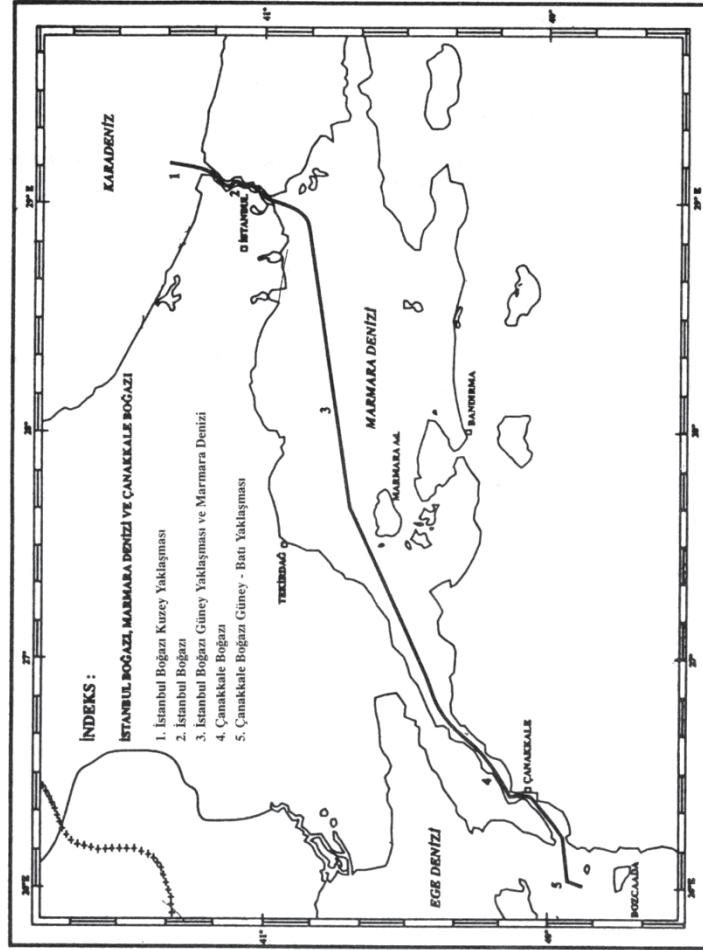
#### **Yürütme**

Madde 54 – Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK – I

TRAFİK AYIRIM DÜZENLERİ

İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması  
İstanbul Boğazı  
İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması ve Marmara Denizi  
Çanakkale Boğazı  
Çanakkale Boğazı Güney – Batı Yaklaşması





## EK-1.1

### İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 1811 (INT3758), 1993 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması

- (a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı Kuzey–Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(1) 41°20'.50N, 29°09'.90E

(2) 41°20'.00N, 29°12'.50E

(3) 41°13'.60N, 29°07'.98E

- (b) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Kuzeydoğu yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(4) 41°15'.80N, 29°16'.90E

(5) 41°14'.10N, 29°10'.00E

(6) 41°13'.36N, 29°08'.55E

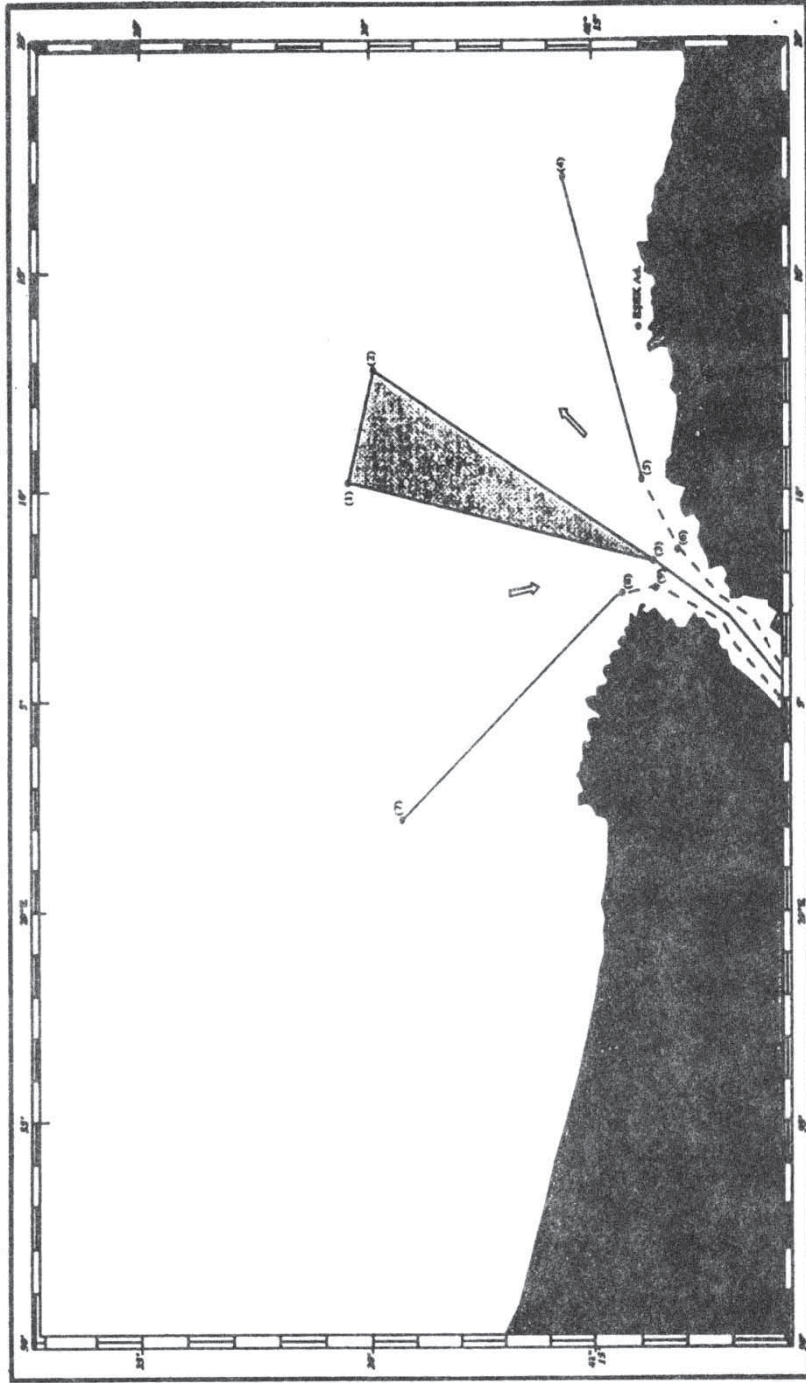
- (c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(7) 41°19'.40N, 29°02'.00E

(8) 41°14'.70N, 29°07'.20E

(9) 41°13'.80N, 29°07'.50E

EK - 1.1 (Harita)



İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

## EK-1.2

### İSTANBUL BOĞAZI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2921 (INT3756), 1993 basımlı; 2921A, 1992 basımlı; 2921 B, 1992 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. İstanbul Boğazı'nda 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 koorninatları verilen trafik şeritleri dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. İstanbul Boğazı trafik şeritleri:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat trafik şeritleri orta hattıdır.

3. 41° 13'.60N, 29° 07'.98E	10. 41° 12'.18N, 29° 06'.83E
11. 41° 10'.88N, 29° 05'.08E	12. 41° 09'.38N, 29° 03'.53E
13. 41° 08'.92N, 29° 03'.53E	14. 41° 07'.38N, 29° 05'.00E
15. 41° 07'.21N, 29° 05'.00E	16. 41° 06'.38N, 29° 03'.81E
17. 41° 06'.00N, 29° 03'.67E	18. 41° 04'.98N, 29° 03'.65E
19. 41° 04'.53N, 29° 03'.17E	20. 41° 03'.10N, 29° 02'.60E
21. 41° 01'.55N, 28° 59'.91E	22. 41° 01'.40N, 28° 59'.80E
23. 41° 00'.15N, 28° 59'.75E	

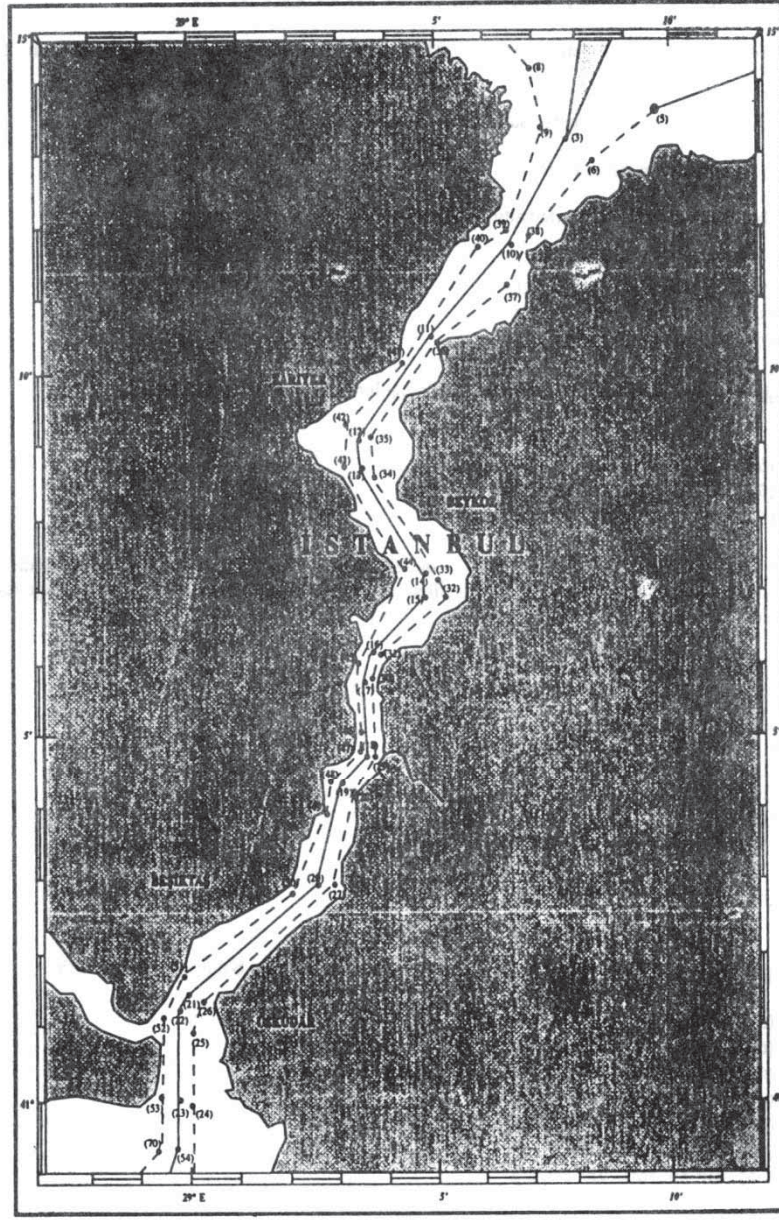
(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı

24. 41° 00'.00N, 29° 00'.06E	25. 41° 01'.10N, 29° 00'.07E
26. 41° 01'.50N, 29° 00'.20E	27. 41° 03'.10N, 29° 02'.96E
28. 41° 04'.50N, 29° 03'.33E	29. 41° 04'.97N, 29° 03'.92E
30. 41° 06'.05N, 29° 03'.85E	31. 41° 06'.35N, 29° 04'.00E
32. 41° 17'.20N, 29° 05'.40E	33. 41° 07'.40N, 29° 05'.35E
34. 41° 08'.85N, 29° 03'.89E	35. 41° 09'.48N, 29° 03'.84E
36. 41° 10'.80N, 29° 05'.20E	37. 41° 11'.67N, 29° 06'.78E
38. 41° 12'.30N, 29° 07'.20E	6. 41° 13'.36N, 29° 08'.55E

(c) İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı

9. 41° 13'.80N, 29° 07'.50E	39. 41° 12'.30N, 29° 06'.63E
40. 41° 12'.00N, 29° 06'.00E	41. 41° 10'.51N, 29° 04'.50E
42. 41° 09'.52N, 29° 03'.29E	43. 41° 09'.03N, 29° 03'.27E
44. 41° 07'.48N, 29° 04'.62E	45. 41° 06'.25N, 29° 03'.50E
46. 41° 05'.13N, 29° 03'.53E	47. 41° 04'.92N, 29° 03'.40E
48. 41° 04'.57N, 29° 02'.94E	49. 41° 04'.13N, 29° 02'.85E
50. 41° 02'.97N, 29° 02'.07E	51. 41° 01'.73N, 28° 59'.73E
52. 41° 01'.29N, 28° 59'.45E	53. 41° 00'.30N, 28° 59'.42E

EK – 1.2 (Harita)



İSTANBUL BOĞAZI

EK – 1.3

#### İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2923 (INT3754), 1991 basımlı; 293, 1990 basımlı; 295 (INT3752), 1988 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Boğazı trafik şeridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 41°00'.15N, 28°59'.75E

(54) 40°59'.53N, 28°59'.73E

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(b) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(c) (58) 40° 56'.10N, 28°57'.00E 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'.21N, 28°57'.22E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(81A) 40°56'.83N, 29°00'.06E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(71A) 40°56'.83N, 28°54'.23E

(d) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E

(60) 40°52'.40N, 28°52'.10E

(61) 40°44'.20N, 27°38'.09E

(62) 40°26'.00N, 26°45'.25E

(63) 40°45'.42N, 27°38'.09E

(64) 40°53'.90N, 28°52'.10E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(e) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(66) 40°51'.50N, 29°00'.31E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(69) 40°51'.95N, 28°58'.00E

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi'nde, Çanakkale Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(53) 41°00'.30N, 28°59'.42E

(70) 40°59'.50N, 28°59'.39E

(71) 40°58'.21N, 28°57'.22E

(72) 40°55'.89N, 28°52'.09E

(73) 40°47'.40N, 27°38'.09E

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri/hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi'nde, İstanbul Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(75) 40°25'.50N, 26°45'.25E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E

(77) 40°50'.39N, 28°52'.07E

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E



(h) İstanbul Boğazı'nı geçip İzmit Körfezi'ne 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 mevkiilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

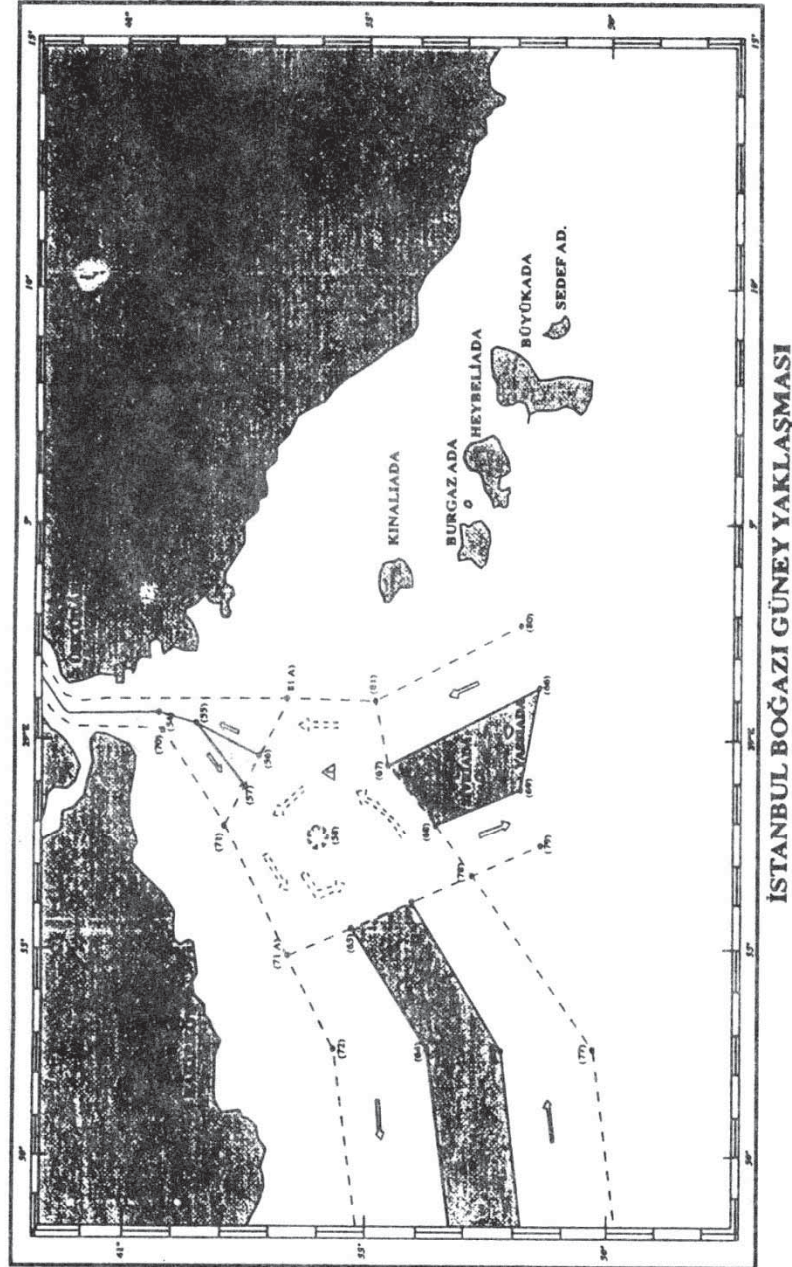
(79) 40°51'.50N, 28°56'.57E

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezi'nden gelerek İstanbul Boğazı'na seyredecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(80) 40°52'.00N, 29°01'.73E

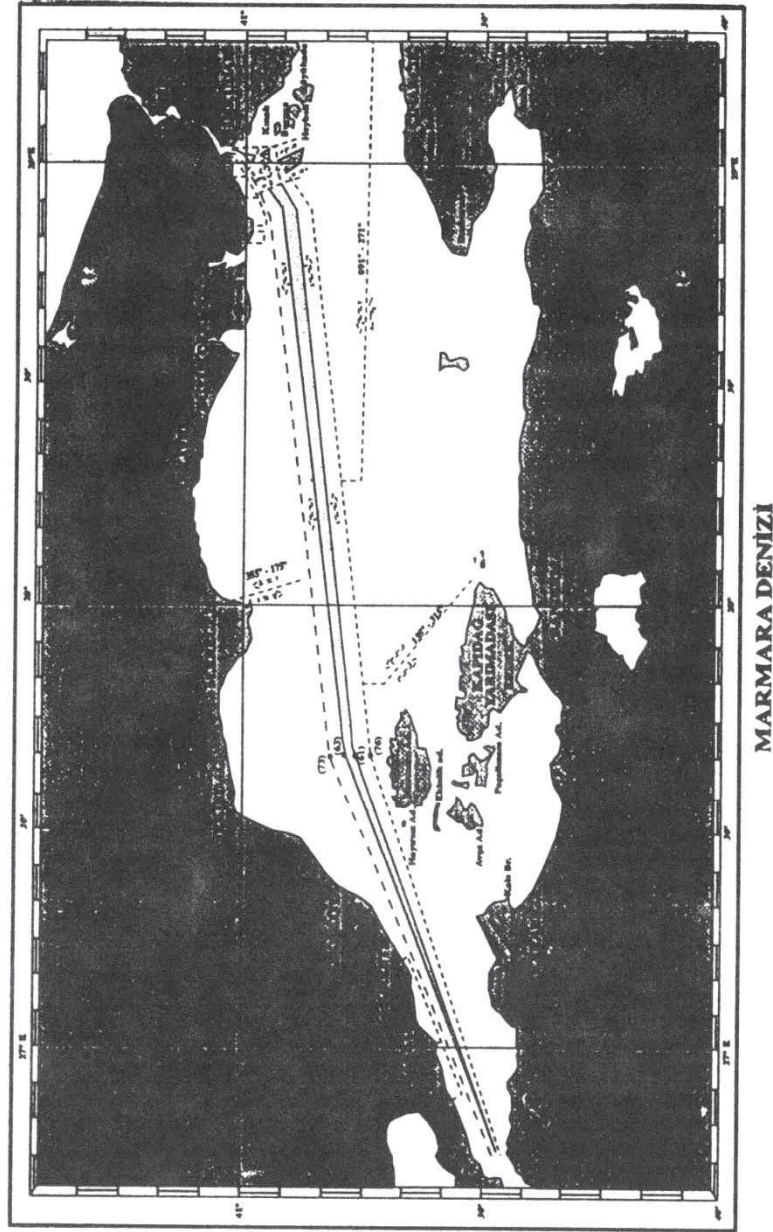
(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

EK - 1.3 (Harita - I)





EK - 1.3 (Harita - II)



**EK-1.4**  
**ÇANAKKALE BOĞAZI**

İlgili Harita: Türk deniz haritası 212 (INT3750), 1991 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. Çanakkale Boğazı'nda 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°26'.00N, 26°45'.25E	(82) 40°24'.05N, 26°41'.65E
(83) 40°22'.83N, 26°40'.21E	(84) 40°20'.90N, 26°38'.55E
(85) 40°18'.62N, 26°35'.88E	(86) 40°13'.40N, 26°27'.80E
(87) 40°12'.11N, 26°23'.50E	(88) 40°11'.63N, 26°22'.95E
(89) 40°09'.00N, 26°23'.40E	(90) 40°08'.55N, 26°23'.31E
(91) 40°08'.15N, 26°23'.09E	(92) 40°04'.25N, 26°18'.54E
(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E	

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E
(120) 40°01'.52N, 26°11'.18E
(125) 40°01'.28N, 26°11'.41E
(126) 40°01'.90N, 26°14'.32E

(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(94) 40°00'.99N, 26°11'.70E	(95) 40°01'.10N, 26°15'.01E
(96) 40°01'.90N, 26°17'.22E	(97) 40°07'.70N, 26°23'.48E
(98) 40°08'.90N, 26°23'.70E	(99) 40°09'.50N, 26°23'.95E
(100) 40°11'.84N, 26°23'.62E	(101) 40°13'.10N, 26°28'.90E
(102) 40°16'.90N, 26°34'.35E	(103) 40°18'.10N, 26°36'.30E
(104) 40°20'.50N, 26°39'.18E	(105) 40°23'.65N, 26°42'.04E
(75) 40°25'.50N, 26°45'.25E	

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E	(106) 40°24'.45N, 26°41'.20E
(107) 40°23'.20N, 26°39'.25E	(108) 40°21'.30N, 26°37'.82E
(109) 40°19'.10N, 26°35'.45E	(110) 40°14'.50N, 26°27'.88E
(111) 40°13'.12N, 26°25'.55E	(112) 40°12'.46N, 26°23'.31E
(113) 40°12'.02N, 26°22'.50E	(114) 40°11'.39N, 26°22'.19E
(115) 40°08'.73N, 26°23'.10E	(116) 40°08'.42N, 26°22'.91E
(117) 40°05'.60N, 26°18'.95E	(118) 40°02'.67N, 26°13'.24E
(119) 40°02'.00N, 26°11'.03E	

EK – 1.4 (Harita)



ÇANAKKALE BOĞAZI



EK-1.5

ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI

İlgili Haritalar : Türk deniz haritaları 2134, 1992 basımlı; 213, 1993 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin Tanımlanması:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(120) 40°01'.52N, 26°11',18E

(121) 40°00'.20N, 25°59',70E

(122) 39°58'.80N, 25°57',70E

(123) 39°57'.20N, 25°57',70E

(124) 39°59'.70N, 26°00',40E

(125) 40°01'.28N, 26°11',41E

(b) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(119) 40°02'.00N, 26°11'.03E

(127) 40°01'.55N, 25°57'.70E

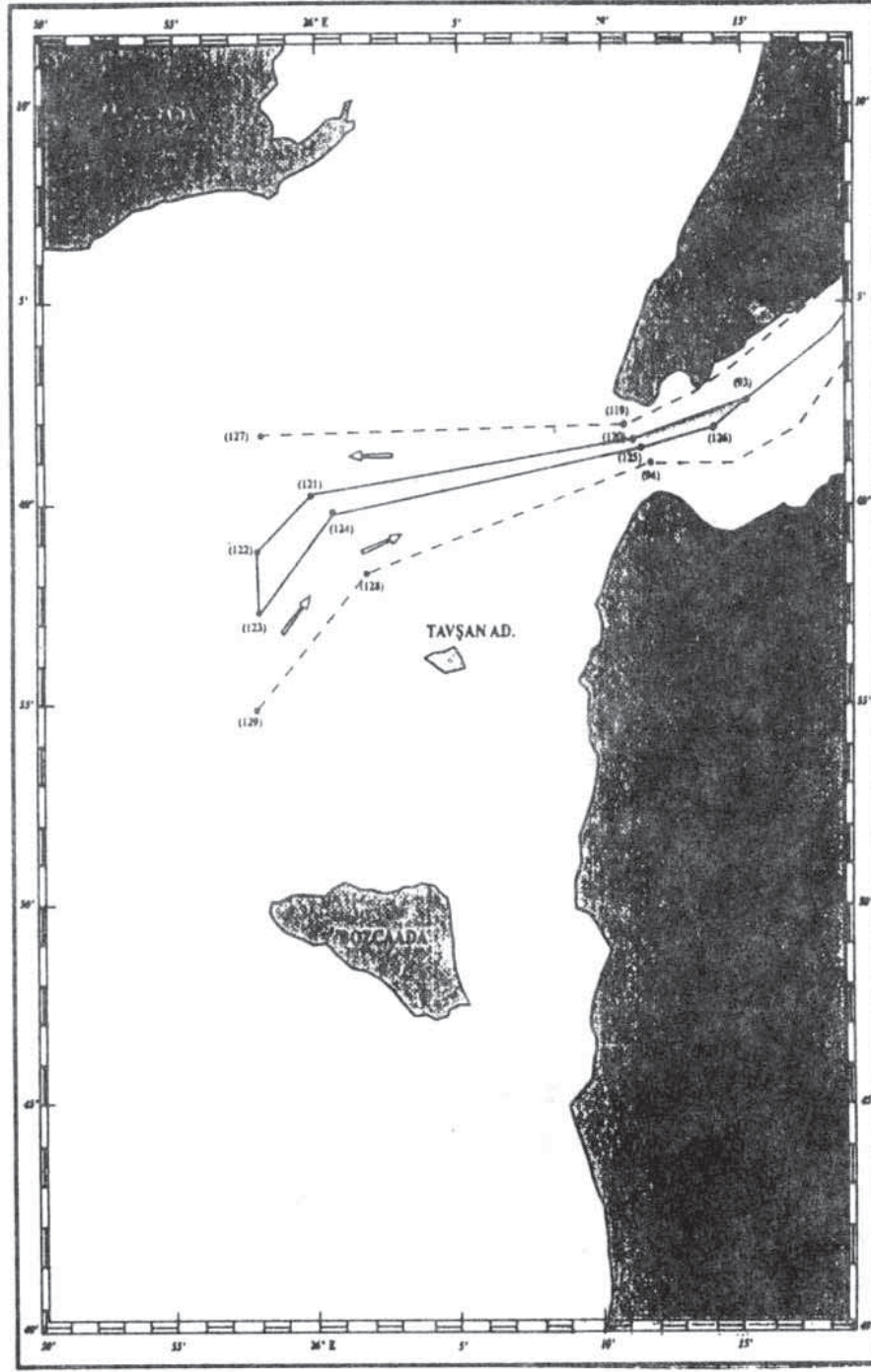
(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(94) 40°00'.99N, 26°11'.70E

(128) 39°58'.29N, 26°01'.60E

(129) 39°55'.00N, 25°57'.70E

EK 1.5



ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEY - BATI YAKLAŞMASI

## EK-2

### İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

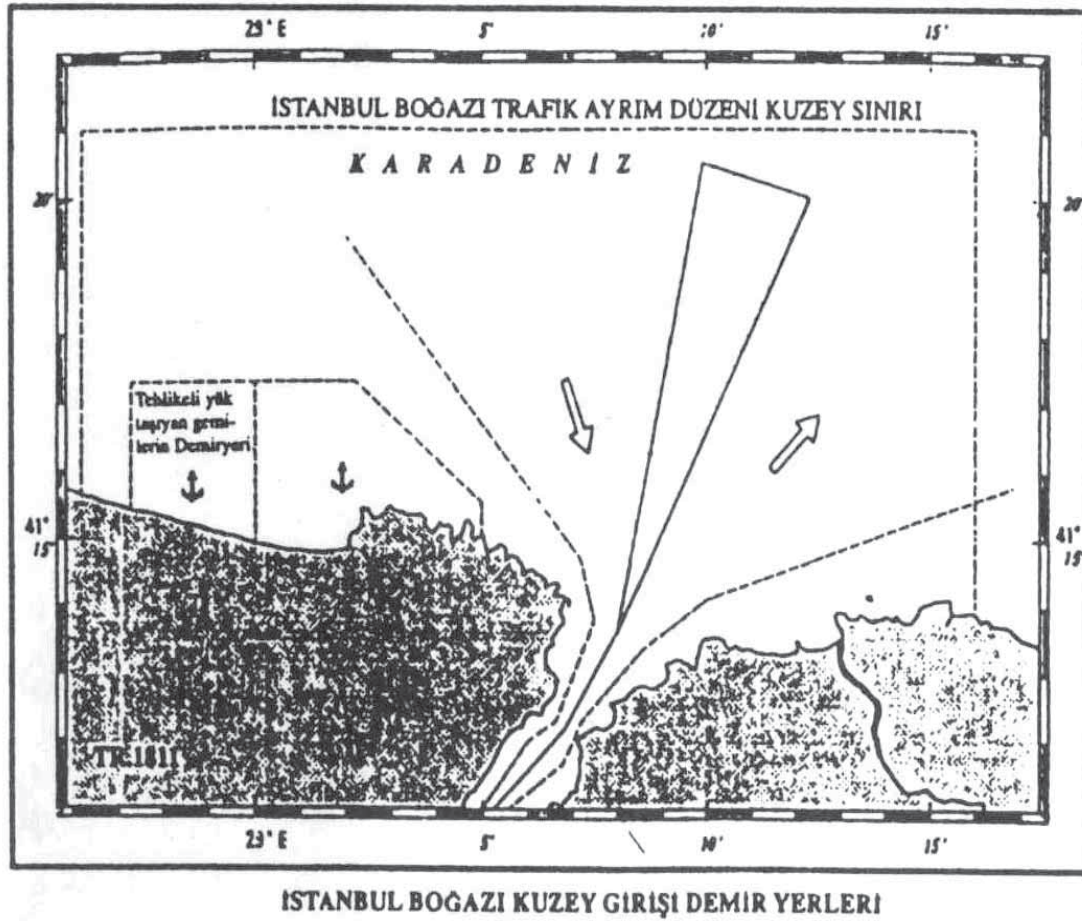
#### A – Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirleme yerleri

1.  $41^{\circ}15'.40N$ ,  $28^{\circ}57'.45E$
2.  $41^{\circ}17'.50N$ ,  $28^{\circ}57'.45E$
3.  $41^{\circ}17'.50N$ ,  $29^{\circ}00'.00E$
4.  $41^{\circ}14'.90N$ ,  $29^{\circ}00'.00E$

#### B – Yolcu kuru yük gemileri demirleme yerleri

1.  $41^{\circ}14'.90N$ ,  $29^{\circ}00'.00E$
2.  $41^{\circ}17'.50N$ ,  $29^{\circ}00'.00E$
3.  $41^{\circ}17'.50N$ ,  $29^{\circ}02'.37E$
4.  $41^{\circ}15'.90N$ ,  $29^{\circ}05'.00E$
5.  $41^{\circ}15'.00N$ ,  $29^{\circ}05'.00E$

## EK-2 (HARİTA)





**İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri**

Bu demir yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içine demirlemek yasaktır.

Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

**A – Limana Yanaşacak Gemiler Demir Yeri**

1. 41°00'.40N, 28°59'.15E
2. 40°59'.39N, 28°58'.60E
3. 40°58'.15N, 28°56'.50E
4. 41°00'.15N, 28°56'.50E

**B – Limandan Kalkan ve Uzun Süreli Kalacak Gemiler Demir Yeri**

1. 41°00'.15N, 28°56'.50E
2. 40°58'.15N, 28°56'.50E
3. 40°56'.82N, 28°53'.50E
4. 40°58'.92N, 28°53'.50E

**C – Tehlikeli Yük taşıyan Gemilerin Demir Yeri**

1. 40°58'.92N, 28°53'.50E
2. 40°56'.82N, 28°53'.50E
3. 40°56'.12N, 28°51'.95E
4. 40°55'.88N, 28°50'.00E
5. 40°57'.48N, 28°50'.00E

**D – Karantina Demir Yeri**

1. 40°57'.54N, 28°48'.70E
2. 40°56'.10N, 28°48'.70E
3. 40°56'.40N, 28°47'.40E
4. 40°58'.23N, 28°47'.40E



EK-4

**Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri**

A – Tehlikeli Yük taşıyan Gemilerin Demirleme Yeri

1. 40°37'.55N, 27°10'.00E
2. 40°36'.45N, 27°10'.00E
3. 40°32'.65N, 27°00'.00E
4. 40°33'.42N, 26°59'.80E

B – Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 40°33'.42N, 26°59'.80E
2. 40°32'.65N, 27°00'.00E
3. 40°30'.00N, 26°53'.00E

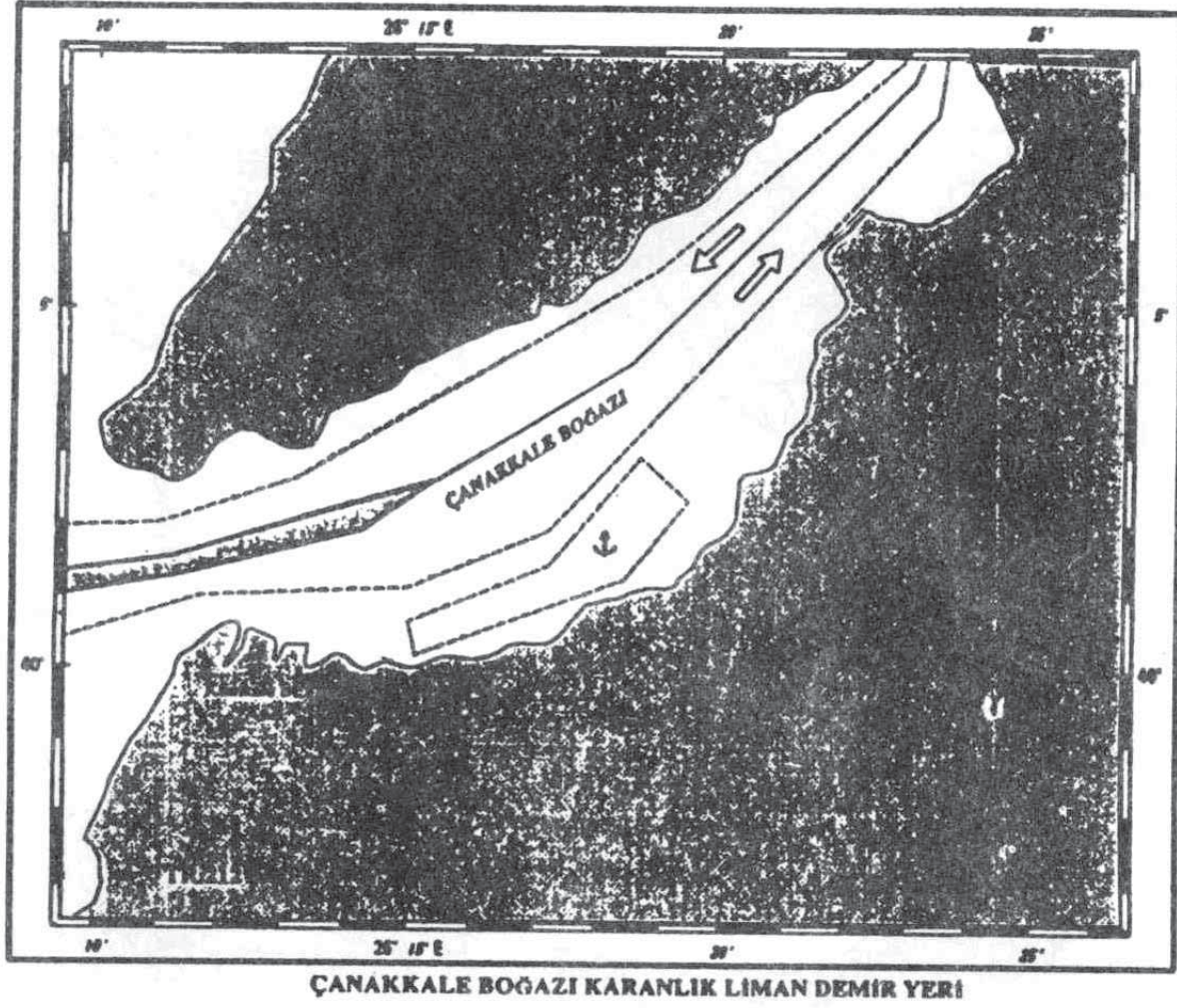
EK-5

**Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri**

Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

1. 40°00'.90N, 26°15'.10E
2. 40°01'.70N, 26°17'.40E
3. 40°03'.07N, 26°18'.95E
4. 40°02'.55N, 26°19'.80E
5. 40°01'.40N, 26°18'.75E
6. 40°00'.30N, 26°15'.20E

EK -5 (HARİTA)



EK-6

**Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri**

A – Tehlikeli Yük taşıyan gemilerin Demir Yerleri

1. 39°49'.17N, 26°00'.00E
2. 39°46'.00N, 25°57'.40E
3. 39°46'.90N, 25°55'.30E
4. 39°50'.45N, 25°53'.40E
5. 39°54'.15N, 25°57'.80E
6. 39°52'.75N, 26°00'.00E
7. 39°50'.40N, 25°57'.90E

B – Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 39°48'.10N, 26°04'.97E
2. 39°44'.00N, 26°01'.90E
3. 39°46'.00N, 25°57'.40E
4. 39°49'.17N, 26°00'.00E





## **ALTINCI B Ö L Ü M**

### **6.1 - ACENTE VE GEMİYE VERİLEN HİZMETLER**

#### **6.1.1 – Giriş**

#### **6.1.2 – Gemiye Verilen Hizmetler**

- a. Gemiye Yakıt İkmali
- b. Gemiye Kumanya İkmali
- c. Gemiye Yedek Parça Verilmesi
- d. Gemiye Su İkmali
- e. Gemiden Atık Alınması
- f. Gemi Sertifikalarının Süre Uzatımı

#### **6.1.2 – Gemi Personeline Verilen Hizmetler**

- a. Hasta, Yaralı ve Kazazede Tayfalar
- b. Ölüm
- c. Tayfa Giriş – Çıkışları
- d. Gemi ve Tayfa Mektupları
- e. Kaptan Avansı

**HAZIRLAYAN**

Yavuz TARKU

Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN



## 6.1 – ACENTE ve GEMİYE VERİLEN HİZMETLER

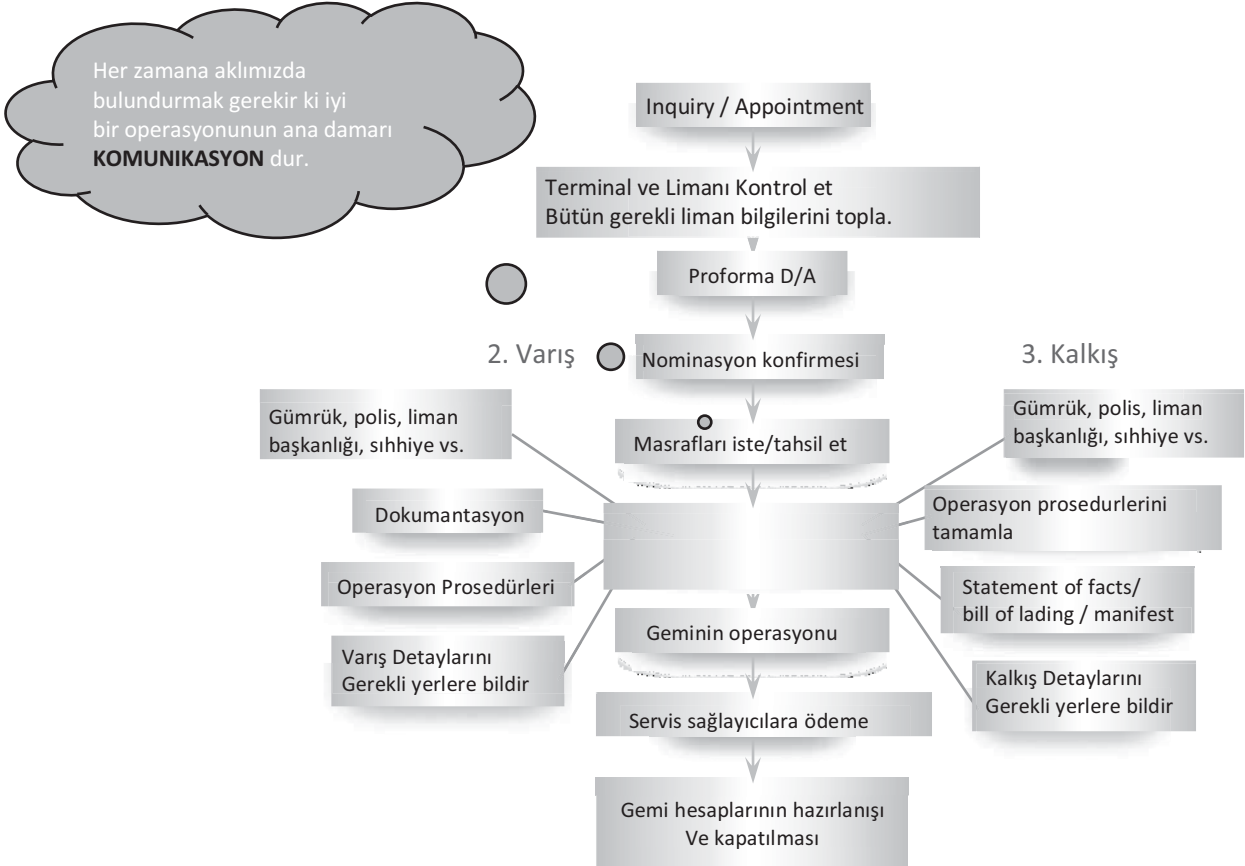
### 6.1.1 – Giriş

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.

Herhanki 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 redettiği 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 konvoyla girmesine engel olacak ve böylece en az yarım güne mal olacaktır. Gemi kiralamalarının günlük olarak hesaplandığı düşünülürse verilen zarar ortadadır.

Normal olarak bir geminin operasyonunu 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 varsayabiliriz. Nominasyonun verilmesini, 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 uğraşının 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;

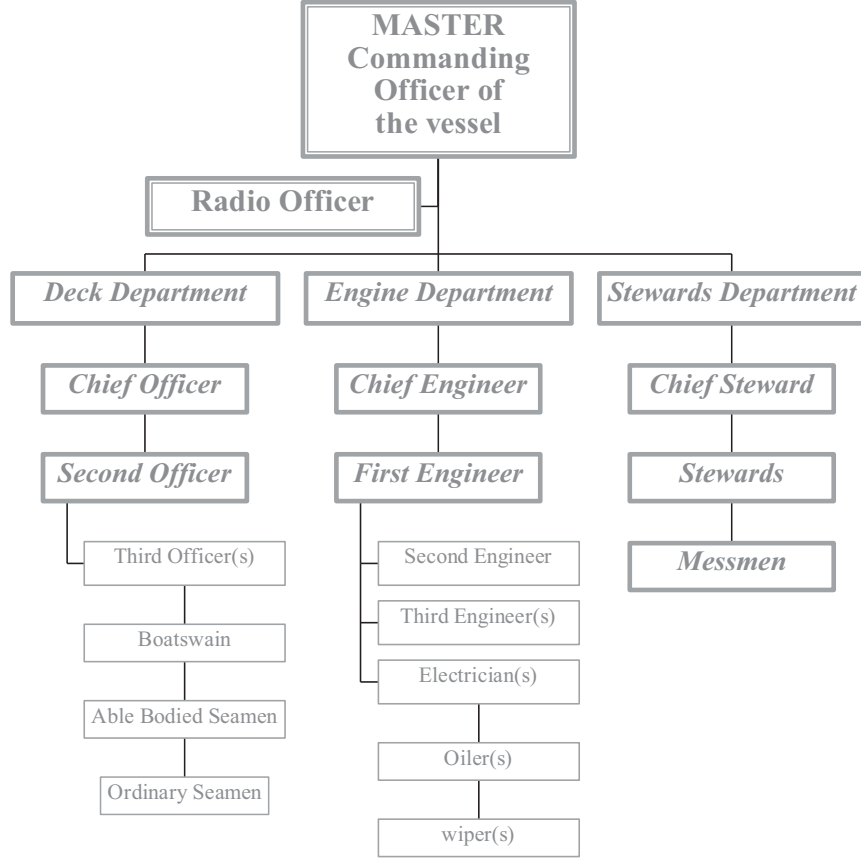
- Acente kimin için çalışıyor, nominasyon kimden ve ne aracılığıyla geldi?
- Gemi nereye yanaşacak, cargo operasyonunun detayı nedir?
- Gemi ne yükleyecek / boşaltacak, ne şekilde yükleme / boşaltma yapılacaktır?
- Operasyon ne kadar sürecek, fazla mesaide çalışma olacak mı?
- Operasyon ne zaman başlayacak, 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 varmı, 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 çabukca büyümesine vs. neden olabilir.

Bu nedenle, karşımızdakiyle yaptığımız kominikasyondan 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 kaptanı ile 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 tesbit 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 aldığı anda 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.

#### a. 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 etkilene 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 ikmal yapan firmaların Gümrük Muamelesinin yapılması esnasında acenteden istedikleri taleplere acentenin yakıt bedeli ödemesinden sorumlu olmadığına dair ekleyeceği bir cümle, ileride yakıt tedarikcisi ile yakıtı sipariş veren arasında olabilecek kanuni ihtilaflarda acentenin sorumluluk almamasına neden olacaktır.
- Bazı durumlarda, Gemiye verilen yakıt miktarı ile acentenin Gümrüğe verdiği taleple 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 tedarikcisi 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 saatde geminin yanında olmasını istediği sorulur ve gelen cevaba istinaden yakıt tedarikcisi firma ile yakıtın verileceği saat vs konusunda mütabakata 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 işletmesine 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 ikmal, yürürlükteki Gümrük Kanununun ilgili maddeleri gereğince yapılamaz. Bu nedenle Türk bayraklı gemilere yakıt ikmal 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 tedarikcisi 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.

## b. 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 karşılsa 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;

1. Gemi İşleticisi tarafından ya uluslararası kumanya tedarikcisi firmalar, ya gemi acenteleri, ya da geminin uğrak yaptığı limandaki mahalli kumanya tedarikcileri 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.

2. Gemi işleticisi firmalar, gemi personelinin kontratları, sendikal hakları çerçevesinde gemi personelinin günlük işe 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 kısıtlılığı 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, gümrükden 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 işleticisine ve/veya gemi kaptanına yollanır. Yazılı teyid 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 varılan 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 personeline 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 ıhtım 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.

### c. 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 değilde parçanın gemiyi beklemesi şeklinde hazır edilmesi gerekmektedir. Parçaların, gemiye verilmesi acente sorumluluğunda olduğundan, bu parçaların gemiye teslimi esnasında hasarlanması, denize düşürülmesi vs gibi durumlarla karşılaşılacağına 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 menuniyetsizliği 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 evrağa kaşe ve imza alınmalıdır.

### d. 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.

1. Deniz suyundan gemide bulunan arıtma sistemi marifetiyle
2. 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 husular aşağıdaki gibidir.

- Verilecek suyun kaynağı belli midir ve geminin istediği özelliklerle uyumakta 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 sağlanması söylenmişse, kullanılacak hortumun su için kullanılacağından emin miyiz, kaç metre hortum gerekecek, hortum bağlantı manifoldları, 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 mütabakata 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 kinden tahsil edeceğimizin açıklığı kavuşturulması gerekir.

#### **e. Gemiden Atık Alınması**

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 değişiklikler 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 yaşanılabilir 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 marifetyle, 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 Kirlenmesinin 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 Kirlenmesinin 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 safhalarında 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 tanımlı 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 tanımlı 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 olmadığı 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 işleme, 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 yeterli 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 yeterli 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 Toplanması 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 ]

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)		AIT OLDUĞU LİMANIN ADI (PERTAINING PORT NAME)	
BAGLI OLDUĞU LİMAN/BAYRAK (PORT OF REGISTER/FLAG)		LİSANS NO (LICENCE NUMBER)		LİSANS NO (LICENCE NUMBER)	
ÇAĞIRMA İSARETİ (CALL SIGN)		ÇAĞIRMA İSARETİ (CALL SIGN)		ADRESİ (ADDRESS) TEL./FAX	
GROS TONU (GRT)		GROS TONU (GRT)			
YEREL ACENTE ADI, ADRESİ (LOCAL AGENCY NAME, ADDRESS) TEL./FAX		SİCİL NO (REGISTER NUMBER)			
KAPTANIN ADI SOYADI (MASTER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)		SAHİBİNİN ADI ADRESİ (OWNER'S NAME ADDRESS) TEL./FAX			
		KAPTANININ ADI SOYADI (MASTER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)		SORUMLUSUNUN ADI SOYADI (DUTY OFFICER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)	

Cilt No (Volume Number) : 0000 Seri ve No (Serial Number) : 000000

GEMİNİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR (WASTES GENERATED BY SHIP)												YÜK ARTIKLARI (CARGO RESIDUES)						
Miktarı (Quantity) (m³)	Kategori (Category) (*)	H Kodu (H Code) (*)	BM Kodu (BM Code) (*)	Başlama Saati (Starting Time)	Bitiş Saati (Finishing Time)	Sırtine Suyu (Bilge Water)	Slaç (Sludge)	Atık Yağ (Waste Oil)	Pis su (Sewage)	Çöp (Garbage)						Slop (Slop)	Kirlil Balast (Dirty Ballast)	Diğer (Other)
										1	2	3	4	5	6			

Transferin Yapıldığı Yer, Mevki Adı (Transfer Place, Name Of The Location)	Koordinatı (Coordinates)	Ank 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 guidelines 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 KAĞIDI 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

<b>1-ATIK VEREN GEMİ</b>				
Gemi Adı:			Bayrağı:	
Sahibinin veya Firmanın Adı:			Bağlı olduğu Liman	
Sahibinin veya Firmanın Adresi:			Bağlı olduğu Liman Başkanlığı	
Telefon No:			Atık bildirim tarihi ve saati:	
Faks No:				
<b>Verilen atık tür ve miktarları (lt / m<sup>3</sup>) "1"</b>				<b>Gemi Sorumlusunun</b>
Sentine suyu	Atık yağ	Pissu	Çöp	Adı Soyadı :
				Unvanı :
				GSM :
				İmzası :

<b>2-ATIK ALMA GEMİSİ</b>				
Lisans No:			Atık Transferi Tarihi ve saati:	
Sahibinin veya Firmanın Adı:			<b>Atık Alma Gemisi Sorumlusunun</b>	
Telefon No:			Adı Soyadı :	
Faks No:			Unvanı :	
Bağlı Olduğu Liman Başkanlığı:			GSM :	
Atığın alındığı koordinat ve mevkii:			İmzası :	

<b>3-ATIK KABUL TESİSİ</b>				
Bulunduğu Limanın Adı:			Atık Transferi Tarihi ve saati:	
Bulunduğu Limanın Adresi:			Atığın Alındığı Ünite:	
Lisans No:			<b>Atık Alma Tesisi Sorumlusunun</b>	

Telefon No:	Adı Soyadı :
Faks No:	Unvanı :
	GSM :
	İmzası :
1-Atık miktarları= "lt" veya "m <sup>3</sup> " olarak belirtilmelidir	

**Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler Ve Esaslar Hakkında Tebliğ (Tebliğ No: 2009/3)**, Çevre ve Orman Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından 05.06.2009 tarihinde 27249 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

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 tarifelerini ve tarifenin uygulama esaslarını kapsar.

**Ücret tarifi**

**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.



## GEMİLERDEN ATIK ALIM HİZMETİ ÜCRET TARİFESİ (2009)

GRT	1. Kısım				2. Kısım			
	Sabit Ücret (€)	Sabit Ücrete Dahil Verilebilecek Atık Miktarı (m <sup>3</sup> )			Atık Ücreti (€/m <sup>3</sup> )			
		MARPOL EK-I (sintine suyu, atık yağ, slaç)	MARPOL EK-IV (PİS SU)	MARPOL EK-V (ÇÖP)	MARPOL EK-I Slop, Kirli balast Sintine suyu Slaç, Atık yağ		MARPOL EK-IV (PİS SU)	MARPOL EK-V (ÇÖP)
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				

## 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<sup>3</sup> 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<sup>3</sup> başına ücret tarifi 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<sup>3</sup> 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<sup>3</sup> 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<sup>3</sup> 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<sup>3</sup> 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<sup>3</sup>'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 arasındır.

**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,
-	kirli	10 saat,
-	sintine	4 saat,
-	slaç	4 saat,

-	atık yağ	2 saat,
-	zehirli sıvı	4 saat,
-	pis su	4 saat,
-	çöp	1 saattir.

**13 -** Bu tarifiede belirtilen tüm ücretler üst sınır olup, tarife dışında herhangi bir ad altında ücret alınamaz. Sabit ücret hariç, bu tarifiede belirtilen diğer ücretlerden maksimum %40 indirim yapılabilir.

**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 paketlenildiği vs konusunda bilgi alış veriş yapıldı mı ve teyidler alındı mı?
- Atık alımı yapacak 3. şahıslar bu konuda yetkili firmalar mıdır? Yetki belgelerinin bir örneği tarafımızda bulunuyor mu?
- Gemi işletmesine hangi atıkların alımı, fiyatı, ne kadar zaman alacağı, oluşabilecek riskler (geçikme, çevre kirliliği) bildirildi mi ve bunların kabul edildiğine dair, tarafımıza yazılı teyid 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 bildirdik mi? Eğer ücretde 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.

#### **f. Gemi Sertifikalarının Süre Uzatımı**

Gemilerin emniyetli işleyişlerinin devamı için periodik aralıklarla bakım ve onarımlarının yapılması gerekir ve yapılan bakım ve onarımların usulüne uygun yapıp yapılmadığını denetleme için her ne kadar Port State Control vs gibi uygulamalar olması yanında aynı zamanda her geminin gemi inşaaından 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 sonucuya 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 mizemelerin 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 ( Continuous Synopses Record )

returned on board (date) \_\_\_\_\_ Master ISS-TR/004-02 ISSUED 1/4/99

(\*\*) CARGO

### 6.1.3- Gemi Personeline Verilen Hizmetler

#### a. 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 Müdürlüğü'nün 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 geçikmeleri önleyecek niteliktedir. Ayrıca adli vaka olabilecek durumların bilgilendirilmesi kanunen gereklidir.
- Tıbbi olarak yardıma ihtiyacı olan gemi personelinin eğer görevine dönmesi mümkün gözükmiyorsa, 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 zayı 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 karşılanması 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.



## b. 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 şahsın dini durumuna göre ( müslüman, yahudi, budist, hristiyan vs ) cenaze hizmeti veren firmalarla temasa geçilir. Eğer ölen şahsın yakınları, cenazeyi kendi ülkelerine göndermek istiyorsa cenaze levazımatcısı firma, cenazeyi taşınmaya uygun hale getirir ( yıkanır, 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 öngörülmeleyen 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.

## c. 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 tanıtır, ecenteye 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.

Herşeyden 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 otel'e 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 alınmalıdır ki gemi erken gelecekse veya gecikecekse gemi personelinin uyarmak gerekebilir.

Tayfa giriş ve çıkışlarını iki başlık altında toplayabiliriz.

#### 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.

## 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.

#### **d. 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 ( Rihtım 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, boşazdan 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 çekli 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.

#### **e. 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 istediği 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.

## **YEDİNCİ B Ö L Ü M**

### **7.1 - NAVLUN SÖZLEŞMELERİ**

- 7.1.1 – Giriş
- 7.1.2 – Navlun
- 7.1.3 - Navlun Sözleşmesi Kavramı
- 7.1.4 – Navlun Sözleşmesi
- 7.1.5 – Navlun Sözleşmesi Tanımları
- 7.1.6 – Gemi Acentelerinin Görev ve Sorumlulukları

**HAZIRLAYAN**  
Ruhi DUMAN



## 7.1 – NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

### 7.1.1 – Giriş

Deniz ticareti, denizlerin sağladığı imkân ve kolaylıklardan yararlanma çaba ve uğraşlarının önemli bir bölümünü oluşturur. Denizlerin sağladığı kolay, ucuz ve güvenli taşıma imkânlarından yararlanarak bir kıyından 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 kiralınması esasına 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 sürveylerinin yapılmasıdır.

b. Muayyen bir yük ve eşya için tek sefer taşıma 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 akit. Navlun Sözleşmesi, taraflar arasında imzalanan ve taşıma taahhüdü içeren bir sözleşmedir. Gemi sahibi açısından taşıma taahhüdü içeren ve sözleşme gereği elde edilen navlun gelirin 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

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 taşımalarını 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:

- i. Taşımanın nehir ve denizyoluyla (gemiyle) yapılması,
- ii. Taşıyan, yük ve eşyanın taşınması üstlenilmiş (taahhüt edilmiş) olması,
- iii. Yük ve eşya, taşımayı üstlenen kişinin egemenliğine (zilyetliğine) geçmesi,
- iv. 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 Tanımları

Nehir ve denizyolu taşımacılığı deyince ilk başta Navlun Sözleşmesi akla gelir. Bu sözleşmeler, değişik türlerde olmasına karşın genel anlamda birbirleriyle örtüşür. 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:

**1. Taşıyan (Carrier)**

Denize, yüke ve yola elverişli bir geminin sözleşmede belirtilen limanlar arasında yük ve eşyanın taşınmasını üstlenen kişi.

**2. Taşıtan (Charterer)**

Denize, yüke ve yola elverişli bir geminin sözleşmede belirtilen limanlar arasında yük ve eşyasının taşınmasını sağlayan kişi.

**3. 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.

**4. 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.

**5. 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.

**6. 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.

**7. 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.

**8. 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.

**9. 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.

**10. 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 charter-parti'ye atıfta bulunulması gerekir.

**11. Günde Ambar ağızı Başına (Per Hatch Per Day)**

Bu deyim, istarya süresinin, yük miktarını belirten sayının (A' nın) geminin ambar ağızı sayısı ile ambar ağızı başına kararlaştırılan günlük miktarın çarpımına (B' ye) bölünmesiyle gösterilir.

**12. Gün (Day)**

Bu sözcük, saat 00.00 dan başlayıp 24.00'e kadar aralıksız süren 24 saatlik süreyi gösterir. Günü parçaları oransal olarak belirtilir.

**13. 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.

**14. Tatil (Holiday)**

Bu sözcük, normal çalışacakken mevzuat gereği çalışılmayan, fakat Pazar, Cuma gibi hafta tatili günlerinden olmayan gün ya da gün parçasını belirtir.

**15. Çalışma Günleri (Working Days) (WD)**

Bu deyim, açık sözleşme hükmüyle istaryadan hariç tutulmayan günleri belirtir.

**16. Birbiri Ardına Gelen Günler (Running Days or Consecutive Days)**

Bu terim, birbiri arkasına gelen günleri anlatır.

**17. Hava Müsaadeli İş Günleri (Weather Working Day (WWD) or Weather Working Day of 24 Hours or Weather 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.

**18. Hava Müsaadeli (Weather Permitting) (WP )**

Bu deyim, havanın geminin yüklenmesini ya da boşaltılmasını engellemesi durumunda, bu engelleme süresinin istaryadan sayılmayacağını anlatır.

**19. Sayılmaz, Müstesna (Excepted or Excluded)**

Bu sözcükler, belirtilen günlerde gemide yükleme boşaltma işleri yapılsa bile istaryadan sayılmayacağını belirtir.

**20. Çalışma Önce Başlarsa (Unless Sooner Commenced)**

Bu deyim, istaryanın sayılmaya başlamasından önce bir çalışma yapılsa, bu çalışma süresinin istaryadan sayılacağını belirtir.

**21. Kullanılmadıkça (Unless Used) (UU)**

Bu tabir, istarya başladıktan sonra istaryadan istisna edilen süreler içinde yükleme ya da boşaltma yapılsa çalışılan bu sürelerin istaryadan sayılacağını belirtir.

**22. 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.

**23. Tersinir İstarya (Reversible 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 olur.

**24. Yazılı (In Writing)**

Bu deyim bütün haberleşme şekillerinin tümü dâhil olmak üzere her türlü gönderme aracıyla, gözle görülebilir mesajın gönderilmesini ifade eder.

**25. Yanaşma İçin Beklenen Zaman İstarya Sayılır (Time Lost Waiting for Berth to Count as Loading or Discharging 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 sürüstarya sayılması gerektiğini anlatır. Rıhtım yanaşmaya elverişli olunca bu zaman sayımı durur. Gemi hazırlık mektubu verebilecek yere gelince, mektubun verilmesinden itibaren sürüstarya ve C/P de belirtilen süre geçer geçmez istarya işlemeye başlar.

**26. Yanaşın 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 mutlak 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.

**27. Serbest Pratika Almış ve/veya Gümrüğe Girmiş (Vessel Being In Free Pratique and/or Having Been 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.

**28. Suristarya, Demuraj (Demurrage)**

Bu sözcük, donatanın sorumlu tutulamayacağı bir nedenle istaryanın aşılması durumunda bu gecikme karşılığı olarak donatana ödenmesinde mutabık kalınan para tutarını belirtir. Suristaryanın işlenmesinde istaryaya ilişkin istisna kuralları uygulanmaz.

**29. Dispeç (Despatch Money or Despatch)**

Bu tabir, yükleme ya da boşaltmanın istarya bitmeden tamamlanması durumunda donatanca ödenmesinde mutabık kalınan parayı anlatır.

**30. 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.

**31. 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 ambarağı başına belli bir miktarda belirtilir, "ambarağı 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.

**32. 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.

**33. 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 kısalmamasından 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.

#### 34. Hareketsiz Geçen Günler (Detention) (Ditenşin)

İngilizce “detention” dan dilimize geçen “ditenşin” 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  $(3 \times 3.000 =)$  9.000 dolar süristarya parası alacaktır. Taşıyan, süristaryadan sonra da üç gün boşaltma için beklemek zorunda kalmışsa, bu zararını kanıtlayarak günlük 5.000 dolardan  $(3 \times 5.000 =)$  15.000 dolar ditenshin (hareketsiz geçen günler) tazminatı alabilir.

(TTK Md. 1174/3 de “taşıyana, süristaryayı aşan süreler için, süristarya parasından daha fazla bir tazminat (ditenşin) isteyebileceği” hükmünü getirmiştir.

#### 35. Zaman Çizelgesi (Time Sheet)

##### a. 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 aşıp 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.

##### b. 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.



### c. 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 getirebilmesi için onu atayan donatanı / kiracısı tarafından Navlun Sözleşmesi’nin yükleme veya boşaltma şartlarının bilgilerini vermelidir veya acente bu bilgileri istemelidir. Liman acentesinin bu bilgilere erişememesi durumunda, uluslararası kuralların belirlediği hükümleri yerine getirmelidir.

Özellikle taşıyan / donatan için önemli olan geminin gelişinde NOR’un hazırlık mektubunun zamanında verilmesi, yükleme / boşaltmanın başlaması, durması, hava durumu, vinç arızası vb. yükleme / boşaltmayı etkileyen olaylar, “Olaylar Çizelgesi” “Statement of Facts” üzerine yazılmalıdır.

Deniz taşımacılığında taşıyıcı lehine navlun denilen ücretin yanında bir kısım ücretler de yer almaktadır ve bunların bir kısmı gemi acentesi ile ilişkili ücretlerdir. Bunlar:

### a. 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.

### b. 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.

### c. Navlun Vergisi,

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 ülkelerden ise, bu anlaşmanın hükümleri uygulanır.

### d. 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 belirtilir.

### e. Primaj,

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. Primaj, Türk limanlarından yükleme yapan konteyner ve RO-RO gemilerine yüklenen yükler için taşıyan tarafından liman acentesine ödenen ücrettir.

Bir gemi acentesi, 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.

## SEKİZİNCİ B Ö L Ü M

### 8.1 - GEMİ ACENTELİĞİ ve HUKUKU

#### 8.1.1 – Deniz Ticareti Hukuku

- a. Giriş,
- b. Gemi,
- c. Geminin Bayrağı,
- d. Kaptan,
- e. Gemi Jurnalı,
- f. Taşıtanın Yükleme Görevi ve Doğru Beyanda bulunması,
  - i. Yükleme Yeri,
  - ii. Yükleme Harcamaları,
  - iii. Yükün Güverteye yüklenmesi ve İstifi,
  - iv. Boşaltma ve Teslim

#### 8.1.2 - Konişmento

- a. Tanım,
- b. Konişmentonun İçeriği

#### 8.1.3 – Deniz Raporu

#### 8.1.4 – Avarya ( Müşterek Avarya )

#### 8.1.5 – Gemilerin Tutuklanması,

#### 8.1.6 - Sörveyörler,

- a. Klas Sörveyi,
- b. Liman Sörveyi,
- c. Kaza Sörveyi,
- d. Yük Sörveyi,
- e. Kulüp Sigortası Sörveyörü

#### 8.1.7 – Gemi Mürettebatı

- a. Gemi Adamı,
- b. Mürettebatın Ülkesine Dönüşü,
- c. Gemiden Firar Eden Personel,
- d. Kaçak Yolcular,
- e. Armatör-Acente İlişkisi,

#### 8.1.8 - Gemi Acentelerinin Görevi ve Uygulamaları

HAZIRLAYAN  
Ruhi DUMAN

## 8.1 – GEMİ ACENTELİĞİ ve HUKUKU

### 8.1.1 – Deniz Ticareti Hukuku

#### a. 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.

#### b. 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.

### c. 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.

### d. 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.

Kaptanın bu sorumluluğuyla ilgili, TTK 1088-1095 maddelerinde yapması gereken kurallar belirlenmiştir.

### e. Gemi Jurnalı

Gemi jurnalı, 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 jurnalı, 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 Jurnalı" tutulma yükümlülüğü getirilmiştir.

"Gemi Jurnalı" uluslararası kurallar gereği içeriği aynı olmakla birlikte, bütün ülkelerin gemilerinde tutulan jurnaller birbirine çok benzemektedir; Gemi jurnalı başlıca aşağıdaki olayları içine alır:

- 1- Hava ve rüzgârın durumu
- 2- Rota ve alınan (katedilen) mesafe
- 3- Geminin bulunduğu yerin enlem ve boyları
- 4- Sintinelerdeki su yüksekliği
- 5- İskandil (deniz suyunun derinliği)
- 6- Kılavuz kaptanın gemiye giriş ve çıkış zamanı
- 7- Gemi adamı değişiklikleri
- 8- Gemi Meclisi kararları
- 9- Gemide ya da yükte hasara yol açan kazalar
- 10- Gemide işlenen suçlar
- 11- Kaptanın verdiği disiplin cezaları
- 12- 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.

#### **f. 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.

Yük kaplarının üzerine marka yazılır. Çoğunlukla anlaşmada belirtilen "marka"yı:

- i. Gönderilen markası (Consignee mark) ve
- ii. 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 zabıtları, 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 zabıtları 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.

##### **i. 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.

##### **ii. 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 anlaşılan 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

### iii. Yükün Güverteye Yüklenmesi ve İstifi

Güvertede taşınması mutlak olan yüklerin güverteye yüklenmesi ve istifi için taşıtanın rızası aranmaz. Bu yüklerin güvertede taşınması mutlak 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 (mutlak) alışılmış sayılır. Bu yargı hemen her çeşit kereste için geçerlidir. 1980'li yıllarda ortaya çıkan ve olağanüstü bir hızla gelişen konteyner taşımacılığı, güvertede taşınması mutlak 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 cümleyle konişmentoya yazılır.

### iv. 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, donatıcı/taşıyanı temsil eden tacir olarak, kendisine ibraz edilen konişmentonun o gemi ve o yükle ilgili gerçek, geçerli konişmento olup olmadığını denetlerken, varsa arkasına yazılan cıroların 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 ziyaa 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:

i. Madde 19

En az iki farklı taşıma şeklini kapsayan Taşıma Belgesi. Bu belge "Multimodal veya Combined" taşıma belgesi olarak adlandırılmıştır.

ii. Madde 20

Konişmento, nasıl adlandırılmış olursa olsun denizyoluyla taşınan malın konişımentosu olarak adlandırılır.

iii. Madde 21

Ciro Edilemez Denizyolu Taşıma Senedi.

iv. Madde 22

Charter Party Konişımentosu. Bu konişmento, bir Charter Party'ye tabi olduğuna ilişkin bir kayıt/belirti içeren bir konişımentordur.

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.

#### a. Tanım

Bir geminin limanda yüklemeyle ilgili "Yükleme Ordinosu" karşılığında alınan en önemli belge "Konişmento" dur. Uluslararası ticarete "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 kuşkuyla 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, konişımentonun meşru hamiline teslim edileceği belirtilir.
- Konişmento, Türk Hukukunda "kıymetli evrak" diye anılan ve özel önemi olan senetler arasında yer alır.

Konişımentonun bir özelliği de karine oluşturmastır; bu önemli özellik:

"Konişmento, yükün konişımentoda yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alındığına karine oluşturur." "Konişmento" dendiği zaman, ayrıca belirtilmiş olmadıkça yükleme konişımentosu anlaşılır.

Deniz taşımasıyla ilgili çeşitli tiplerde Konışmentolar bulunmaktadır. Bu konışmentolar, belirli ortak unsurlara sahiptir. Bir kira sözleşmesi çerçevesindeki Konışmento, çoğunlukla gemi kiralama sözleşmeleri ile birlikte kullanılan belirli bir konışmentodur.

**b. Konışmentonun içeriği**

Konışmentoya nelerin yazılmasının gerekli olduğu yasa ve uluslararası kurallarla belirlenmiştir. Bu bakımdan, "kıymetli evrak" niteliğindeki bu sene-din, yasa ve kurallarda yazılı bütün öğeleri eksiksiz olarak içermesi gerekir.

**1. Taşıyanın adı (Carrier's name)**

Konışmentoda taşıyanın veya taşımayı üstlenenin firma adının gösterilmesi gerekir.

**2. Kaptanın adı (Master's name)**

Basılı konışmentoların bazılarında kaptanın adı ve soyadı için bir yer belirtilir ve buraya gemi kaptanının adı yazılır.

**3. 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 konışmentoya yazılması gerekir. Ancak, bandıranın yazılmadığı konışmentolara çok rastlanır.

**4. Yükletenin adı ve adresi (Shipper's name and address)**

Yasalara göre yükletenin adının veya ticaret ünvanının konışmentoya adresiyle birlikte yazılması öngörülmüştür.

**5. 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 konışmentoya gönderilenin adının ve adresinin yazılması öngörülmüştür.

**6. İhbar adresi (Notify address)**

Taşıtan tarafından verilen talimatta "nama" yazılı olmayan -yani "emre" yazılı olan- konışmentoya gönderilen olarak kimsenin yazılmamış olması halinde sadece, ihbar yapılabilmesi için bir notify adress gösterilir.

**7. Yükleme ve boşaltma limanları**

Konışmentolarda yükleme ve boşaltma limanları gösterilir.

**8. Navlun**

Bir kira sözleşmesi konışmentosu üzerinde navlun ve sözleşmeyle ilgili bölüm vardır. Buraya kira sözleşmesinin yazılır. Aynı alanda navlunun peşin veya havale olarak ödemesi yazılacağı yer bulunur. Konışmentoda navlunla ilgili olarak peşin navlun ise "freight prepaid" "navlun peşin ödenmiştir" veya "freight payable at destination" "navlun varışta ödenecektir" anlamına gelir.

**9. Yükle ilgili kayıtlar**

Konışmento üzerinde yükün tanımlanması büyük önem taşır. Bu tanım, taşıyana taşıtan tarafından beyan edilen tanımdır.

**a. Genel olarak**

Konışmentonun orta kısmı malların tanımlanmasına ayrılmıştır ve mal tanımının aslına uygun yapılması çok önemlidir. Konışmentoya yükle ilgili olarak konacak kayıtlar, yazılacak yazılar ve rakamlar, konışmento kayıtlarının en önemlileridir.

**b. Konışmentoya yazılması zorunlu olanlar**

Taşınmak üzere teslim alınan malların:

**i. Cinsinin**

**ii. Ölçüsünün**

**iii. Sayı veya tartısının**

**iv. Markalarının**

**v. Haricen belli olan hal ve mahiyetlerinin**  
konışmentoda 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 işlemi sonunda konişmentoyu düzenlerken yükletenin beyanlarını konişmentoya yazar.

#### 10. 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. Yükletere teslim edilecek nüsha sayısı neyse, o kadar nüsha düzenlendiği konişmento üzerine yazılır.

#### 11. 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 zabıtlarının) 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, 'Congenbill' dir.

Ek 1: Congenbill örneği

Ek 2: Conlinebill örneği

### 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"nın 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 jurnalının fotokopisi,
- Bir kaptan raporu,
- Deniz raporu alınmasına neden olan olayın krokisi,

eklenmelidir.

Deniz raporu alacak gemi kaptanının, raporunu hazırlarken dikkat etmesi gereken hususlar:

1. Rüzgar kuvvetini belirten sol sayfaya rüzgarın kuvvetini, sağ sayfaya "fırtınanın şiddetini" yazmalıdır.
2. Çatma ve oturma olaylarında kaptan, yaptığı seyirle ilgili olarak belli yerden açıklıkları, rotaları ya da nereye doğru baş tuttuğunu yazmalıdır.
3. 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 State 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.

##### a. 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 teçhizat durumlarını denetleyip uygunluğunu belirleyen uzmanlardır.

##### b. 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 inşaiye, güverte, makine, elektronik vb. dallara ayrılan Liman Sörveyörleridir.

### c. 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 sörveyörler, işin mahiyetine göre çoğunlukla mahkeme tarafından atanır.

### d. 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 bulundurdıkları 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.

### e. Kulüp Sigortası Sörveyörü

Geminin Koruma ve Tazminat (P&I) Kulüp Sigortası sörveyörleri, gemiye yüklenecek yüklerin hasar görmemesi, ıslanmaması, denizlerin gemiler tarafından kirlenmemesi, 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 mürettebat olarak ikiye ayrılır ve bunların tümü "gemiadamı" olarak adlandırılır.

### a. Gemi Adamı

Bir hizmet akdine dayanarak çalışan kaptan, başmühendis, zabıt, 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.

### b. 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 ehliyeteye 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.

#### **c. 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, firarının 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.

#### **d. 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.

#### **e. 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:

- a. Yolcu ve yük dokümanlarının yanında gemi personel listesinin faks veya elektronik postayla istenmeli,
- b. Gemi personelinin gemiden ayrılma veya izine çıkışıyla ilgili değişim olup olmayacağının atayanından öğrenmeli,
- c. Değişim olduğunda, durumu derhal Pasaport Polisi ve Gümrük İdaresine yazılı olarak bildirmeli,
- d. Gemiye katılacak yabancı personele, bulunduğu ülkedeki T.C. Büyük Elçilikleri veya Konsolosluklarından vize alınması gerektiğinin bildirilmeli,
- e. Gemiden ayrılacak personelin, ilgili pasaport polisinden transit vizesi alınmalı,
- f. Gemiyle gelen kaçak yolcu olduğunda, durum hakkında derhal pasaport polisi ve gümrük idaresine yazılı olarak bildirimde bulunulmalı,
- g. Gemiden firar eden gemi personeli için pasaport polisi ve gümrük idarelerine yazılı bildirimde bulunulmalı,
- h. 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.





# 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:	<b>SHIPPED</b> 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.	
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:	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 Or        Master's name and signature (ii) .....as Agent for the Master Or        Agent's name and signature (iii) .....as Agent for the Owner* Or        Agent's name and signature ..... Owner *if option (iii) filled in, state Owner's name above		

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.

## CONGENBILL 2007

### BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page 2

#### 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



Shipper (full style and address)		<b>BIMCO LINER BILL OF LADING</b> <b>CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"</b> 	
		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		
<b>PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER</b>			
Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m <sup>3</sup>
<div style="position: absolute; top: 50%; left: 50%; transform: translate(-50%, -50%) rotate(-45deg); opacity: 0.5; font-size: 100px; pointer-events: none;">             Sample Copy           </div>			
<p><b>SHIPPED</b> 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.</p>		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	
Signature ..... Carrier or, for the Carrier ..... as Master (Master's name/signature) ..... as Agents (Agent's name/signature)		Number of original Bills of Lading	
		Pre-carriage by**	
		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



**1. Definition.**

"Merchant" includes the shipper, the receiver, 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, lighten, load and store the cargo either on shore or afloat and reshew 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 fulfillment 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 saving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the saving 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 fulfillment 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 of his part while acting in the course of or in connection with the 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 remedy 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; or  
(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.

## **DOKUZUNCU B Ö L Ü M**

### **9.1 – ÇEVRE VE DENİZ KİRLİLİĞİNE KARŞI ÖNLEMLER**

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

**HAZIRLAYAN**  
Hayriye DEMİROĞLU  
Çevre Mühendisi  
İMEAK DTO Çevre Müdürü



## 9.1. – ÇEVRE VE DENİZ KİRLİLİĞİNE 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 ekolojik dengeyi 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, global 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 %12 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 itibarıyla, 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 beklenen 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;

- A. DENİZ GÜVENLİĞİ
- B. DENİZ KİRLİLİĞİ
- C. SORUMLULUK VE TAZMİN
- D. 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;

#### DENİZ KİRLİLİĞİ:

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, MARPOL-73/78 ile EK' leri (I, II, III, IV, V,VI)

**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 Kirliliğinin 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 İle 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 yasaklanmış ayrıca, MEPC-62 inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.201(62) Kararı ile MARPOL EK-V Değişimleri kabul edilmiş olup değişiklikler 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. EK-V kapsamında deniz çevresi için zararlı olarak tanımlanan yükler(HME); katı dökme yük bulunduran ambarlardan kaynaklanan yük ambarı yıkama sularının denize dökülmesi yasaklanmış olup değişiklik mevzuatı MEPC 70 Dönem Toplantısına sunulmuştur.









Denize çöp atılması ile ilgili yasaklar; 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:

- ✓ Tanımlar kısmı genişletilmiştir. 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 kıyıda 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.)*

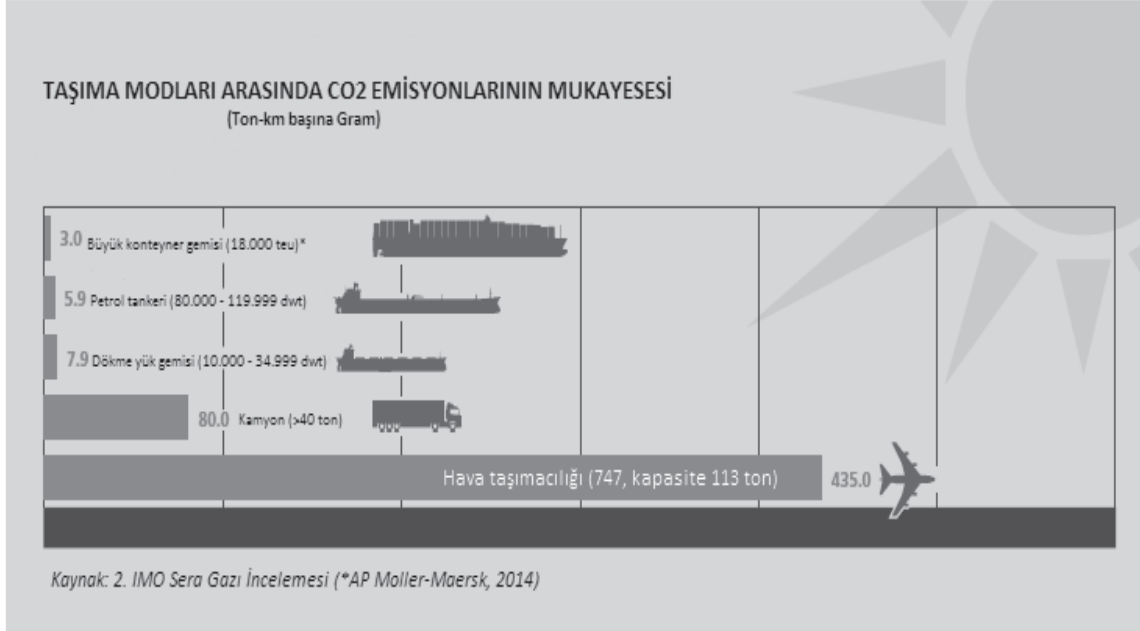
## MARPOL 73/78'E GÖRE ÖZEL ALANLAR DIŞINDA ÇÖPÜN BOŞALTILMASI

		Tüm plastikler, sentetik halatlar, sentetik balık ağıları, plastik çöp torbaları ve plastik ürünlerin insinatör külleri dahil olmak üzere bu malzemelerin denize atılması ve yemeklik yağların denize boşaltımı yasaktır.
		İşlenmemiş gıda atıkları ve mevcut boşaltma yöntemleri kullanılarak geri dönüştürülemeyen yük kalıntıları, en yakın karadan 12 deniz milinden daha az olmayan mesafeden denize atılabilir.
		Çöplerin bir parçalayıcı veya öğütücü cihazdan geçirilmesi ve en yakın karadan 3 deniz milinden daha az mesafede olmamak şartı ile denize atılmasına müsaade edilebilir. Bu gibi ezilmiş veya öğütülmüş çöplerin gözenekleri 25 mm. den daha geniş olmayan bir süzgeçten geçebilecek kadar küçük parçalara bölünmüş olmaları şarttır.
		Sabit ve yüzer platformların karadan 12 deniz milinden daha uzak mesafede olmaları ve yiyecek atıklarının bir parçalayıcı veya öğütücü cihazdan geçirilmesi şartı ile bu platformlardan ve bunlara bağlı olan veya bunlardan 500 metreden daha az mesafede bulunan bütün diğer gemilerden denize atılmalarına müsaade edilebilir. Bu suretle parçalanmış veya öğütülmüş olan yiyecek atıklarının gözenekleri 25 mm. daha büyük olmayan bir süzgeçten geçebilmeleri şarttır.

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<sub>2</sub> emisyonları 2015 yılında 932 milyon ton olarak dünyadaki toplam CO<sub>2</sub> emisyonlarının %2.6'sını teşkil etmiş olup küresel antlaşmalar olmadığı takdirde, gemi kaynaklı CO<sub>2</sub> emisyonlarının 2050 yılına kadar %150–250 oranında artması beklenmektedir. 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 %2.6'sının gemilere ait olduğunu düşünüldüğünde, gemi ile yapılan taşımacılığın son derece çevre dostu olduğu görülmektedir. Keza, Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) yaptığı araştırmaya göre, CO<sub>2</sub> emisyonu bakımından en avantajlı taşıma şeklinin denizyolları olduğu belirlenmiştir.



**Gemilerden kaynaklanan CO<sub>2</sub> emisyonlarının azaltılmasına ilişkin Teknik ve Operasyonel Önlemler çerçevesinde; IMO da,**

- Emisyon Ticaret Şeması (Emission Trading Scheme-ETS)
- Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (Energy Efficiency Design Index -EEDI)
- Enerji Verimliliği Operasyonel Göstergesi (EEOI)
- Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (ShipEnergyEfficiency Management Plan-SEEMP) üzerinde çalışmalar yapılmış ve yapılmaktadır.

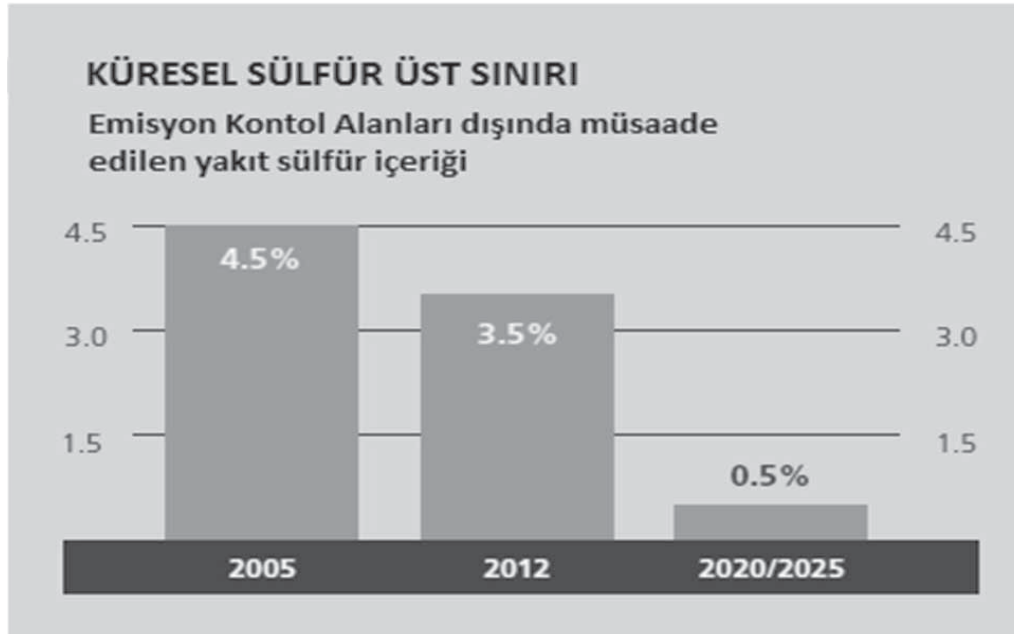
Sera gazlarının da azaltılması için, MARPOL Ek-VI' ya ilave kurallar eklenmiş ve 01.01.2013 itibariyle uygulanmaktadır. Yeni kurallara göre,

01.01.2013 sonrası inşa edilen 400 GT' den büyük olan uluslararası sefer yapan yeni gemilerde hizmete giriş öncesinde başlangıç sürveyi yapılacaktır. Sörveyde SEEMP'in (Gemi Enerji Verimliliği Planı) gemide bulunduğu görülecektir. Ayrıca gemiye özel EEDI (Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi) değerinin hesaplandığını gösteren teknik dosyanın bulunduğu görülecektir. Sörvey sonucunda IEEC (International Energy Efficiency Certificate) düzenlenecektir.

**"Gemilerden Kaynaklı Kükürt(SO<sub>x</sub>) Emisyonu"**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 oluşturulması gerektiği bilinmektedir. Taraf devletlerin emisyon azaltımları ve diğer önlemlere ilişkin çalışmalar izlenmekte olup 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 uygulanacaktır.**

<b>MARPOL EK-VI Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi (Emisyon Kontrol Alanları)</b>			
<b>Emisyon Kontrol Alanı Adı</b>	<b>Kabul Edilme Tarihi</b>	<b>Yürürlüğe Girdiği Tarih</b>	<b>Şu tarihten itibaren Etkili</b>
<b>Baltık Denizi</b>			
(SO <sub>x</sub> )	26 Eylül 1997	19 Mayıs 2005	19 Mayıs 2006
(NO <sub>x</sub> )	7 Temmuz 2017	1 Ocak 2019	1 Ocak 2021
<b>Kuzey Denizi</b>			
(SO <sub>x</sub> )	22 Temmuz 2005	22 Kasım 2006	22 Kasım 2007
(NO <sub>x</sub> )	7 Temmuz 2017	1 Ocak 2019	1 Ocak 2021
<b>Kuzey Amerika</b>			
(SO <sub>x</sub> ve PM)	26 Mart 2010	1 Ağustos 2011	1 Ağustos 2012
(NO <sub>x</sub> )			1 Ocak 2016
<b>Karayipler</b>			
(SO <sub>x</sub> ve PM)	26 Temmuz 2011	1 Ocak 2013	1 Ocak 2014
(NO <sub>x</sub> )			1 Ocak 2016

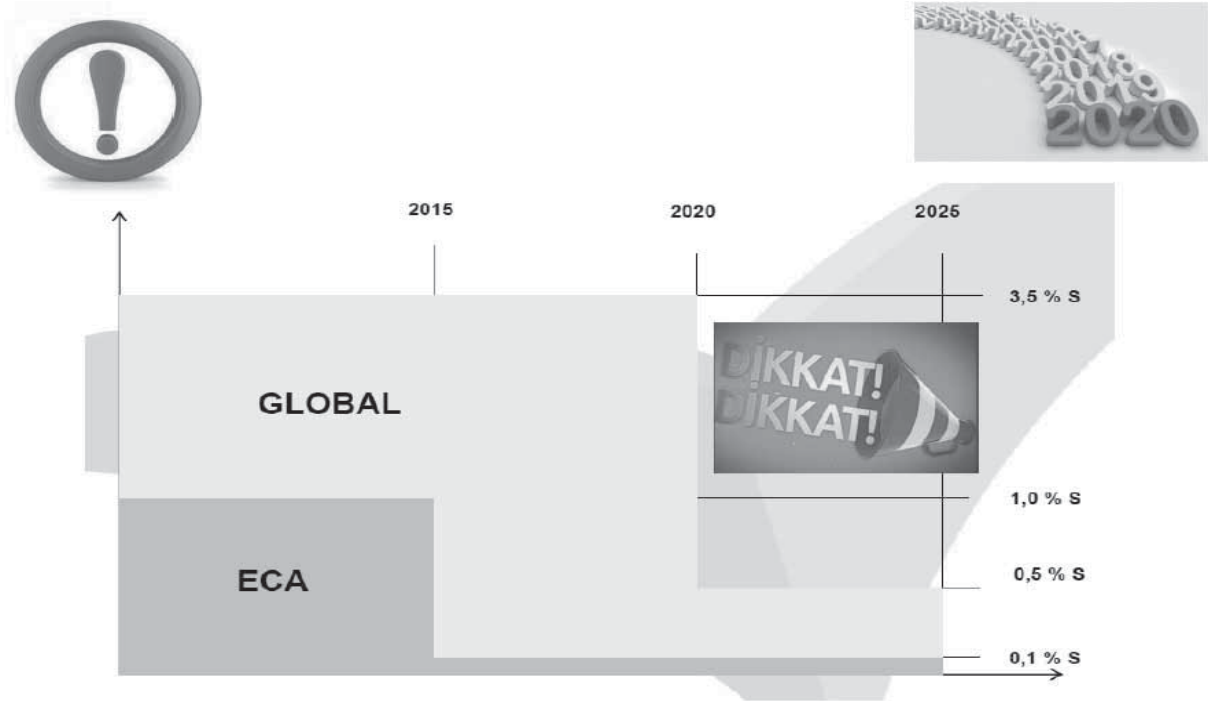
MARPOL EK-VI kapsamında; Baltık Denizi, Kuzey Denizi ve Dover Kanalı, ABD ve Kanada kıyı bölgeleri, Karayipler(Porto Riko/Virjin Adaları'n da SECA Bölgesi ilan edilmiştir.



IMO tarafından belirlenen SECA(Kükürt Emisyon Kontrol Alanları) ya 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.

IMO, SO<sub>x</sub> ve NO<sub>x</sub> 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 (NOx), Karbon dioksit (CO<sub>2</sub>), Karbon monoksit (CO), Sülfür (S), Hidrokarbonlar (HC) ve Partiküller (PM) içerdikleri, bu kirleticilerden NOx ve PM'in gemi dizel motorlarının açığa çıkardığı en önemli iki kirleticidir. Gemilerden salınan NOx Emisyonunun 10 milyon ton/yıl olarak tahmin edildiği bu sebeple Gemi Makinelerindeki NOx Emisyonlarının aşamalı olarak azaltılmasına karar verildiği bilinmektedir. Ayrıca, AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör Firmaları'nın, düşük sülfürlü yakıt bulundurmaları önem taşımaktadır.



**"Azot Oksitler (NOx)"** Emisyon Kontrol Alanlarında(ECA) yeni gemiler için 130 kW üzeri gemi makinelerinde, MARPOL EK-VI Tier III uygulaması kapsamında, NOx emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmalar takip edilmekte olup Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Azot Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulması kararı alınmıştır.



**"Yeşil Liman"** İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının sürdürülebilir kalkınma ve kirlenmelerin önüne geçilebilmesi ve çevre

açısından önemli olduğu bilinmekte olup “Yeşil Liman” çalışmalarına ilişkin limanların çevre duyarlılıklarının daha da artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, MARPOL EK-VI kapsamında konu yakından takip edilmektedir.

(Halen Kuzey Avrupa ülkelerinde, bazı liman tesislerinde uygulanan MARPOL EK-VI kapsamında, “Gemilere kıydan elektrik verilmesi” ile ilgili çalışmalar, önümüzdeki yıllarda ülkemizde de projelendirileceği değerlendirilmektedir.)

#### **Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme OPRC-90**

##### **SORUMLULUK ve TAZMİN:**

- ❖ **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 ve 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’de onaylamıştır. Protokol halen, 1 Ağustos 2018 itibarıyla Türkiye dahil, sadece 3 ülke tarafın- dan 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 kaynaklı kazalarda donatan sorumluluğunu aşan tazmin taleplerinde denizyolu ile taşınan tehlikeli ve zararlı yüklerin alıcılarının kurulacak Fon’a 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. Gemi sahibinin yükümlülüğünün kalktığı durumda ise HNS Fonu devreye girecektir. Söz konusu fon, HNS kargo alıcılarının vaka sonrası ödedikleriyle oluşturulacaktır.

HNS 2010 Protokolü, her biri en az 2 milyon GT hacimli filoya sahip olan dört farklı Devlet tarafından onaylanmış olma koşulunu sağladıktan sonra, sırasıyla en az on iki Devletin protokolün bağlayıcılığını kabul edip IMO’ ya bildirmeleri ve yıllık elleçleme miktarının 40 milyon ton’u geçtiğinin teyidinden sonra 18 ayın sonunda dünya genelinde yürürlüğe girecektir. HNS 2010 Protokolü’nün Meclis tarafından uygun bulunması ve uygulanmasına ilişkin esasların oluşturulması ülke bildirim formunun hazırlanması çalışmaları mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından takip edilmiştir.)

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. Fon sistemi ilk olarak; denizlerinde petrol yükü taşıyan tankerlerden meydana gelen kirlilik vakalarında oluşan maddi zarar ve kayıpların meblağının çok büyük olması ve bu rakamların sadece donatan ya da onun P&I Kulüp Sigortasından karşılanamadığı gerçeği üzerine 1971 yılında kurulmuştur)



❖ **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.

**Ülke Olarak Henüz Taraf Olmadıklarımız:**

- ❖ **Denizlerin Yağ ile Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi, OILPOL- 1954**
- ❖ **Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi, INTERVENTION-1969 (ve INTERVENTION 1973 Protokolü)**
- ❖ **Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi, LDC,LC-1972 (72 Londra Sözleşmesi ile LC 76 Protokolü)**

**Deniz Çevresinin Korunması İle İlgili Diğer Önemli Sözleşmeler:**

- ❖ **Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmesi AFS Sözleşmesi -2001;**

Dünya limanlarında 17 Eylül 2008 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, **ülkemizde de TBMM'de Sözleşmeye katılım tasarısı kabul edilmiş** olup uyum çalışmaları izlenmektedir. Özellikle AB limanlarında onaylayan tüm ülkelerin limanlarında uygulanacağı ve Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimlerine hazırlıklı olunması için, gemilerin Sözleşme ile uyumlu olması gereği "Uygunluk Belgesi (Statement of Compliance-SOC)" sağlaması gerektiği Sözleşmeye ait bir Uygunluk Belgesi olmayan gemi işletme şirketlerine gemileri için, SOC' yi sağlamaları gerekmektedir. Sözleşmeye taraf olan ülkelerde, kendi bayraklarını taşıyan gemilerdeki çürüme önleyici sistemlerdeki zararlı madde kullanımının yasaklandığı (TBT), ülkemizde de Sözleşme de öngörülen hususlar ile uyumlu hale gelmesi için organik tutunma önleyici bileşiklerinin kullanılamayacağı ve kullanan gemilerinde limanlara alınmayacağı hususları takip edilmektedir.

- ❖ **Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004'un, (Balast Suyu Sözleşmesi);**

IMO tarafından hazırlanan Sözleşmeye, Ülke olarak taraf olma çalışmalarımız uzun yıllar önce başlamış, 16 Nisan 2014 tarihinde katılmamız (R.G. de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile) uygun bulunmuş olup dünyada 7 Eylül 2018' de yürürlüğe girmiştir. *(Türk deniz yetki alanları dışından alınmış olan balast suyu ile limanlarımıza gelen ve balast suyu operasyonu yapacak şekilde tasarlanarak inşa edilmiş uluslararası seyir yapan ticaret gemilerini, yüzen depolama birimlerini, yüzen üretim depolama ve üretim birimlerini kapsamaktadır)*

Sözleşme en az 30 devlet tarafından imzalanıp, dünyadaki ticaret gemisi filosunun %35'ini temsil eder duruma geldikten 12 ay sonra yürürlüğe girmiş olup son olarak sözleşmeyi kabul eden ülke sayısı 79'a yükselmiştir. 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, TÜBİTAK-Marmara Araştırma Merkezi ile birlikte 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.**

#### 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

#### **BALLAST WATER CYCLE**

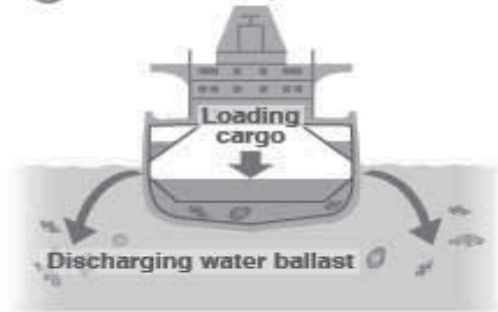
##### **① At source port**



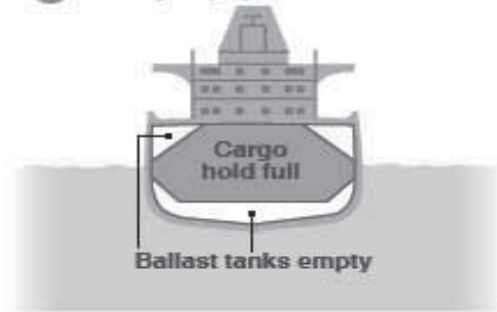
##### **② During voyage**



##### **③ At destination port**



##### **④ During voyage**



SOURCE: GloBallast

#### **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)

### **1. 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)

### **2. 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.

### **3. Arıtma Cihazı /Sistemlerinin Uygulama Takvimi:**

Yeni gemiler için bir değişiklik olmadığı, Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihte ve sonrasında üretilenlerin D-2 gereği arıtım cihazı ile üretilcektir.

#### **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 Metodları (Filtreden geçirme ve ayırma), Fiziksel Arıtma Metodları (Ozon, ultraviyole ışın, elektrik akımları ve ısı işlem yoluyla sterilizasyon), Kimyasal Arıtma Metodları (Balast suyundaki organizmaları öldürmek için suya biyosid eklemektir. (Okside eden klor, brom, iyodbiyosidler)

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 deşajları, 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;**

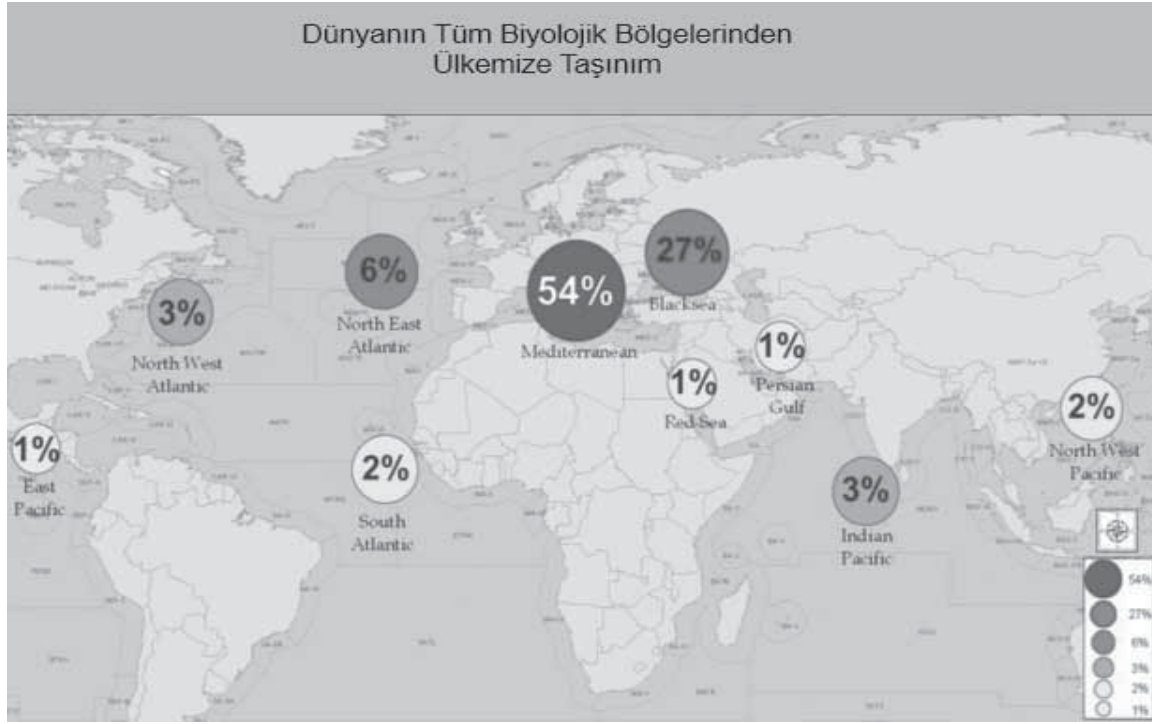
Çok Yüksek Riskli Liman; İzmit, Aliaga, İzmir ve İskenderun Liman Başkanlıkları

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 taşıdıkları 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.



#### **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**

Ülkemiz, 26 Ağustos 2010 tarihinde, Diplomatik Konferans ile ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış olup Belçika, Kongo, Danimarka, Fransa, Norveç ve Panama ile birlikte bu sözleşmeye katılacak yedinci devlet olmuştur. (Ülkemizin, IMO' daki büyük gayretleri sonucu oluşturulan Sözleşme, dünyada henüz yürürlüğe girmemiştir.) Dünyanın, 5 büyük gemi geri dönüşüm ülkelerinden biri olan Türkiye'nin, 2009 yılında imzaladığı "Hong Kong Sözleşmesi"; Gemilerin işletimsel süreleri sona erdikten sonra geri dönüşüm esnasında çevre, güvenlik ve insan sağlığını gereksiz yere riske atmamayı amaçlamaktadır. Ayrıca, Türkiye'de Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri, Hong Kong Sözleşmesi'nin bütün önemli gerekliliklerini ve ulusal standartları sağlamaktadır. Hong Kong Sözleşmesi'ne esas, Kılavuzların saha çalışmaları Ekim 2009 ayında, Aliağa Tesisleri'nde yapılmış ve tesisler uluslararası kuruluşlar tarafından incelenmiştir. Sözleşme ve Kılavuzların yazım aşamasında, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma, Altyapı Bakanlığı (mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) ve Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği aktif olarak görev almış olup gerek Sözleşmenin hazırlanması, gerekse Sözleşmeye esas Kılavuzların yazım aşamasında kural koyucu ülke konumuna gelmiş olan Ülkemizin, Sözleşmeye taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir.

Gemi Geri Dönüşüm endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi, yerlerine teknolojiye çevreye duyarlı ve daha fazla işletme verimliliği olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreçtir.

Dönüşüm süreci, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin bertarafının şüphesiz ki en "Çevreye Duyarlı" yolu olup Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir. (1976 yılından beri İzmir- Aliağa'da faaliyet gösteren sektör 27 yıllık faaliyeti boyunca her yıl ortalama 1.800 kişilik istihdam yaratmış, yan sanayi ile birlikte yaklaşık 8.000 kişinin ekonomik faaliyetine yön vermekte olup, bugüne kadar ülkemize 2.4 milyar USD döviz tasarrufu sağlamıştır. Sektör, Türkiye'nin ilk 100 büyük firması arasındadır.)

## **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.

- **DENİZ EMNİYET KOMİTESİ ( MSC )**
- **DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI KOMİTESİ ( 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.



1967'DE İNGİLTERE  
KIYILARI AÇIKLARINDA  
BATAN TONNEAU CANYON,  
MARPOL, CLC, FUND VE  
SOLAS SÖZLEŞMELERİNİN  
DOĞMASINA YOL AÇMIŞTIR.



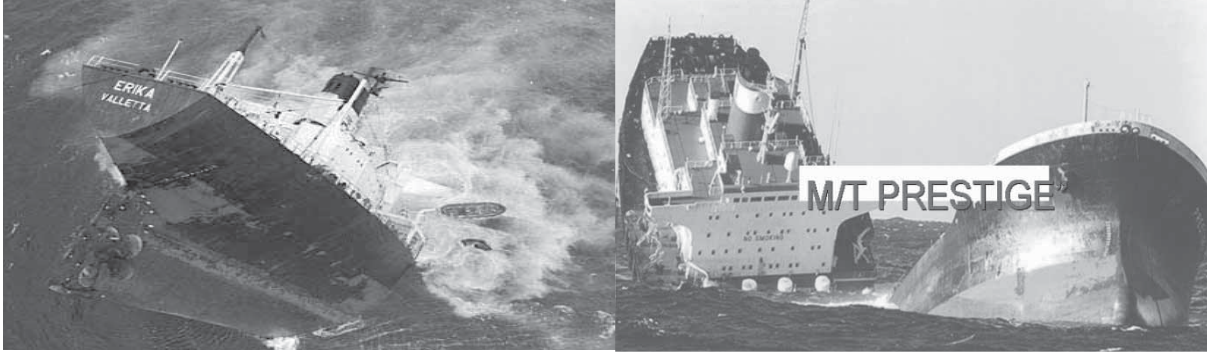
120.000 Ton Ham Petrol  
Denize Dökülmüştür.

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 resmi 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 kıyıların 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 sürecektir 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 kirletic 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 bulunduğu dair belge), Ek-IV kapsamında; Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Sertifikası (International Sewage Pollution Prevention Certificate) (pis sular ile denizin kirlenmesini önleme amacıyla gemide biriktirme tankı ve sisteminin bulunduğu dair belge), Ek-V; kapsamında Uluslararası Çöp Kirliliğini Önleme Sertifikası (International Garbage Pollution Prevention Certificate) (gemideki çöplerin kayıt altına alındığına dair belge) gibidir.

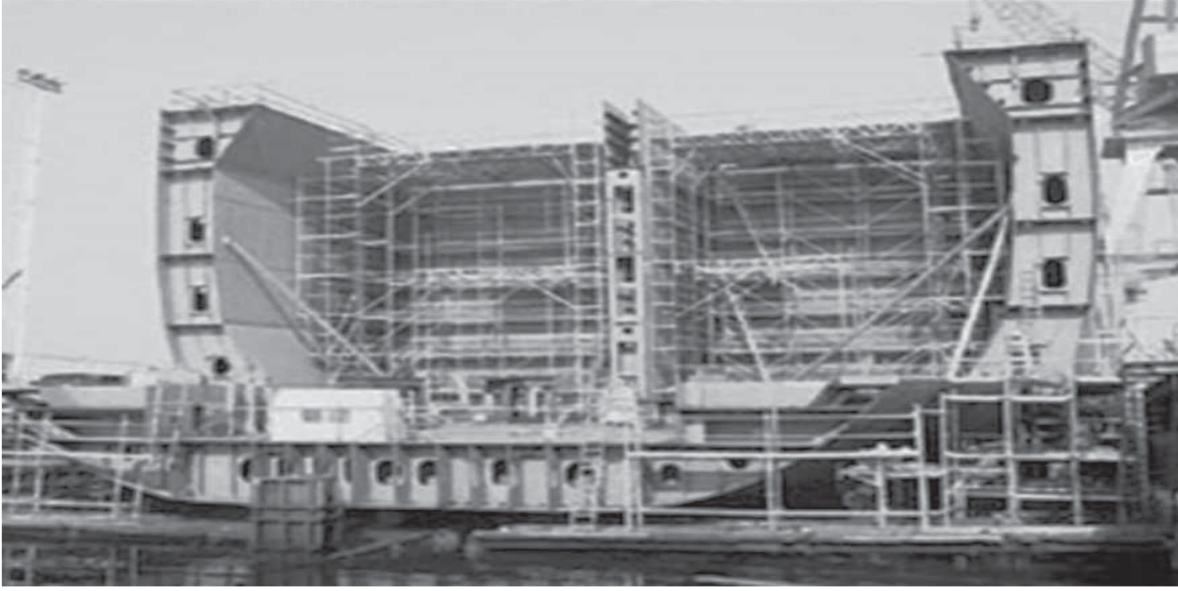
Bu tür belgelerden son olarak güncellenen; MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI kapsamında MEPC 176 (58) kararıyla 1 Temmuz 2010 ayında itibaren yürürlüğe giren ODS Record Book (Ozon İnceltici Maddeler Kayıt Defteri) dir. Ek-VI' nın Md.12'sinde; gemilerde bulunan ozon inceltici maddeler içeren sistemler hakkında, 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 AB, kendi özel deniz alanları da dahil, limanlarına petrol taşıyan tek cidarlı tankerleri almayacağını beyan etmiş 15 yaşını geçmiş tüm tankerlere “Durum Değerlendirme Sistemi” (CAS) uygulamaya başlamıştır. Bu sebeple, tek cidarlı petrol tankerlerinin aşama aşama kaldırılması için benzer ulusal mevzuatımız olan “Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik” uygulanmaktadır.

Bu Yönetmelik ile petrol tankerleri için çift cidar veya eşdeğer tasarım şartlarının uygulama esaslarının belirlenmesi, ağır petrolün tek cidarlı petrol tankerleri ile taşınmasının düzenlenmesi, MARPOL 73/78 Sözleşmesi'nin İdareye tanıdığı istisnai yetkiler ile kabotaj hattında çalışan petrol tankerleri için emniyetli operasyon kuralları ve işletme gerekleri amaçlanmaktadır.

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.

Kirletlenmenin 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.



### **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 üyelerine duyurulmaktadır.

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. Cezalar, ciddiye arz eden davalarda hapis cezasını da kapsamaktadır.

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 ve Şehircilik Bakanlığı; Ülkemizin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında gemiler tarafından yapılan illegal deşarjların tespiti ve Çevre Kanunu hükümlerine uygun cezai işlem uygulama yetkisini:

**Kanunun 24 üncü maddesine istinaden, İdari Cezalarda Yetki ve 12 inci maddesi hükmü ile denizlerle ilgili denetim yetkisini "Yetki Devri Genelgesi" ile;**

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devredilmiştir.**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlı Liman Başkanlıklarına,

Sahil Güvenlik Komutanlığı, Bölge Komutanlığı bağlı Bot Komutanlıklarına,

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Çevre Koruma ve Geliştirme Daire Başkanlığı'na ayrıca Kocaeli, Antalya, Mersin Çevre Koruma Daire Başkanlığı'na, belirtilen deniz alanlarında ve belirtilen şartlarda verilmiştir.

Bu sebeple, Ulaştırma, Altyapı Bakanlığı (mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) bağlı Liman Başkanlıkları, kapsamındaki, Limanlar ve Liman Başkanlığı yetkisinde bulunan diğer iskele ve rıhtımlar ile Balıkçı barınakları ve yat limanlarında, gemi ve deniz araçlarında kaynaklanan, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik denetim ve kontrol yapma ve idari yaptırım kararı verme konularında yetkilidir.

**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, tabîi 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);** Deniz araçlarının atıklarını toplamak, toplatmak, arıtmak ve bununla ilgili gerekli düzenlemeleri yapmaktır. 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 hükümrancılık 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 atıksu boşaltımı yasaktır."*

**"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 kirlenmesi 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 ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Md.26’sine istinaden hazırlanmakta olup İMEAK DTO üyeleri bilgilendirilmektedir.

**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 düzenleyen Genelge ile uygulanmaktadır.

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 Sistemi ile sağlanacağı ve bu Sistemin doğru ve eksiksiz uygulanması amacıyla bahse konu gemilerin donatan, işletici, kaptan ve acentelerine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından eğitimler verilmiştir.

- ✚ Atık alım yükümlülerince atıkların alınması,
- ✚ Atık kabul tesislerinde depolanması ve
- ✚ Bertarafa 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.

**GAT Sistemi Yükümlüleri:** Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları, Liman Başkanlıkları, Acenteler, gemi kaptanları, donatan, 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 Kanununda 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.

**“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 işbirliğiyle “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.

### **Mavi Kart Sistemi**

Ülke olarak taraf olduğumuz MARPOL73/78 Sözleşmesi'nin ilgili Ek'leri, Ulusal Mevzuatımıza tatbik edilmektedir. Sözleşmeden kaynaklanan yükümlülükler, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, "2872 Sayılı Çevre Kanunu" ve bu Kanun uyarınca yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" uygulamaları, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yerine getirilmekte olup küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. **Mavi Kart Sistemi'** de bahse konu Yönetmelik hükümleri ile yerine getirilmekte olup, küçük deniz araçları da bu Sistem içindedir. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, 26.09.2013 tarihli "Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi" yürürlüğe girmiştir. Genelgeye ilişkin "Mavi Kart Sistemi" için, tüm kıyı il sınırlarımızda çalışmalar sürdürülmektedir. Fethiye ve Göcek bölgesinde, Odamız Projesi/İştiraki olan "Atık Su Otomasyon Sistemi (ASOS)" nin çalışmaları tamamlanmış ve 34 noktada atık su boşaltım ünitesi / noktalarının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemine entegrasi sağlanarak 24 Eylül 2013 tarihinde tam otomasyona geçilmiştir. İlgili kurum / kuruluşlar ve TURMEPA' nın katılımı ile Mavi Kart uygulamaları, altyapı sorunlarının tespiti ve giderilmesine yönelik Çalıştaylar gerçekleştirilmiş olup, çalışmaların diğer kıyı illerimize de uygulamaya sokulmasına ait mevzuat çalışmalarına katılım sağlanmıştır. Yılda 20 binden fazla teknenin hizmet verdiği bu bölgelerde, atıkların denizlere zarar vermesini önlemek ve sürdürülebilir deniz turizmine katkı sağlamak önem arz etmektedir.

Ayrıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı koordinasyonunda, tüm kıyılarımız için çalışmalar sürdürülen Mavi Kart uygulaması ile ilgili Türk ve Yabancı küçük deniz araçları sahiplerinin bilgilendirilmesi amacıyla Türkçe / İngilizce olarak Mavi Kart Broşürü hazırlanmış olup, marinalara ve balıkçı barınaklarına dağıtımı yapılmıştır. "Mavi Kart Sistemi" için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile yapılan yazışmalar sonucunda mevcut ve yapılması planlanan arıtma tesisleri hakkında alınan bilgiler ve muhtemel değişiklikler takip edilmektedir. (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan öğrenildiği üzere, toplamda 94 adet Atık Su Boşaltım Ünitesi devreye girmiş olup 39.000 tekne Mavi Kart temin etmiştir)



**Son düzenlemelere bakıldığında;** güvenilir deniz taşımacılığı standartlarının sağlanabilmesi için uluslararası normlarda gemilerin süratle yenilenmeleri, petrol tankerlerinin çift cidarlı üretilmeleri, gemi adamlarının eğitimi, ISO 14000 ve ISO 9000 çevre ve kalite standartlarına önem verilmesi, çevre mevzuatları, İş Sağlığı ve Güvenliği gibi konular da gündem de yerlerini korumaktadır.

## ONUNCU B Ö L Ü M

### 10.1 – LİMAN – GEMİ GÜVENLİĞİ ve GEMİ DENETİMLERİ

- 10.1.1 – Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu ( ISPS Code)
  - 10.1.1.1- Hangi Gemi ve Kıyı Tesisleri ISPS koda dâhildir?
  - 10.1.1.2- İdarenin Yetki ve Sorumlulukları
  - 10.1.1.3- ISPS Temas Bilgileri
  - 10.1.1.4- İdarenin Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına Dedebileceği Yetkiler:
  - 10.1.1.5- Gemiler için ISPS Sorumlulukları
  - 10.1.1.6 - Limanlar için ISPS Sorumlulukları

### 10.2 – ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODU (ISM KODU)

- 10.2.1 – Amaç
- 10.2.2 – Kodun Gemi Tiplerine Göre Yürürlüğe Girme Tarihleri
  - 10.2.2.1 – Tanımlar
  - 10.2.2.2 – Hedefler
  - 10.2.2.3 – Emniyetli Bir İşletmecilik Sistemi için Fonksiyonel Gereklikler
  - 10.2.2.4 – Şirket Yetki ve Sorumlulukları
  - 10.2.2.5 – Atanmış Kişiler (DPA – Designated Person Assigned)
  - 10.2.2.6 – Kaptanın Yetki ve Sorumlulukları
  - 10.2.2.7 – Gemi Operasyonları için Planların Oluşturulması
  - 10.2.2.8 – Acil Durumlara Hazırlık
  - 10.2.2.9 – Uygunsuzlukların, Kazaların ve Tehlikeli Olayların Bildirim ve İncelenmesi
  - 10.2.2.10 – Gemi ve Teçhizatın Bakımı
  - 10.2.2.11 – Dokümantasyon
  - 10.2.2.12 – Şirketin Doğrulaması, Gözden Geçirmesi ve Değerlendirmesi
  - 10.2.2.13 – Belgelendirme, Doğrulama ve Kontrol
  - 10.2.2.14 – ISM Belgeleri ve Geçerlilik Süreleri

### 10.3 – BAYRAK DEVLETİ KONTROLLERİ

- 10.3.1 – IMO ve Bayrak Devletleri
  - 10.3.1.1 – Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
  - 10.3.1.2 – Uluslararası Denizcilik Örgütünün Faaliyet Alanları
- 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 – Liman Devleti Kontrolü Neden Yapılır?
- 10.4.2 – Liman Devletlerinin Sorumlulukları

HAZIRLAYAN: Halil DELİBAŞ  
Güncelleme: Burak ORUÇ / Özer ÖZBEY

## **10.5 – DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ MADDE YÜKLERİ**

HAZIRLAYAN

Ruhi DUMAN

## **10.6 – P&I KULÜP SİGORTASI**

10.6.1 – P&I Kulüplerin Mantığı ve İşleyişi Nasıldır?

10.6.2 – P&I Kulüplerin Tarihçesi

10.6.3 – P&I Sigortasına İlişkin Mevcut Mevzuat

10.6.4 – P&I Poliçelerin Kontrolleri

10.6.5 - Türk P&I Sigorta Şirketi

HAZIRLAYAN

Alper KEÇELİ

Güncelleme : Neslihan BAŞARSLAN

## **10.7 – MLC 2006 – DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ**

HAZIRLAYAN

Ruhi DUMAN

## 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 Ship and 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 edilmiştir. ISPS ile ilgili olarak özellikle mülga Denizcilik Müsteşarlığı’nca yapılan çalışmalar kapsamında “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği” çıkarılmıştır.

#### 10.1.1.1- Hangi Gemi ve Kıyı Tesisleri ISPS koda dahildir?

a) Uluslararası sefer yapan aşağıdaki gemiler/platformlar.

1. Yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri
2. 500 GT ve üstü tüm yük gemileri,
3. Seyyar açık deniz sondaj üniteleri.

b) 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 Tesisleri 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 Tesisleri 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. Ülkemizde mülga Denizcilik Müsteşarlığı Başkanlığında ISPS Daimi İzleme Komitesi kurulmuş olup halen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı başkanlığında yönetilen komitede;

- Denizcilik İdaresi
- Genelkurmay Başkanlığı
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
- Gümrük Müsteşarlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı,
- Emniyet Genel Müdürlüğü yetkilileri mevcuttur.

Bu anlamda İdarenin görevleri şunlardır:

1. Uygulanabilir güvenlik seviyelerini belirlemek (Seviye1, Seviye2, Seviye3)
2. Gemi Güvenlik Planını onaylamak veya daha önce onaylanmış bir plan ile ilgili değişiklikleri onaylamak,
3. Bir geminin ISPS koda uygunluğunu doğrulamak ve gemilere “Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası- ISSC” (International Ship Security Certificate) düzenlemek,
4. Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun (LTGS)(PFSO-Port Facility Security Officer) atanması gereken liman tesislerini belirlemek (LTGS’ler, LTGP hazırlar ve uygularlar)
5. Liman Tesis Güvenlik Değerlendirmelerinin tamamlanmasını ve onaylanmasını ve daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişikliklerin onaylanmasını sağlamak,
6. Liman Tesis Güvenlik Planını (LTGP) ve daha önce onaylanmış olan bir plana sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak,
7. SOLAS gereği (Bölüm XI-2 Kural 9) gemilere ve liman tesislerine kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek,
8. Onaylanmış planları denetlemek,
9. Ülkemizdeki gelişmeler ile ilgili olarak sektöre, IMO’ya, kıyı tesislerine, şirketlere ve gemilere gerektiğinde bilgiler vermek,
10. ISPS ile ilgili kurumlar arasında uygulama ile ilgili olarak koordinasyonu sağlamak,
11. 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:**

1. Uygulanabilir Güvenlik Seviyesini Belirlemek,
2. Türkiye’nin deniz yetki alanlarında bulunan liman tesislerinden hangilerinin Liman Tesis Güvenlik Tesis ataması ve liman tesisi planı hazırlamak zorunda olduklarını belirlemek,
3. Bir liman tesisi güvenlik değerlendirmesini veya daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak,
4. Bir liman tesisi güvenlik planını veya daha önce onaylanmış bir plana yapılan sonraki değişiklikleri onaylamak,
5. Kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek (Solas-BI. XI-2 Kural 9’a göre),
6. 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

GEMİ GÜVENLİK ALARMINA İLİŞKİN İRTİBAT NOKTALARI

e-mail : [isps@udhb.gov.tr](mailto:isps@udhb.gov.tr)

**GEMİ GÜVENLİK ALARMINI ALACAK BİRİM: ANA ARAMA VE KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM) ADRES: G.M.K. Bulvarı NO:128/A Maltepe - ANKARA**

TELEFON (0312) 231 9105 / (0312) 232 47 83 / (0312) 231 33 74

E-mail: [trmrcc@udhb.gov.tr](mailto:trmrcc@udhb.gov.tr) ve [trmcc@udhb.gov.tr](mailto:trmcc@udhb.gov.tr)

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:

**Fax\*:(312 )232 0823 INM-C\*: 427122324 Teleks\*: (+ 607) 44144**

**GMDSS Üzerinden:** Türk Sahil Radyonun MMSI Numaraları üzerinden AAKKM'ye ulaşılabılır. Bunlar; **İstanbul:** 002711000 Samsun: 002712000 **Antalya:** 002713000'dır.

### 10.1.1.4 – İdarenin Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına Devredebileceği Yetkiler:

#### A) Gemiler için:

- 1) Gemi Güvenlik Planlarının ve planlarda yapılacak değişikliklerin onaylanması,
- 2) Solas'a ve ISPS kod gereklerine uygunluğun doğrulanması ve sertifikalandırılması,
- 3) Güvenlik konularında şirketlere tavsiyelerde bulunulması,
- 4) Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının düzenlenmesi (geçici dahil),

#### B) Liman tesisleri için:

- 1) Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesinin hazırlanması,
- 2) Liman tesisi güvenlik planının hazırlanması.

### 10.1.1.5 – Gemiler İçin ISPS Sorumlulukları

1. ISPS Koda tabi her gemide gerekli eğitimi almış ve İdare tarafından belgelendirilmiş en az bir adet Gemi Güvenlik Zabiti bulundurulur (Uygulamada kaptan dışında zabıtlardan biri de olabilmektedir)
2. 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.
3. 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.
4. Gemi AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) ile donatılır. (SOLAS)
5. Sürekli Özet Kayıt güncel olarak gemide bulundurulur (SOLAS) (örneği ektedir)
6. Gemi Gemi Güvenlik Alarmı ile donatılır.
7. 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 personelinin % 25i değişirse üç ayı beklemeden hemen bir hafta içinde yine talimler yenilenir. Benzer şekilde şirket güvenlik sorumluları, liman tesisi güvenlik sorumluları ve gemi güvenlik zabıtlarının 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

1. Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin yapılmasını sağlar ve İdareye onaylatır.
2. İdare tarafından belirlenen kriterler çerçevesinde bir “Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu-PFSO-atayarak İdareye onaylatır.
3. 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- Declaration 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 yaklaşma 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 içinde geçerli olduğu üzere 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 “ubak.gov.tr” 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)

**Gemi ve Liman tesisi Arasındaki Güvenlik Deklarasyonu Formu (Türkçe)**

**BÖLÜM B'YE EK**

**EK 1**

**Bir gemi ve bir liman tesisi arasındaki Güvenlik Deklarasyonu  
Formu\***

**GÜVENLİK DEKLARASYONU**

Gemi İsmi:	
Tescil Limanı:	
IMO Numarası:	
Liman Tesisinin İsmi:	

Bu Güvenlik Deklarasyonu .....tarihinden.....tarihine kadar  
aşağıdaki faaliyetler için geçerlidir.

.....  
(İlgili detaylar ile birlikte faaliyetleri listeleyiniz)

Aşağıdaki güvenlik seviyelerinin altında geçerlidir

Gemi için güvenlik seviyesi (seviyeleri):	
Liman tesisi için güvenlik seviyesi (seviyeleri):	

Liman tesisi ve gemi; aşağıdaki güvenlik önlemleri ve sorumlulukları üzerinde, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu bölüm A'nın gereklerine uygunluğu sağlamak üzere mutabık kalır.

\* Bu Güvenlik Deklarasyonu formu bir gemi ve bir liman tesisi arasında kullanmak içindir. Eğer, Güvenlik Deklarasyonu iki gemiyi kapsayacak şekilde olursa, bu model uygun şekilde değiştirilmelidir.

2. Sayfa:

Bu kolonlar altında GGG veya LTGG'nin isimlerinin baş harflerinin eklenmesi, faaliyetin ilgili onaylı plan ile uygun olarak kimin tarafından yapılacağını göstermektedir

Faaliyet	Liman Tesis	Gemi
Bütün güvenlik görevlerinin performansını Sağlama		
Sadece yetkili personelin girişini sağlamak amacı ile sınırlı alanların izlenmesi		
Liman tesisine girişin kontrolü		
Gemiye girişin kontrolü		
Geminin çevresini ve manevra alanlarını İçerecek şekilde , liman tesisinin izlenmesi		
Geminin çevresini ve manevra alanlarını İçerecek şekilde , geminin izlenmesi		
Yük Elleçleme		
Gemi kumanyasının teslimatı		
Sahipsiz bagajların elleçlenmesi		
Gemiye binen kişilerin ve eşyalarının kontrolü		
Gemi ve liman tesisleri arasında kullanıma hazır Güvenlik haberleşmesinin sağlanması		

Bu anlaşmayı imzalayanlar onaylarlar ki, Kod Bölüm A ve Kısım XI-2 koşullarını karşılayan faaliyetler boyunca, liman işletmesi ve gemi için güvenlik önlemleri ve düzenlemeler, onların onaylı planlarında şart koşulduğu gibi veya eklenen ilavelerde yerleştirildiği şekilde ve özel düzenlemelerde hem fikir olunması durumunda yerine getirilecektir.

İmzalama tarihi ..... İmzalama yeri.....

3. Sayfa:

Aşağıda belirtilenler için ve onlar adına imzalanmıştır	
Liman tesisi	Gemi

(Liman tesisi güvenlik görevlisinin imzası)

(Kaptan veya gemi güvenlik görevlisinin imzası)

İmzalayan kişinin ismi ve ünvanı	
İsim:	İsim:
Ünvan:	Ünvan:

İrtibat Detayları ( uygun olarak doldurulacaktır ) (kullanılacak telefon numaraları veya radyo kanalları veya frekansları belirtilecek )	
liman tesisi için	gemi için

Liman Tesisi

Kaptan

Liman tesisi güvenlik görevlisi

Gemi güvenlik görevlisi

Şirket

Şirket güvenlik görevlisi

## Gemi ve Liman Tesisi Arasındaki Güvenlik Deklerasyonu Formu (İngilizce)

SOLAS/CONF.5/34  
ANNEX 1  
Page 88

2

### APPENDIX TO PART B

#### APPENDIX 1

### Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility<sup>8</sup>

#### 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.

Activity	The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by	
	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		

<sup>8</sup> 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.  
I:\CONF\SOLAS\5\34.DOC

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:
<i>(Signature of Port Facility Security Officer)</i>	<i>(Signature of Master or Ship Security Officer)</i>

Name and title of person who signed	
Name:	Name:
Title :	Title :

Contact Details <i>(to be completed as appropriate)</i> <i>(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)</i>	
for the port facility:	for the ship:

Port Facility

Port Facility Security Officer

Master

Ship Security Officer

Company

Company Security Officer



## Gemilerden Limana Giriş Öncesi Bilgi Talep Formu - Form A (İngilizce)

EK-3

### 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

## **Gemilerden Limana Giriş Öncesi Bilgi Talep Formu - Form B (İngilizce)**

EK- 3.1

**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)

## Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası Örneği (İngilizce)

SOLAS/CONF.5/34  
ANNEX 1  
Page 26

3

### APPENDIX TO PART A

#### APPENDIX 1

Form of the International Ship Security Certificate

### INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal)

(State)

Certificate Number

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

(name of State)

by

(persons or organization authorized)

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Type of ship

Gross tonnage

IMO Number

Name and address of the Company

#### THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that 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 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 ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based .....

This Certificate is valid until .....  
subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at .....  
(place of issue of the Certificate)

Date of issue .....

(signature of the duly authorized official  
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

IA:CONF\SOLAS\5\34.DOC

## Sürekli Özet Kayıt Belgesi (Türkçe / İngilizce)

**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 : <i>This document applies from (date) :</i>
2	Bayrak Devleti: <i>Flag State :</i>
3	(2. maddede belirtilen) Bayrak Devletine Tescil Tarihi : <i>Date of registration with the State indicated in 2 :</i>
4	Geminin Adı : <i>Name of ship:</i>
5	Bağlama Limanı : <i>Port of Registration :</i>
6	Geminin mevcut kayıtlı Donatanın adı: <i>Name of current registered owner (s)</i> Kayıtlı adresi : <i>Registered address (es):</i>
7	Müşecel Gemi Sahibi Tanınma Numarası: <i>Registered Owner Identification Number:</i>
8	Eğer gemi kirada ise mevcut kiracı veya kiracıların isim(ler)i : <i>If applicable, name of current registered bareboat charterer (s):</i> Kayıtlı adresi : <i>Registered address (es) :</i>
9	Şirket ismi (ISM) : <i>Name of Company (International Safety Management):</i> Kayıtlı adresi : <i>Registered address (es):</i> SMS faaliyetlerini icra edenlerin adresleri : <i>Address (es) of its safety management activities:</i>
10	Şirket Tanınma Numarası: <i>Company Identification Number:</i>
11	Geminin bağlı olduğu tüm Klas Kuruluşlarının İsimleri : <i>Name of all classification societies with which the ship is classed :</i>
12	DOC Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : <i>Administration/ Government / Recognized Organization which issued Document of Compliance :</i> Body which carried out audit (if different) :
13	SMS Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : <i>Administration/ Government / Recognized Organization which issued Safety Management Certificate :</i> Body which carried out audit (if different) :
14	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : <i>Administration/ Government / Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate :</i> Body which carried out audit (if different) :
15	Gemi Tescilinin durdurulduğu tarih ve durduran (2. satırda belirtilen) Bayrak Devleti <i>Date on which the ship ceased to be Registered with the state indicated in 2:</i>
16	Açıklamalar (Uygun ilgili bilgileri ekleyin) <i>Remarks (insert relevant information as appropriate)</i>

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 .....**

Düzeltilmeler tabloda gösterilmiştir. N/C değişikliğe uğramadığını ifade eder. Tarihler yıl/ay/gün formatına göre yazılacaktır.

*The amendments are shown in the table. Indicate N/C for all items not being changed. Dates should be in the format yyyy / mm / dd*

Bilgiler / Information	
1	Belgenin Uygulamaya Koyulduğu Tarih : <i>This document applies from (date) :</i>
2	Bayrak Devleti : <i>Flag State :</i>
3	(2. maddede belirtilen) Bayrak Devletine Tescil Tarihi : <i>Date of registration with the State indicated in 2 :</i>
4	Geminin Adı : <i>Name of ship:</i>
5	Bağlama Limanı : <i>Port of Registration :</i>
6	Geminin mevcut kayıtlı Donatanın adı: <i>Name of current registered owner (s)</i> Kayıtlı adresi : <i>Registered address (es):</i>
7	Müseccel Gemi Sahibi Tanınma Numarası: <i>Registered Owner Identification Number:</i>
8	Eğer gemi kirada ise mevcut kiracı veya kiracıların isim(ler)i : <i>If applicable, name of current registered bareboat charterer (s):</i> Kayıtlı adresi : <i>Registered address (es) :</i>
9	Şirket ismi (ISM) : <i>Name of Company (International Safety Management):</i> Kayıtlı adresi : <i>Registered address (es):</i> SMS faaliyetlerini icra edenlerin adresleri : <i>Address (es) of its safety management activities:</i>
10	Şirket Tanınma Numarası: <i>Company Identification Number:</i>
11	Geminin bağlı olduğu tüm Klas Kuruluşlarının İsimleri : <i>Name of all classification societies with which the ship is classed :</i>
12	DOC Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : <i>Administration/ Government / Recognized Organization which issued Document of Compliance :</i> Body which carried out audit (if different) :
13	SMS Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : <i>Administration/ Government / Recognized Organization which issued Safety Management Certificate :</i> Body which carried out audit (if different) :
14	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluş : <i>Administration/ Government / Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate :</i> Body which carried out audit (if different) :
15	Gemi Tescilinin durdurulduğu tarih ve durduran (2. satırda belirtilen) Bayrak Devleti <i>Date on which the ship ceased to be Registered with the state indicated in 2 :</i>
16	Açıklamalar (Uygun ilgili bilgileri ekleyin) <i>Remarks (insert relevant information as appropriate)</i>

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 :**

Düzeltilmelerin Uygulama Tarihi <i>Date of application Of Amendments:</i>	CSR Düzeltme Bilgisi (2-13) <i>Amendments to CSR Information (2-13)</i>	Düzeltilme Formunun gemi CSR Dosyasına eklendiği Tarih <i>Date amendment form attached to the ship's CSR file :</i>

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

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.

### 10.2.2 – Kodun Gemi Tiplerine Göre Yürürlüğe Girme Tarihleri

**01.07.1998 Tarihinde;**

- a) Yüksek hızlı yolcu gemileri de dahil olmak üzere tüm yolcu gemileri,
- b) 500 GT ve üzerindeki petrol tankerleri, kimyasal tankerler, gaz taşıyıcıları, dökme yük gemileri ve yüksek hızlı yük gemileri,

**1.07.2002 Tarihinde ise;**

- a) 500 GT ve yukarıdaki kuru yük ve diğer gemiler (konteyner, general kargo) için Kod yürürlüğe girmiştir.
- b) Kıyı ötesi sondaj birimleri ( MODU-Mobil Offshore Drilling Unit ) için Kod yürürlüğe girmiştir.

### 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 ölümlerinin 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 karşı 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.

- 1- Bir Emniyet ve Çevre Koruma (E&ÇK) politikası,
- 2- İlgili uluslararası ve bayrak devleti kanunlarına uygun olarak gemilerin emniyetli işletilmesi ve çevre koruma ile ilgili talimatlar ve prosedürler,
- 3- Gemi ve kara personelinin kendi aralarında ve karşılıklı ilişkilerinde, belirlenmiş yetki seviyeleri ve belirlenmiş iletişim kanalları,
- 4- Kod'un öngördüğü uygunsuzluklar ve kazaların bildirimine ilişkin prosedürler,
- 5- Acil durumlara hazırlanmak ve gerektiğinde müdahale etmek için hazırlanmış prosedürler,
- 6- Kuruluş içi EYS denetimleri ve yönetimin gözden geçirmesi için hazırlanmış prosedürler,

#### 10.2.2.4 – Şirket 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 ulaşılabilir 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 anlamda 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 dökümante edilmeli ve seferden önce ilgililere verilmiş olmalıdır.
- Şirket; gemi kaptanının:
  - 1- Gemi sevk ve idaresi için uygun yeterlikte olduğundan,
  - 2- Emniyetli İşletmecilik Sistemi'ni tam olarak anladığından,
  - 3- Görevini güvenli olarak sürdürebilmek için gerekli desteğin sağlanacağını bildiğinden, emin olmalıdır.
- Şirket; her bir gemiyi, ulusal ve uluslararası kurallara uygun yeterlikte, gerekli sertifikalara sahip ve sağlıklı gemi adamlarınca donatmalıdır.
- Şirket, EYS ile ilgili konularda görev yapan personelin kural, yönetmelik, kod ve kılavuzları yeterince anlamış olmasını sağlamalıdır.
- Şirket, EYS'ni destekleme konusunda gerekli olabilecek eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesine ilişkin prosedürleri oluşturmalı ve sürekliliğini sağlamalı, bu tür eğitimleri tüm ilgili personele vermelidir.
- Şirket, gemi personelinin EYS ile ilgili bilgileri, anlayabilecekleri; yani konuşulan veya anladıkları dilde elde etmesini sağlayacak yöntemleri oluşturmalıdır.
- Şirket, gemi personelinin EYS ile ilgili aktiviteleri yerine getirirken, kendi aralarında etkin olarak haberleşebildiklerinden emin olmalıdır.

#### 10.2.2.5 – 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.

#### 10.2.2.6 – Kaptanın Yetki ve Sorumlulukları

Şirket aşağıda belirtilen konular ile ilgili olarak, gemi kaptanının sorumluluklarını belirlemeli ve dökümanete etmelidir:

- 1- Şirketin Emniyet ve Çevre Koruma politikasının uygulanması,
- 2- Bu politika çerçevesinde personelin teşvik edilmesi,
- 3- Emir ve talimatların açık ve basit olarak verilmesi,
- 4- Belirlenmiş özel kurallara uyulduğunun gözlenmesi ve bildirilmesi,
- 5- 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.

#### 10.2.2.7 – 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 yeterli sahip personele yetki verilmelidir.

#### 10.2.2.8 – 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.

#### 10.2.2.9 - 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.

#### 10.2.2.10 – 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;

- 1- Kontrollerin uygun aralıklar ile yapılmasını,
- 2- Eğer tespit edilebiliyor ise, uygunsuzlukların nedenleri ile birlikte rapor edilmesini,
- 3- Uygun düzeltici faaliyetlerin uygulanmasını,
- 4- 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 güvenilirliğini 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.

#### 10.2.2.11 – Dokümantasyon

Şirket EYS ile ilgili doküman ve verilerin kontrolü konusunda prosedürler oluşturmali ve sürekliliğini sağlamalıdır. Bu istekler yerine getirilirken, şirket;

- 1- Yürürlükteki dokümanların, ilgili yerlerde bulunmasını,
- 2- Dokümanlarda yapılan değişikliklerin gözden geçirilmesini ve yetkililer tarafından onaylanmasını,
- 3- 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.

#### 10.2.2.12 – 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, dokümanite 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.

#### 10.2.2.13 – 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.

#### 10.2.2.14 – 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.

##### 1. Şirket için :

**DOC-Documen t 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

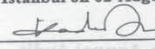
Name and address  
of the Company : NEMTAS NEMRUT LIMAN ISLETMELERI A.S.

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

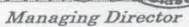


This Document of Compliance is valid until 13th May 2007, subject to  
periodical verification.

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: <u>İZMİR, TURKEY</u> Date: <u>01<sup>ST</sup> AUGUST 2003</u>
2nd Annual Audit	Signed:  (Signature of authorized official) Place: <u>İZMİR, TURKEY</u> Date: <u>28<sup>TH</sup> JULY 2004</u>
3rd Annual Audit	Signed: _____ (Signature of authorized official) Place: _____ Date: _____
4th Annual Audit	Signed: _____ (Signature of authorized official) Place: _____ Date: _____

## 2.Gemi için:

**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. <u>ST-51T-0004SMC</u> (SMS0189004)
<b>SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE</b>		
<b>REPUBLIC OF TURKEY</b>		
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 :	<u>IDC-3</u>	
Distinctive number or letters :	<u>TCXD</u>	
Port of registry :	<u>ISTANBUL</u>	
Type of ship* :	<u>Bulk carrier</u>	
Gross tonnage :	<u>25885</u>	
IMO Number :	<u>9071416</u>	
Name and address of Company :	<u>NEMTAS NEMRUT LIMAN ISLETMELERİ A.Ş.</u> <u>Sair Esref Bulvarı No:23/501 35210 Montro İzmir,</u> <u>Turkey</u>	
<p>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.</p> <p>This Safety Management Certificate is valid until <u>3rd June 2005</u>, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.</p> <p>Issued at <u>Istanbul</u></p> <p>Date of issue <u>4th January 2005</u></p> <p>Pending issuance of a final certificate.</p>		
		 <u>I. AKSOY, ISM Lead** Auditor</u> <b>NIPPON KAIJI KYOKAI</b>
<p>* 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.</p> <p>** To be deleted as appropriate.</p> <p>PSMC (2002.7.1)</p>		

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.

<p><b>Intermediate Verification</b> (to be completed between the second and the third anniversary date)</p>	<p>Signed : _____ (Signature of authorized official)</p> <p>Place : _____</p> <p>Date : _____</p>
<p><b>Additional Verification *</b></p>	<p>Signed : _____ (Signature of authorized official)</p> <p>Place : _____</p> <p>Date : _____</p>
<p><b>Additional Verification *</b></p>	<p>Signed : _____ (Signature of authorized official)</p> <p>Place : _____</p> <p>Date : _____</p>
<p><b>Additional Verification *</b></p>	<p>Signed : _____ (Signature of authorized official)</p> <p>Place : _____</p> <p>Date : _____</p>

\* 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

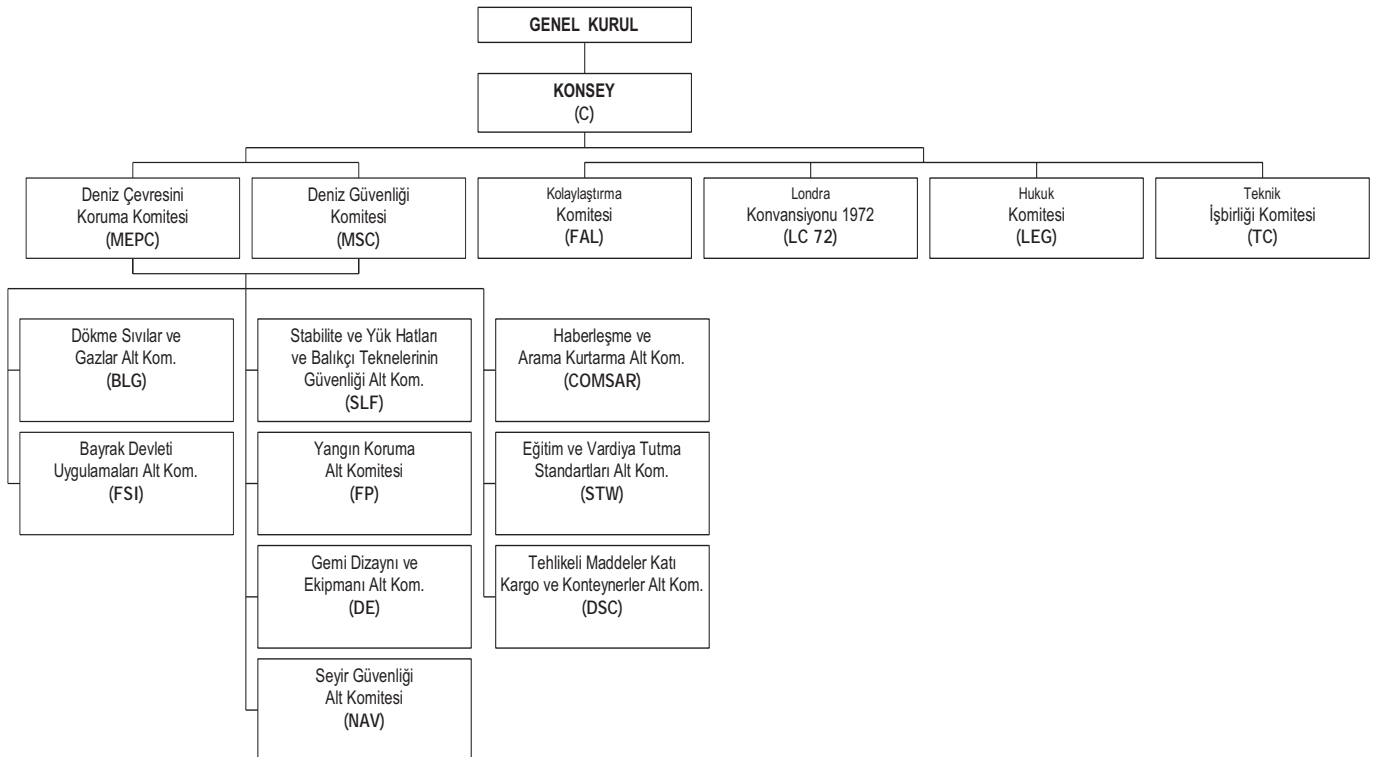
- Genel Kurul
- Konsey
- Sekreteryaya

#### 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 kirlenmesinin 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 170 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 nezdinde can, mal, yük, çevresel tedbirler konularında denetim yetkisine sahiptirler. Dolayısı ile gemilerin denetlenmesinde temel şart “Denize elverişlilik”tir. Denize elverişlilik ölçütü ise başta IMO Sözleşmeleri olmak üzere bir dizi uluslar arası 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.

1. SOLAS 74 - Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi,
2. MARPOL 73/78 - Denizlerin Gemiler tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi,
3. LOADLINE 66 -Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi,
4. STCW 78/95 - Gemi Adamlarının Eğitim Yeterlilik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi,
5. COLREG 72 - Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları,
6. TONNAGE 69 - Gemilerin Tonaj Ölçümleri ile ilgili Uluslararası Sözleşme,

#### 1. 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.

## **2. MARPOL 73/78 - Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin 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.

## **3. 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, ticarete kullanılmayan yatlar ve balıkçı gemilerine uygulanmaz.

## **4. STCW 78/95 - 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 Donatılarıyla İlgili Yönetmelik uygulanmaktadır.

## **5. COLREG 72 - Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları:**

Gemilerin taşıdıkları seyir fenerleri, işaretleri ve trafik ayırım kurallarını belirlemek ile ilgili bir sözleşmedir. Açık denizlerde ve açık denizlere bağlantılı olan gemilerin seyredebileceği sularda bulunan tüm teknelere uygulanmaktadır.

## **6. TONNAGE 69 - Gemilerin Tonilato Ölçümleri ile ilgili Uluslararası Sözleşme:**

Uluslararası 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 olarak 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 ;

1. Gemilerin inşası, teçhizatı ve işletilmesi
2. Gemilerin azami yükleme sınırlarına ilişkin prensip ve kurallar
3. Deniz çevresi kirliliğin önlenmesi, azaltılması, kontrolü ve kirleticiler maddelerin kaza boşalımı etkisinin minimizasyonu,
4. Seyir güvenliği (zorunlu rapor etme ve rotalama sistemlerinin yer almasını da içeren) haberleşme sistemlerinin oluşturulması/ idamesi ve çatışmaların önlenmesi.



5. 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,
6. 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,

- A. Yardımcı tetkiki ve cezai usulleri de içeren milli kanunlarının yaptırımını sağlamalı;
- B. Tatbik edilebilir şartlara uymayan bayrağını taşıyan gemilere karşı uygun önlemleri almalı;
- C. Aşağıdaki Bayrak Devleti sorumluluklarını yerine getirmek için denizcilik ve teknik yeterli tecrübeye personeli temin etmeli;

1. Gerekli milli kanunların oluşturulması ve icrası,
2. Bayrağı taşıyan gemilerdeki asgari emniyetli gemi adamı donatma düzeylerinin ve gemi adamlarının belgelendirme esaslarının oluşturulması ve icrası,
3. Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası belgelerin şartlarına uyumlu olduklarından emin olmak için bayrağını taşıyan gemilerin denetlenmesi,
4. İlgili belgeler tarafından istenildiği üzere kazaların ve hadiselerin rapor edilmesi,
5. 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 "Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik " hükümlerine göre gerekli şartlara uyan klas kuruluşları;

- Türk Loydu (TL)
- American Bureau of Shipping (ABS)
- Lloyd's Register (LR)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- 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 sorvey 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 her hangi 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 sorvey/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 devletin 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 hükümlerlik 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 olmalı, 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 web sitelerinde limanlarda tutulan veya eksiklikleri nedeniyle sorun yaşayan gemilerin listeleri yayınlanmakta, şirketlerine, sorumlu idare veya yetkili kuruluşlara ve bir sonraki limanlara "Liman Devleti Kontrol Zabıtlarınca"(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 İdarelerimizce yetkilendirilmiş zabıtlarce (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 olacağını 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.

1. SOLAS74/78-Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
2. MARPOL73/78-Denizlerin Gemiler tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi,
3. LOADLINE66-Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi,
4. STCW78/95-Gemi Adamlarının Eğitim Yeterlilik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi,
5. COLREG72-Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları,
6. 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 MoU**  
  
 an Port State Control

# REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL<sup>\*)</sup>

(reporting authority)  
 (address)  
 (telephone)  
 (telefax)  
 (e-mail)

copy to: - master  
 - head-office  
 - PSCO  
 if ship is detained, copy to:  
 - flag State  
 - recognised organization, if applicable

## SHIP PARTICULARS

1. Name of ship: ..... 2. Flag of ship: .....  
 4. Call sign: ..... 5. IMO number: .....  
 7. Date keel laid / major conversion commenced: .....  
 9. Gross tonnage: ..... 10. Main engine (KW): .....

11. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:  
 date of issue: ..... date of expiry: .....  
 date of issue: ..... date of expiry: .....

11b. Recognised Organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State:  
 .....  
 .....

12. Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)

IMO Company number: .....

Name: ..... Address: ..... City: ..... Country: .....

13. Name & address of charterer: (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. 1<sup>st</sup> charter record.)

Name: ..... Address: ..... City: ..... Country: .....

☐ Demise Charter ☐ Time Charter ☐ Voyage Charter

14. Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 13, when applicable, is correct:

Name: ..... Signature: .....

## INSPECTION PARTICULARS<sup>\*\*)</sup>

15a. Date of first visit: ..... 15b. Date of report: ..... 16. Place of inspection: .....

17. If vessel is detained: Date of issue of detention notice: .....

18. Type of inspection: ☐ Initial inspection ☐ More detailed inspection ☐ Expanded inspection ☐ CIC

<sup>\*)</sup> 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.  
<sup>\*\*)</sup> Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and is subject to publication

19. Operational controls (if any):

☐ Abandon Ship drill: .....  
☐ Fire drill: .....  
☐ Damage control drill: .....

☐ SOPEP drill: .....  
☐ SMPEP drill: .....  
☐ Other: .....

20. Areas inspected:

☐ Navigation bridge .....  
☐ Passenger spaces .....  
☐ Cargo hold(s) / tank(s) .....  
☐ Ballast tank(s) internal .....  
☐ Engine room .....  
☐ Steering-room .....  
☐ Vehicle deck .....  
☐ Accommodation and galley .....  
☐ Decks and forecastle .....  
☐ Ballast tank(s) from manhole.....

21. Relevant certificate(s)

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	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

22. Ship related inspection action taken:

☐ Flag State informed ☐ RO informed ☐ Next port informed ☐ Inspection suspended ☐ Overriding factor ☐ MARPOL investigation  
☐ Ship expelled ☐ Dismissed on AFS grounds ☐ Coastal State informed ☐ ILO informed ☐ Shipowner & Seafarer organisations informed  
☐ Observations .....

23. Deficiencies ☐ no ☐ yes (see attached FORM B)

23a Outstanding deficiencies\*\*\* ☐ no ☐ yes (see attached copy of FORM B from previous inspection(s))

24. Supporting documentation ☐ no ☐ yes (see annex)

**PORT STATE PARTICULARS**

Head office/District office:  
 (delete as applicable)  
 Telephone: .....  
 E-mail: .....  
 Name(s): .....  
 (duly authorized PSCO of reporting authority)  
 Signature(s): .....

Address: .....  
 Telefax: .....  
 Website: .....

**This report must be retained on board for a period of at least three years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.**

\*\*\*) "Outstanding deficiencies" are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and the Company performance.



# Akdeniz Memorandumuna Göre Liman Devleti Kontrolü Denetleme Raporu Formu

Annex 5

Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region

## Section 1

FORM A

### REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL<sup>1)</sup>

(reporting Authority)  
(address)  
(telephone)  
(telefax)

copy to: master  
head office  
PSCO  
if ship is detained, copy to:  
flag State  
recognized organization, if applicable

1 reporting authority of ..... 2 name of ship .....  
3 flag of ship ..... 4 type of ship ..... 5 call sign .....  
6 IMO number ..... 7 gross tonnage ..... 8 deadweight (where applicable) .....  
9 year of build ..... 10 date of inspection ..... 11 place of inspection .....  
12 classification society ..... 13 date of release from detention .....  
14 particulars of owner/operator (delete as appropriate) .....  
.....

15 name and signature of master to certify that the information under 14 is correct:

name ..... signature .....

16 relevant certificate(s) \*\*)

a. title	b. issuing authority	c. dates of issue and expiry
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....

d. information on last intermediate or annual survey \*\*)

date	surveying authority	place
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....

17 expanded inspection ..... ☐ no ☐ yes  
18 deficiencies ..... ☐ no ☐ yes (see attached FORM B)  
19 ship detained ..... ☐ no ☐ yes\*\*\*)  
20 detainable deficiencies in items surveyable by classification society ..... ☐ no ☐ yes (see annex)  
21 supporting documentation .....

district office ..... name .....  
(duly authorized PSCO of reporting authority)

telephone .....

Telefax ..... signature .....

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.

<sup>1)</sup> 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.  
\*\*\*) to be completed in the event of a detention.

\*\*\*1) Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to publication.

**FORM B**

(reporting Authority)	copy to:	master
(address)		head office
(telephone)		PSCO
(telefax)		if ship is detained, copy to:
		flag State
		recognized organization, if applicable
2 name of ship	6 IMO number	
10 date of inspection	11 place of inspection	

[illegible]

name \_\_\_\_\_  
(duly authorized PSCO of reporting authority)

signature \_\_\_\_\_

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

3) Codes for actions taken include i.e.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

## (reserve side of Form B)

## Codes for actions taken

## Code

- 00 no action taken
- 10 deficiency rectified
- 12 all deficiencies rectified
- 15 rectify deficiency at next port
- 16 rectify deficiency within 14 days
- 17 master instructed to rectify deficiency before departure
- 18 rectify non-conformity within 3 months<sup>17</sup>
- 19 rectify major non-conformity before departure
- ~~20 ship delayed to rectify deficiencies~~
- ~~25 ship allowed to sail after delay~~
- 30 ship detained
- 35 detention raise (+specify date)
- 36 ship allowed to sail after follow-up detention
- 40 next port informed
- 45 next port informed to re-detain
- 50 flag state/consul informed
- 55 flag state consulted
- ~~60 region state informed~~
- 70 classification society informed
- 80 temporary substitution of equipment
- 85 investigation of contravention of discharge provisions (MARPOL)
- 95 letter of warning issued
- 96 letter of warning withdrawn
- 99 other (specify in clear text)

<sup>17</sup> Added new codes (18,19,36,95,96) and deleted codes (20,25,60). (Amendment No.(16))

Med MoU (2007 Revision) (Including Amendments No. (1 to 18)), adopted 27 November 2006 (effective date 27 January 2007) 40

# Defective Item Codes

Code	Defective Item	Code	Defective Item	Code	Defective Item	Code	Defective Item
01	Batteries expired	38	Insufficient stability	75	Not in accordance with regulation	112	Training unduly carried out
02	Below standards	39	Invalid	76	Not in working language	113	Undereated
03	Bent	40	Lack of communication	77	Not marked	114	Unduly rigged
04	Blocked	41	Lack of familiarity	78	Not noted in logbook	115	Unduly used
05	Broken	42	Lack of qualification	79	Not permanently exhibited	116	Unmaintained
06	Buckled	43	Not regular	80	Not permitted cargo	117	Unlocked
07	Connected to bilge	44	Lack of training	81	Not properly filled	118	Unsafe
08	Copy missing	45	Leaking	82	Not properly handled	119	Unsecured
09	Corroded	46	Limitations exceeded	83	Not properly maintained	120	Weak
10	Cracked	47	Loose	84	Not properly marked	121	Without combined unit
11	Crew not familiar	48	Malfunctioning	85	Not properly packed	122	Without retro-reflective bands
12	Damaged	49	Missing	86	Not properly secured	123	With no light
13	Denied	50	Missing-else	87	Not properly segregated	124	Wrong information
14	Dirty	51	Missing-equipment	88	Not properly stored	125	Wrong location
15	Dirty filters	52	Missing-instructions	89	Not readable	999	Other
16	Due for service	53	Misused-manual	90	Not ready for use		
17	Entries missing	54	Misused	91	Not segregated		
18	Evidence of vermins found	55	No forecast	92	Not short circuit safe		
19	Evidence of odent found	56	No objective evidence	93	Not tested		
20	Expired	57	No record	94	Not up to date		
21	Filled up	58	No warning	95	Not weekly performed		
22	Holed	59	Not amended	96	Not working		
23	HRU expired	60	Not approved	97	Obstructed		
24	HRU improperly fitted	61	Not as required	98	Out of order		
25	HRU missing	62	Not available	99	Overboard connection		
26	Inadequate	63	Not calibrated	100	Overblue		
27	Incompletely performed	64	Not carried out	101	Overheated		
28	Incorrect entries	65	Not certified	102	Partially not working		
29	Incorrect language	66	Not complete	103	Phing		
30	Expired	67	Not complying with manning	104	Poorly maintained		
31	Inoperative	68	Not duly marked	105	Report received		
32	Insufficient	69	Not endorsed	106	Rotten		
33	Insufficient capacity	70	Not enough power	107	Seized		
34	Insufficient documentation	71	Not followed	108	Signs of parasites		
35	Insufficient energy	72	Not hygienic	109	Slippery		
36	Insufficient for crew	73	Not identified	110	Spilled		
37	Insufficient pressure	74	Not implemented	111	Tied with ropes		

## 10.5 – DENİZYOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ MADDE YÜKLERİ:

Tehlikeli maddelerin ortaya koyduğu risk ve tehlikelerin, insanlar tarafından bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Tehlikeli maddenin yaratabileceği riskler ve bu maddelerin taşınması, depolanması, elleçlenmesi ve kullanılması sonucu çevrede yanıcı, yakıcı, aşındırıcı ve zehirleyici etkileri olan çeşitli kaza riskleri ortaya çıkabilmektedir. Bu risklerin en düşük seviyeye indirilmesi için, tehlikeli maddelerin taşıma şartları çeşitli konvansiyonlar ve uluslararası anlaşmalarla bir düzene sokulmuştur.

Denizyolu taşımacılığında söz konusu olan bu düzen, “International Maritime Dangerous Goods Code” (IMDG Code) “Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod” uygulanarak gerçekleştirilmektedir. Denizyolunda tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin uluslararası düzeydeki bu yasal düzenleme, kısa adı IMO olan “International Maritime Organizations” Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından yapılmaktadır.

1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74 Bölüm VII) hükümleri ve ek protokolleri gereğince tehlikeli maddelerin taşınmasıyla ilgili hukuki prosedürler IMO tarafından düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler dokuz sınıftan oluşmaktadır.

1. Sınıf: Patlayıcılar,
2. Sınıf: Gazlar: basınçlı, sıvılaştırılmış ve basınç altında çözülmüş,
3. Sınıf: Patlayıcı sıvılar,
- 4.1 Sınıf: Parlayabilen katılar,
- 4.2 Sınıf: Kendiliğinden yanmaya müsait maddeler,
- 4.3 Sınıf: Su ile temas halinde yanıcı gaz çıkartan katılar,
- 5.1 Sınıf: Oksitleyen maddeler,
- 5.2 Sınıf: Organik peroksitler,
- 6.1 Sınıf: Zehirli (toksik) maddeler,
- 6.2 Sınıf: Bulaşıcı (hastalık oluşturan) maddeler,
7. Sınıf: Radyoaktif malzemeler,
8. Sınıf: Korozyona neden olanlar,
9. Sınıf: Taşınmalarıyla ilgili olarak, bu bölümdeki gerekliliklerin uygulanmasının zorunluluğu tecrübe ile ortaya konmuş veya daha sonra ortaya çıkabilecek olan diğer tehlikeli olan elemanlar, yer almaktadır.

Tehlikeli maddelerin denizyoluyla taşınmasında dikkat edilecek en önemli konular, sağlık, güvenlik ve çevrenin korunmasıdır. Denizyoluyla tehlikeli yüklerin taşınması, IMDG “Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod” te belirlenmiş ve yayımlanmış UN No. kodlarıyla yapılmaktadır.

Bu konuyla ilgili, “Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği”, 4 Şubat 2011 günlü 27836 sayılı Resmi Gazete ile yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 11 Şubat 2012 günlü ve 28201 sayılı Resmi Gazete ile yayınlanan yönetmelikle revize edilmiş olan bu yönetmelik hükümleri gereğince gemi acentelerine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın yetkili kıldığı kurumlar tarafından verilen üç günlük eğitimlere katılma ve belge alma zorunluluğu getirilmiştir.

## 10.6 – P & I KULÜP SİGORTALARI

### 10.6.1 - P&I Kulüplerinin Mantığı ve İşleyişi Nasıldır?

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 13 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. 2007 sonu itibarıyla 13 kulüp yıllık 2 milyar USD katkı toplamaktadır.

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 sigortalı; 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.

### 10.6.2 - P&I Kulüplerinin Tarihçesi

#### Lloyd Sigorta Piyasasının Gelişmesi:

İlk Londra kafeleri sadece sohbet, tartışma amaçlı oluşmuş değil, aynı zamanda birer ticaret merkeziydi. Kral II. Charles bu kafelerdeki görüşmelerin isyan düşüncesi ya da fesatlık içerdiğini düşünerek toplanılmasını önlemeye çalıştı. Edward Lloyd’un Thames Nehrinin yanındaki Tower Street’te bulunan kafesi, yerinin müsait olması sebebiyle deniz ve deniz ile alakalı görüşmelerin yapılması ve ticari işlemler ile deniz sigortasının düzenlenebilmesi için oldukça iyi bir buluşma mekanı haline geldi.

O zamanlar sigorta firmaları yoktu ve sigorta ancak « underwriter » denilen kişilerin kişisel garanti vererek, oluşturulan poliçelerin altına isimlerini ve imzalarını atarak düzenledikleri bir sistem ile yürütülebiliyordu. Zamanla bu kafe istendiğinde “underwriter”ların bulunabileceği mekân olarak akıllara yerleşti. Mekânda çokça iş yapıldığını gören Edward Lloyd, yapılan tüm bu işlemleri kâğıt, kalem, mürekkep ve alabildiği güncel deniz sektörü haberleri ile desteklemeye başladı. 1696 senesinde “Lloyd’s News” dergisini basmaya başladı. Ölümünden 21 sene sonra “Lloyd’s List” kavramı oluştu.

Daha sonra Lloyd’s’a alternatif olarak “New Lloyds” kuruldu. 1771’de 79 adet broker, underwriter ve tacirin arasından seçilen üyelerle komiteler oluşturuldu. Her komitenin İngiliz bankasına 100 GBP ödeyerek fon oluşturduğu bir sistem meydana geldi.

#### Sigorta Firmaları ve Tekne Kulüpleri

İlk büyük deniz sigorta firması 1700’lü yılların başında kuruldu. “The South Sea” firması Güney Amerika gibi Güney Denizlerinde monopol olmak için 1710 senesi kiralınması ile faaliyetlerine başladı. Oldukça fazla kâr etmeye başlayan firmanın 30 Ocak 1720 yılında 129 GBP olan stokları, 24 Haziran 1720’de 1050 GBP’ye ulaştı. Finansal büyümenin aşırı olmaya başlaması, beraberinde hileleri ve sahtekârlıkları da getirdi. Sonunda Hükümet tarafından bu tür firmaları kontrol eden bir yasa oluşturuldu. Bu yasadaki son Royal Exchange Assurance Co. ve London Assurance Co. olmak üzere iki adet ana sigorta firması oluşturularak kira bedeli adı altında hükümete 30.000 GBP ödemeyi teklif ettiler. Bu iki firma her ne kadar



tekel olmak isteseler de Lloyds Underwriterlarının baskısıyla, diğer sigorta şirketlerinin menfaatlerinin düşünülmesi şartı ile varlıklarını devam ettirdiler.

Yüksek aracılık komisyonları, rekabetin oturtulamaması, underwriter'lara istenildiği zaman kolayca ulaşılamaması gibi sorunlardan dolayı 1810 senesinde İngiliz hükümeti bir komite oluşturdu. Buna ek olarak Londra dışındaki armatörler bir araya gelerek sadece üyelerinin yararlanabileceği, riskin müşterek olarak paylaştırıldığı bir sistem oluşturdular. Böylece ortaya bir sürü yeni, mutual ya da mutual sistemle çalışmayan sigorta firmaları çıktı.

### 3. Şahıslara Karşı Sorumluluk Sigortası

19. YY'ın ikinci yarısında gemi sahipleri karmaşık sigorta çeşitlerine gerek duymuyorlardı. Ne zaman ki 1836'da "Vaux V Salvador" hadisesi sonrasında başka bir gemi ile çatmadan doğabilecek zararların kuvertüre konu olmadığı anlaşıldı, Lloyds'da kuvertürler bu tip çatışma zararlarının ¾ ünü kapsayacak şekilde genişletildi. ¼'lük kısmın armatörün sorumluluğunda bırakılma sebebi armatörün hasarlar hususunda titizlik göstermesini sağlamaktı. (Norveç sigorta kanunları en baştan beri 4/4, tam kapsamlı kuvertür sağladı). 3. şahıs sorumluluk hususunun önem kazanmasının bir diğer sebebi de denizde hayatını kaybeden ya da yaralanan kişilerin haklarının savunulması gereği idi.

1854 senesinde İngiliz Ticaret Kanunu yürürlüğe kondu ve kuvertür altına alınan hususlara ölüm ve yaralanma hasarları da dahil edildi. Fakat bu da problemleri aşmaya yetmedi bu kez de armatör bu tip hasarlarda yüksek miktarlarda sorumluluğu olduğunu anladığı anda gemiyi bırakıp gitme yolunu tercih eder oldu. Bunun çözümü ise ton başına GBP 15'ten daha az bir miktar ödenmeyeceğini şart koşan bir kural ile bulundu.

Tüm bunlar sonrasında armatörler 3. şahıslara karşı da kendilerini koruyacak bir Kulüp oluşturma ihtiyacı hissettiler. 1855 senesinde "Shipowners Mutual Protection Society" kuruldu. Bu Kulüp sadece yaralanma ve ölüm, çatma hadiselerinin ¼'ü ve çatma sonucunda Tekne & Makine sigorta değerini aşan miktarı sigortalamaya başladı.

### Koruma ve Tazmin Sigortasının Gelişimi

Bahsettiğimiz P&I Kulüpleri önceleri sadece koruma hizmeti sağlıyorlardı. Fakat Westenhope gemisinin batması da P&I sigorta tarihinin dönüm noktası oldu. (Gemi North of England Kulübünde idi) Konu gemi Cape Town'a götürülmek üzere yük ile dolu idi. Gemi direk Cape Town'a gitmek yerine Elizabeth Limanı'na saparak oradan da bir miktar yük yükledi fakat yük yolda kayboldu. Armatör "extensive exclusion" klotunu öne sürerek sorumluluğu üzerine almak istememesine rağmen mahkeme geminin Elizabeth Limanı'na sapması sebebi ile bu klotdan yararlanamayacağı kararını verdi.

1874 yılında ilk kez yüke gelen zararı kapsayan Tazmin Kulübü kuruldu. Koruma sağlayan Kulüpler, bu kuvertürü de faaliyetleri arasına alarak P&I (Koruma ve Tazmin) Kulüpleri adını aldılar. Böylece 1893 yılında "US Harter Act" in uygulanmaya başlaması ile armatörler gemilerini denize elverişli tutmak için gerekli özeni (due diligence) göstermeye başladılar. Hague kuralları bu disiplini daha geniş kapsama yaydı. Bu tarihten sonra Kulüpler Savunma (Defence) ve buna ek olarak P&I ya da P&I dışı hususlarda danışmanlık hizmeti vermeye başladılar.

### 10.6.3 - P&I Sigortasına İlişkin Mevcut Mevzuat

Gemilerin Boğaz geçişlerinde SP1 sorgularında geçerli bir P&I sigortasının var olması gerekmekte ve bu durum sorgulanmaktadır.

Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi 1992 (Civil Liability Convention 92) ve Uluslararası Petrol Kirliliğinin Tazmini Fonu Sözleşmesi 1992 (IOPC Fund Convention 92)'ne ülkemiz 2002 yılında taraf olmuştur. Denizde mali sorumluluk sözleşmelerinin devamı olan Ek Fon Protokolü 2003 (Supplementary Fund Protokol 2003) 'e taraf olunma çalışmaları çerçevesinde mülga Denizcilik Müsteşarlığımızca teknik çalışmalar tamamlanarak 15/09/2008 tarih ve 31369 sayılı yazı ile Dışişleri Bakanlığına iletilmiştir. Mayıs 2010 başında Bakanlıkları ilgili birimi ile yapılan şifai görüşmede Ek Fon Protokolü 2003 metninin halen Bakanlıklarında beklediği bilgisi alınmıştır. Keza Bunker 2001 sözleşmesi gemilerin yakıtlarından kaynaklanan kirlilikten doğan sorumlulukları anlatan sözleşme olup, mülga Denizcilik Müsteşarlığımızca teknik çalışmaları tamamlanarak 24/11/2008 tarihinde Dışişleri Bakanlığına gönderilmiştir. 15 Mart 2013 tarih ve 28588 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

CLC uygulamaları nazarında idare 2.000 tondan fazla hampetrol ve türevi yük taşıyan gemilere CLC sertifikasını P&I poliçesi karşılığında düzenlemektedir. Diğer taraftan Türk deniz yetki sahasına gelen bu kapsamda ki tüm gemilerden CLC sertifikasının varlığı idare tarafından sorgulanmaktadır. Bu sorgulama acenta bildirimi ile başlamakta ve Liman Başkanlığı ile PSC denetimlerinde de varlığı sorgulanmaktadır. Hatta, CLC gemisi olup da (2000 tondan fazla petrol taşıyan gemi) geçerli sertifikası olmayan gemilere LÇB sistemi tarafından otomatik olarak LÇB düzenlenmesi engellenmektedir. 1.000 groston ve üstü tüm Türk Bayraklı gemilerde Bunker 2001 sertifikası bulundurulması da zorunlu hale gelmiştir.

“Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik” 14/11/2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olup, 1 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu yönetmeliğin amacı; Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan 300 GT ve üzeri tüm gemilerin deniz alacaklarına ilişkin sigortalandırılması (P&I sigortası ile) ile ilgili yükümlülükler ve bu kapsamda denetimlerine ilişkin usul ve esaslarının belirlenmesi olduğu, anılan yönetmelik ile liman tesislerimize gelen 300 GT ve üzeri tüm gemilerin, 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü çerçevesinde deniz alacaklarını kapsayan geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunlu hale getirilmiştir.

2581 sayılı Kanun kapsamında geçici ithal yolu ile gelip TUGS’a kaydedilecek gemilerin geçerli bir P&I sigortası bulundurması şartı aranılmaktadır.

#### 10.6.4 - 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 üzerinde ki 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.

#### 10.6.5 - 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. Ortakları, Ziraat Sigorta A.Ş. (A Grubu) Güneş Sigorta A.Ş. (B Grubu) Türkiye Halk Bankası A.Ş. (C Grubu) ile üç P&I muhabiri şirketleri olan Omur Denizcilik A.Ş. (D Grubu), Metropole Denizcilik ve Ticaret Ltd.Şti. (D Grubu) ile Vitsan Denizcilik A.Ş. (D Grubu) dir. Yönetim Kurulu 13 kişiden oluşmaktadır. A Grubu hissedari temsilen 2 Yönetim Kurulu üyesi, B Grubu Hissedarları temsilen 2 Yönetim Kurulu üyesi, C Grubu Hissedarları temsilen 2 Yönetim Kurulu üyesi, D Grubu Hissedarları temsilen 5 Yönetim Kurulu üyesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ nı temsilen 1 Yönetim Kurulu üyesi ile Genel Müdürün katılımı ile 13 üyeden teşekkül etmektedir.

## 10.7 – MLC 2006 - DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ

ILO tarafından yürütülen uluslararası denizde çalışma standartlarının yeniden gözden geçirilmesi çalışmaları sonucunda oluşturulan Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006), **2006 yılında** gerçekleştirilen Uluslararası Çalışma Konferansında kabul edilmiştir. Bu uluslararası sözleşme bir anlamda ILO'nun (BM Uluslararası Çalışma Örgütü) sözleşmelerini bir araya toplayarak sisteme bir bütünlük sağlamayı amaçlamıştır.

MLC 2006 ile dünya deniz ticaret filosu tonajının (GRT olarak) en az **%33'ne sahip 30 ülke** tarafından onaylandıktan **1 (bir) yıl sonra** yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 23 Şubat 2006 tarihinde kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention, MLC 2006)' nin yürürlüğe giriş koşulu, dünya deniz ticaret filo tonajının %33'üne sahip en az 30 ülkenin onayından 1 (bir) yıl sonradır. Ağustos 2012 itibariyle, Filipinlerin de Sözleşmeyi imzalamasıyla birlikte, dünya deniz ticaret filo tonajının yaklaşık %60'ına sahip 30 ülke tarafından onaylanmış durumda olan MLC 2006 Sözleşmesi, 1 (bir) yıl sonra yani 20 Ağustos 2013 itibariyle yürürlüğe girmiştir.

Bilahare 11 Nisan 2014 tarihinde, Uluslararası Denizcilik Federasyonu (International Shipping Federation - ISF) ve Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu (International Transport Workers' Federation - ITF) koordinasyonluğunda, hükümet ve denizcilik sektörü işveren temsilcileri, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention - MLC 2006) gereğince kurulan Özel Üç Taraflı Komite'nin (Special Tripartite Committee - STC) ilk toplantısı için Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (International Labour Organization - ILO) Cenevre'deki merkezinde bir araya gelmişlerdir. Bu toplantıda, gemi adamlarına gemiyi terk etmeleri (abandonment) durumlarında ve gemi adamlarının ölüm ve kişisel yaralanmalar için sözleşmeye dayanan talepleri konusunda yardımcı olacak finansal güvenlik sistemlerinin sağlanması amacıyla MLC 2006' da değişiklikler yapılması yönünde anlaşmaya varılmıştır.

MLC 2006 Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra, bir ülke Sözleşmeyi onaylamamış olsa bile, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler Sözleşmeyi onaylayan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, Sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından Liman Devleti Denetimine (PSC) tabi tutulabilecek ve eğer bu konuda ciddi bir eksikliği var ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ILO 92-133 uyumluluk çalışmaları tamamlanmış. MLC 2006 Sözleşmesine uyumluluk sağlanması için de gerekli mevzuat oluşturularak denetimler yapılmaktadır.

Yukarıda da belirtildiği üzere, MLC 2006 Sözleşmesini ülke olarak onaylamasak bile, bayrağımızı taşıyan gemiler, anılan Sözleşmeyi onaylayan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından PSC denetimlerine tabi tutulabilecek ve eğer bu konuda ciddi bir eksikliği var ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabileceklerdir. Bu durum, deniz ticaret filomuzun uluslararası rekabet gücünün olumsuz etkilenebilme riskini barındırmaktadır. Dahası, **Paris MoU'nun Kara Listesi'nde iken 2008 yılında Beyaz Liste'ye geçen ülkemizin uluslararası denizcilik camiasındaki prestijinin korunması açısından da konu önem arz etmektedir.** Bu itibarla, Türk bayraklı gemilerin MLC 2006 Sözleşmesi kapsamında denetimi ve belgelendirilmesi ile yabancı ülke limanlarındaki PSC denetimlerinde herhangi bir sorun yaşamaması gerekmektedir.

SOLAS-74, STCW-78/97 ve MARPOL 73/78 gibi ana denizcilik konvansiyonlarına gemi adamlarının çalışma şartlarını bünyesinde toplayan yeni ve aynı paralelde önemli 4 üncü yeni bir konvansiyon olarak MLC 2006 eklemiştir.

## **ONBİRİNCİ B Ö L Ü M**

### **11.1 - TİCARET GEMİSİ SERTİFİKALARI ve ÖRNEKLERİ**

- 11.1.1 – Giriş
- 11.1.2.- Bir Ticaret Gemisinde Bulunması Gereken Sertifikalar
- 11.1.3 – Sertifikaların İbraz Edildiği Yerler ve Uygulamaları
- 11.1.4 – Gemilerde Bulunan Sertifikalar ve Anlamı
- 11.1.5 – Sertifikalara ilişkin örnekler

HAZIRLAYAN  
Ruhi DUMAN  
Güncelleme: Ruhi DUMAN

## 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 güvenliğini artırılması konusunda bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile deniz ticaret filosunda bulunan gemilerin denizde emniyetli seyir, eğitimli denizci ve çevre kirliliğinin önlenmesi konusunda konulan denizcilik kurallarının uygulanması sağlanmıştır.

#### b. MARPOL 73/78

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme. MARPOL Sözleşmesi; gemilerin işletiminden ya da kaza ile meydana gelebilecek deniz kirlenmesinin önlenmesi amacıyla 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 (1966) (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 Kontrolünden 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 Certificate (IAPP) (Uluslararası Hava Kirliliğini 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 bulundurulacak 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 Kontrolünden 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 Geminin 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 teçhizatının 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 cihazlarının (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 itibarıyla 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 sürekli 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 kontrolü 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 kirlenmesini önleme amacıyla, gemide biriktirme tankının ve sisteminin bulunduğuna dair sertifikadır.

**18. Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası. International Air Pollution Certificate (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:

- Gemiadamlarının hastalanması, yaralanması veya ölümü,
- Geminin kaza geçirmesiyle ilgili zararların tazmini,
- Kılavuz ve liman işçilerinin uğradığı bedeni (cismani) zararların tazmini,
- Geminin çatma ve çatışmasından kaynaklanan zararların tazmini,
- Geminin çekme veya römorkaj (towage) masrafları,
- Yükün kısmen ya da tamamen ziya veya hasara uğramasından kaynaklanan zararların tazmini,
- Müşterek Avarya ve kurtarma (salvage), deniz kirliliği zararlarının ve idari para cezalarının tazmini,
- 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**  
**BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI**  
**TÜRK ULUSLARARASI**  
**GEMİ SİCİLİ TASDİKNAMESİ**

The Government of the Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs  
**Turkish International**  
**Certificate of Registry**

Belge No (Cert Nr.): DM11 GS0143R437123

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince ibraz olunan belgelere dayanılarak "BEYLERBEYİ" gemisi, Türk Uluslararası Gemi Siciline TUGS 2086 numarası ile tescil edilmiştir.

The vessel of "BEYLERBEYİ" is recorded in Turkish International Register with registration number TUGS 2086 as per the documents that submitted in compliance with the provision of article 7 of the Turkish International Register Code Nr. 4490.

**GEMİ BİLGİLERİ (Particulars of Ship)**

Gemi adı (Name of ship) "BEYLERBEYİ"  
IMO numarası (IMO number) 9480370  
Çağrı işareti (Call sign) TCSK7  
Gemi cinsi (Type of ship) PETROL GAZI TANKERİ (LPG)  
İnşa yılı (Year of build) 2008  
İnşa yeri (Place of build) JAPAN  
Bağlama limanı / no (Port of call / nr.) İSTANBUL /  
Tonalito belge no. (Tonnage certificate nr.) İSTANBUL / 26461  
Tescil boyu (Registered length) (m.) 114,92  
Eni (Breadth) (m.) 20  
Derinliği (Depth) (m.) 10  
Gros ton (Gross tonnage) 7893  
Net ton (Net tonnage) 2977  
DWT (DWT) 8680  
Makine adedi (Number of engine) 1  
Toplam makine gücü (Total power of engine) 5970 kW

Form 01012

Sayfa No (Page Nr.) 1/2



**GEMİ MALİKLERİ (OWNERS)**

Ünvanı (Name of Owner) : ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK ANONİM ŞİRKETİ  
Adresi (Address of Owner) : BÜYÜKDERE CAD. NO:145 ZİNCİRLİKUYU ŞİŞLİ İSTANBUL  
Payı (Share) : 1 / 1  
İktisap Tarihi (Date of Acquisition) : 01.12.2011  
İktisap Nedeni (Reason of Acquisition) : YURT DIŞINDAN SATIN ALINMASI SEBEBİYLE.

**GEMİ KİRAÇILARI (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 exists, the data of mortgage, sequestration and profit is recorded at Ship Registry Book and Record of Registry.

Yukarıda vasıfları yazılı "BEYLERBEYİ" gemisinin 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu gereğince Türk Bayrağı çekme hakkına ve Türk gemilerine mahsus bütün vasıflara haiz olduğu tasdik olunur.

It is hereby certified that the vessel of "BEYLERBEYİ", 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 International Register Law Nr. 4490.

Düzenleme Tarihi  
(Issued On)

02.12.2011


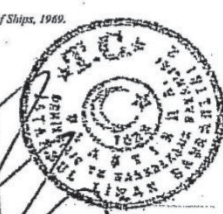

İSTANBUL Gemi Sicil Dairesi  
(İSTANBUL Ship Registration Office)  
Gemi Sicil Memuru (Shipping Registrar)  
MEHMET TORUS

Düzenleme Nedeni : Gemi bilgileri değişikliği. (Gemi ismi vb.)  
Reason Given : Change of ship data (Ship name etc.).

Düzenlenen belgenin 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".

4 Sayfa No (Page Nr.) 2/2

**2. International Tonnage Certificate (1969)**  
**(1969 Uluslararası Tonilato Belgesi)**

<p><b>TÜRKİYE CUMHURİYETİ</b> GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY</p> <p><b>ULUSLARARASI TONİLATO BELGESİ</b> INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE</p>				<p>Certificate No: DM15T01443B2328907 Page 1 of 2 Form No: T04 Rev.01</p> 
<p>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.</p> <p>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<sup>th</sup> of July, 1982 by MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS THE HARBOUR MASTER OF İSTANBUL.</p>				
<b>GEMİNİN ADI</b> <i>Name of Ship</i>	<b>TANINMA İŞARETİ</b> <i>Distinctive Number of Letters</i>	<b>BAĞLAMA LİMANI</b> <i>The Port of Registry</i>	<b>TARİH*</b> <i>Date*</i>	
BEYLERBEYİ	TCSK7	İSTANBUL	16.07.2007 (See Remarks)	
<p>(*) Geminin omurgasının konulduğu veya benzer inşaat safhasında bulunduğu (Madde 2(6)), veya büyük ölçüde tadilat yapıldığı (Madde 3(2)(b)) tarih.</p> <p>(*) Date of which the keel was laid or the ship was a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations of modifications of a major character (Article 3 (2)(b)), as appropriate.</p> <p style="text-align: center;"><b>ANA BOYUTLAR</b> MAIN DIMENSIONS</p>				
<b>BOY (Madde 2 (8))</b> <i>Length (Article 2 (8))</i>	<b>GENİŞLİK (Kaide 2(3))</b> <i>Breadth (Regulation 2 (3))</i>	<b>Geminin ortasında üst güverteye kadar kabuk derinliği (Kaide 2 (2))</b> <i>Moulded Depth Amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))</i>		
114,92	20	10		
<p><b>GEMİNİN TONİLATOLARI</b> THE TONNAGES OF THE SHIP ARE</p>				
<b>GROS TONİLATO</b> <i>GROSS TONNAGE</i>	7893			
<b>NET TONİLATO</b> <i>NET TONNAGE</i>	2977			
<p>Geminin tonilatolarının, 1969, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümleri gereğince tesbit edildiği tasdik olunur.</p> <p>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.</p> <p>İSTANBUL'da 15.04.2015 tarihinde verilmiştir. Issued at İSTANBUL on the 15.04.2015.</p> <p>Aşağıda imzası bulunan, bu belgenin düzenlenmesi hususunda adı geçen Hükümet adına yetkili olduğunu beyan eden.</p> <p>The undersigned declares that he/she is duly authorized by the said Government to issue this Certificate.</p> <p>Belge No: İSTANBUL-26461 Cert. Nr.: İSTANBUL-26461</p> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"><p>MUSTAFA KIRAN ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI İSTANBUL Liman Başkanı a. MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS</p></div>				



TONİLATOYA DAHİL EDİLEN YERLER SPACES INCLUDED IN TONNAGE					
GROSS TONİLATO GROSS TONNAGE			NET TONİLATO NET TONNAGE		
YERİN ADI Name of Space	YERİ Location	BOYU Length	YERİN ADI Name of Space	YERİ Location	BOYU Length
FORECASTLE	FE-FR 142	15,99	NO:2 LPG TANK	FR 82-FR 27	40
NO:1 COAM.&LPG TANK	FR 140-FR 84	40,92	NO:1 LPG TANK	FR 140-FR 84	40
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 28	4,5			
CARGO HEATER ROOM	FR 89-FR 76	9,75			
FUNNEL	FR 16-FR 9	4,69			
ROUNDHOUSE 04	FR 27-FR 16	7,82			
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			
DHY CHEMICAL ROOM	FR 32-FR 26	4,5			
			YOLCU SAYISI (Kaide 4 (1)) NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4 (1)) 8'den fazla yatağına yerli bulunmayan kumartarılardaki yolcu sayısı Number of passengers in cabins with not more than berths Diğer yolcu sayısı Number of other passengers		
HARİÇ TUTULAN YERLER (Kaide 2 (5)) EXCLUDED SPACES (Regulation 2 (5))  Yukarıda listede belirtilenlerden tonilato dışı bırakılan kapalı yerlerin hızasına (*) işaretli konulacaktır. An asterisks (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces			KALIP SU ÇEKİMİ (Kaide 4 (2)) MOULDED DRAUGHT (Regulation 4 (2)) 7,35		
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)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS					
Geminin Adı Name Of Ship		Tanıtma İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type Of Ship		
BEYLERBEYİ (1844227)		TCSK7	GAZ TANKERİ (LPG)		
Omurgasının Konulduğu Tarih - Yeri 16.07.2007-JAPONYA Date on Which Keel was Laid - Place		İnşanın bitiş tarihi ve yeri 09.04.2008 JAPONYA Date and Place of Build			
Tescil Limanı İSTANBUL-TUGS 2086 Port of Register		Bağlama Limanı İSTANBUL- The Port of Registry	Son Tadilat Tarihi ve Nevi - Dates of Last Modification and Kind		
Donatan Owner (s)		Teknik Kütük Limanı İSTANBUL-26461 Part of Technical Reg.			
İşleten Manager (s)		ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK ANONİM ŞİRKETİ (ZİNCİRLİKUYU/680798909)			
		ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK A.Ş.			
GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ Ship's Principal Particulars					
BOYUTLAR Dimensions	Tam Boy (m) Length Over All	119,95	TONAJ Tonnage		
	Kütük Boyu (m) Register Length	114,92			
	Kütük Eni (m) Register Breadth	20			
	Kütük derinliği (m) Register Depth	10			
FRIBORD Freeboard	Gros Tonlajı G.T.	7893	FRIBORD Freeboard		
	Net Tonlajı N.T.	2977			
	Dwt (yaz) Dwt (summer)	8680			
ANA MAKİNELER Main Engines					
No Nr.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.		
1	HITACHI ZOSEN B & W	6L42MC	4252		
JENERATÖRLER Generators					
No Nr.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.		
1	YANMAR	6N165L-EN	8710 FJN		
2	YANMAR	6N165L-EN	8711 FJN		
3	DEUTZ AG	F5L912	087B5986		
YAKIT Fuel					
Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (m³) Total Capacity (m³)		Günlük Sarfıyat (m³) Daily consumption (m³)		
Fuel Oil+Motorin	973,56		20,4		
YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Hariç ) Passenger Carrying Capacity of Ship (Crew excluded)					
	LİMAN SEFERİ Intra-port		KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN SEFER Coastal Voyage	UZAK SEFER Ocean - going
	İdari Administrative	100 milles 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 TEÇİZATI

Life - saving appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity	Toplam Kapasite (kişi) / Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası / Open with engine lifeboats	0	0
Motorlu 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	1
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 sürvey tarihi / Date of initial sea survey	Başlangıç sualtı sürvey tarihi / Date of initial diving survey	Şaft sürvey tarihi / Date of shaft survey
06.04.2018	06.04.2018	14.04.2015

Yapılan sürveyler 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 No:	DMDEB1843T2399599	Düzenleme Tarihi / Issued Date:	06.04.2018
Açıklama:	<p>MUSTAFA KILIÇ ULAŞTIRMA, DENİZLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI İSTANBUL Liman Başkanlığı MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS HARBOUR MASTER OF ISTANBUL</p>		

## YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

Sürvey Türü / Type of Survey	Yer / Place/Port	Tarih / Date	Sürveyörün Adı Soyadı / Full name of Inspector	İmza / Signature
1.yıldönümü / 1st Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. / Start Date - End Date 08.01.2019 - 08.07.2019	Deniz sürveyi / Sea Survey			
Su altı sürveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü / 2nd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. / Start Date - End Date 08.01.2020 - 08.07.2020	Deniz sürveyi / Sea Survey			
Su altı sürveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü / 3rd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. / Start Date - End Date 08.01.2021 - 08.07.2021	Deniz sürveyi / Sea Survey			
Su altı sürveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü / 4th Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. / Start Date - End Date 08.01.2022 - 08.07.2022	Deniz sürveyi / Sea Survey			
Su altı sürveyi (kara / kamera) / Submerged Survey (on land/camera)				

#### 4. Cargo Ship Safety Construction Certificate (Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi)



Page 1 of 2

Turkey

#### CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Certificate No. 181T0196-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) <sup>1)</sup> : 8,680  
IMO Number : IMO 9480370

##### Type of ship <sup>2)</sup>

☐ 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 1/10 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.<sup>2)</sup>

1) For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.  
2) Delete as appropriate.




3. That an Exemption Certificate ~~has~~ has not <sup>2)</sup> been issued.
4. That the ship ~~was~~ was not <sup>2)</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 <sup>2)</sup> of the Convention.
5. That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations / fire protection <sup>2)</sup> ~~is~~ is not <sup>2)</sup> 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.

  
(Aksoy), Surveyor

NIPPON KAIJI KYOKAI

2) Delete as appropriate.

## 5. Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi)

Page 1 of 2

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. 181T0196-SER)

Certificate No. 181T0196-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) <sup>1)</sup> : 8,680  
Length of ship (regulation 11/3.12) : 114.92 m  
IMO Number : IMO 9480370

#### Type of ship <sup>2)</sup>

~~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 1/8 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.



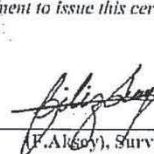
- 2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.7 the ship ~~was~~ was not <sup>2)</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38 <sup>3)</sup> of the Convention;
- 2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection / life-saving appliances and arrangements <sup>2)</sup> ~~is~~ is not <sup>2)</sup> appended to this Certificate.
- 3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1, I <sup>3)</sup> within the limits of the trade area
- 4 That an Exemption Certificate ~~has~~ has not <sup>2)</sup> 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)



Page 1 of 2

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 1/9 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 <sup>1)</sup> been issued.

1) Delete as appropriate.

SR-74

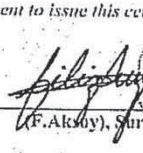
14.07

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)



Page 1 of 4

Turkey

### 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 Article 2(8) (in metres) : 114.92 m  
IMO Number : IMO 9480370

Freeboard assigned as <sup>1)</sup> : A new ship

~~An existing ship~~

Type of Ship <sup>1)</sup> : ~~Type 'A'~~ / Type 'B'

~~Type 'B' with reduced freeboard / Type 'B' with increased freeboard~~

Freeboard from deck line <sup>2)</sup>			Load Line <sup>2)</sup>	
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.



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.

subject to annual surveys in accordance with article 14(1) (c) of the Convention.

Issued at **Istanbul** on **13 April 2018**

*The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.*



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 Sertifikasi)

		<b>NIPPON KAIJI KYOKAI</b>		IMO Number IMO 9480370	
<b>CERTIFICATE OF CLASSIFICATION</b>					
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	ASAKAWA SHIPBUILDING CO., LTD.				
Where Built	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°C)				
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				
		 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, 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 tanıma 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)
	7893		5970
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 than 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 / İSTANBUL

Geçerlilik Tarihi  
Date of Expire

08.04.2023

Mustafa KIRAN

İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI  
HARBOUR MASTER OF İSTANBUL

Form No: S0004 Rev.01

## Özel Gereksinim ve Koşullar / Special Requirements and Conditions

Certificate No: DM18S0443000569

Page 2 of 2

Yakın Kırsal Sefer; Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadenizde, Akdenizde, Kızıldenizde ve İspanyanın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları ile Moritanya ile Mauritania'nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılır.

The Near Coastal Voyage are the voyage made beyond the Cabotage boundaries, 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 Dakhla 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 Kırsal 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 Gemicisi, Usta Gemicisi ve Güverte Lostromosunu, Grup-2 Güverte Tayfası ise Miçoğu 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/ Başmakiniist 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 zabıtları ile birlikte (güverte zabıtlarından 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 Kırsal Seferde) / Less than 500GT (At Near Coastal Voyage)
Birinci Zabıt / Chief Officer	II / 2	3000 GT ve üzeri / More than 3000 GT
Birinci Zabıt / 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 Kırsal Seferde) / Less than 500GT (At Near Coastal Voyage)
Güverte Tayfası (Grup - 1) / Deck Rating (Group - 1)	II / 4 or II / 5	Gv Lostromosu, Usta Gemicisi, Gemicisi / Botswain, Able Seaman, Seaman
Güverte Tayfası (Grup - 2) / Deck Rating (Group - 2)	-	Miço / Deckboy
Telsiz Zabiti / Radio Officer	IV / 2	-
Baş Mühendis/Makiniist / Chief Engineer	III / 2	3000 KW ve üzeri / More than 3000 KW
Baş Mühendis/Makiniist / Chief Engineer	III / 3	750 KW - 3000 KW Arası / Between 750 KW - 3000 KW
Sınırlı Baş Makiniist / Restricted Chief Engineer	SEC. A III / 2 PARA. 8	750 KW Altı (Yakın Kırsal Seferde) / Less than 750 KW (At Near Coastal Voyage)
İkinci Mühendis/Makiniist / Second Engineer	III / 2	3000 KW ve üzeri / More than 3000 KW
İkinci Mühendis/Makiniist / Second Engineer	III / 3	750 KW - 3000 KW arası / Between 750 KW and 3000 KW
Vardiya Mühendisi/Makiniisti / Watchkeeping Engineer Officer	III / 1	3000 KW ve üzeri / More than 3000 KW
Vardiya Mühendisi/Makiniisti / Watchkeeping Engineer Officer	III / 1	750 KW - 3000 KW arası / Between 750 KW and 3000 KW
Sınırlı Vardiya Makiniisti / Restricted Watchkeeping Eng. Officer	SEC. A III / 1 PARA. 9	750 KW Altı (Yakın Kırsal 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

Form No: S0004 Rev.01



**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, 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 tanıma 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 than 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 Zabit 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 Zabit 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	Yakın Kıyılal Sefer / Near Coastal Voyage
------------------------------	---

Düzenlenme Tarihi ve Yeri  
Date and Place of Issue:

12.04.2018 / İSTANBUL


Geçerlilik Tarihi  
Date of Expire

08.04.2023

Mustafa KIRAN


İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI  
HARBOUR MASTER OF İSTANBUL

## 314



**T.C. Sağlık Bakanlığı**  
Türkiye Sağlık ve Sosyal  
Hıyay Bakanlığı  
Ministry of Health  
and Social Affairs 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**  
**SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE**



**İstanbul Sağlık ve Sosyal Hıyay Bakanlığı**  
Ministry of Health and Social Affairs of Istanbul

**Liman**  
Port

**Geminin veya İç Su Gemisinin Adı :**  
Name of ship or inland navigation vessel

**İncelemenin yapıldığı tarihte ambarlar**  
At the time of inspection holds were unladen/aden with

**Tarih / Date :** 18 Sep 2016

**Genel Sıra No :** 2131

**Bu sertifikayı, İnceleme ve 1) kontrollden muafiyet veya 2) uygulanıan kontrol önlemlerinin tutanağıdır.**  
(This certificate records the inspection and 1) exemption from control or 2) control-measures applied)

**Merkez Sıra No :** 129

**Kayıt / IMO Numarası :** 9480370

**Registration / IMO No.**

**kargo ile doludur/boştur.**  
Cargo

**Geminin veya İç Su Gemisinin Adı :**  
Name of ship or inland navigation vessel

**BEYLERBEYİ**

**Bayrağı :** TURKEY

**Flag**

**Ton :** 2977

**Tonnes of**

**İnceleme yapılan bölge (sistemler ve hizmetler)**  
Inspected (systems and services)

**1) Kontrol**  
1) Control

**2) Kontrol**  
2) Control

**3) Kontrol**  
3) Control

**4) Kontrol**  
4) Control

**5) Kontrol**  
5) Control

**6) Kontrol**  
6) Control

**7) Kontrol**  
7) Control

**8) Kontrol**  
8) Control

**9) Kontrol**  
9) Control

**10) Kontrol**  
10) Control

**11) Kontrol**  
11) Control

**12) Kontrol**  
12) Control

**13) Kontrol**  
13) Control

**14) Kontrol**  
14) Control

**15) Kontrol**  
15) Control

**16) Kontrol**  
16) Control

**17) Kontrol**  
17) Control

**18) Kontrol**  
18) Control

**19) Kontrol**  
19) Control

**20) Kontrol**  
20) Control

**21) Kontrol**  
21) Control

**22) Kontrol**  
22) Control

**23) Kontrol**  
23) Control

**24) Kontrol**  
24) Control

**25) Kontrol**  
25) Control

**26) Kontrol**  
26) Control

**27) Kontrol**  
27) Control

**28) Kontrol**  
28) Control

**29) Kontrol**  
29) Control

**30) Kontrol**  
30) Control

**31) Kontrol**  
31) Control

**32) Kontrol**  
32) Control

**33) Kontrol**  
33) Control

**34) Kontrol**  
34) Control

**35) Kontrol**  
35) Control

**36) Kontrol**  
36) Control

**37) Kontrol**  
37) Control

**38) Kontrol**  
38) Control

**39) Kontrol**  
39) Control

**40) Kontrol**  
40) Control

**41) Kontrol**  
41) Control

**42) Kontrol**  
42) Control

**43) Kontrol**  
43) Control

**44) Kontrol**  
44) Control

**45) Kontrol**  
45) Control

**46) Kontrol**  
46) Control

**47) Kontrol**  
47) Control

**48) Kontrol**  
48) Control

**49) Kontrol**  
49) Control

**50) Kontrol**  
50) Control

**51) Kontrol**  
51) Control

**52) Kontrol**  
52) Control

**53) Kontrol**  
53) Control

**54) Kontrol**  
54) Control

**55) Kontrol**  
55) Control

**56) Kontrol**  
56) Control

**57) Kontrol**  
57) Control

**58) Kontrol**  
58) Control

**59) Kontrol**  
59) Control

**60) Kontrol**  
60) Control

**61) Kontrol**  
61) Control

**62) Kontrol**  
62) Control

**63) Kontrol**  
63) Control

**64) Kontrol**  
64) Control

**65) Kontrol**  
65) Control

**66) Kontrol**  
66) Control

**67) Kontrol**  
67) Control

**68) Kontrol**  
68) Control

**69) Kontrol**  
69) Control

**70) Kontrol**  
70) Control

**71) Kontrol**  
71) Control

**72) Kontrol**  
72) Control

**73) Kontrol**  
73) Control

**74) Kontrol**  
74) Control

**75) Kontrol**  
75) Control

**76) Kontrol**  
76) Control

**77) Kontrol**  
77) Control

**78) Kontrol**  
78) Control

**79) Kontrol**  
79) Control

**80) Kontrol**  
80) Control

**81) Kontrol**  
81) Control

**82) Kontrol**  
82) Control

**83) Kontrol**  
83) Control

**84) Kontrol**  
84) Control

**85) Kontrol**  
85) Control

**86) Kontrol**  
86) Control

**87) Kontrol**  
87) Control

**88) Kontrol**  
88) Control

**89) Kontrol**  
89) Control

**90) Kontrol**  
90) Control

**91) Kontrol**  
91) Control

**92) Kontrol**  
92) Control

**93) Kontrol**  
93) Control

**94) Kontrol**  
94) Control

**95) Kontrol**  
95) Control

**96) Kontrol**  
96) Control

**97) Kontrol**  
97) Control

**98) Kontrol**  
98) Control

**99) Kontrol**  
99) Control

**100) Kontrol**  
100) Control

**Bulunan Kanıtlar 1**  
Evidence Found

**Numune Sonuçları 2**  
Sample Results

**Bakılan Belgeler**  
Documents Reviewed

**Crew List**

**İnceleme yapılan bölge (sistemler ve hizmetler)**  
Inspected (systems and services)

**1) Kontrol**  
1) Control

**2) Kontrol**  
2) Control

**3) Kontrol**  
3) Control

**4) Kontrol**  
4) Control

**5) Kontrol**  
5) Control

**6) Kontrol**  
6) Control

**7) Kontrol**  
7) Control

**8) Kontrol**  
8) Control

**9) Kontrol**  
9) Control

**10) Kontrol**  
10) Control

**11) Kontrol**  
11) Control

**12) Kontrol**  
12) Control

**13) Kontrol**  
13) Control

**14) Kontrol**  
14) Control

**15) Kontrol**  
15) Control

**16) Kontrol**  
16) Control

**17) Kontrol**  
17) Control

**18) Kontrol**  
18) Control

**19) Kontrol**  
19) Control

**20) Kontrol**  
20) Control

**21) Kontrol**  
21) Control

**22) Kontrol**  
22) Control

**23) Kontrol**  
23) Control

**24) Kontrol**  
24) Control

**25) Kontrol**  
25) Control

**26) Kontrol**  
26) Control

**27) Kontrol**  
27) Control

**28) Kontrol**  
28) Control

**29) Kontrol**  
29) Control

**30) Kontrol**  
30) Control

**31) Kontrol**  
31) Control

**32) Kontrol**  
32) Control

**33) Kontrol**  
33) Control

**34) Kontrol**  
34) Control

**35) Kontrol**  
35) Control

**36) Kontrol**  
36) Control

**37) Kontrol**  
37) Control

**38) Kontrol**  
38) Control

**39) Kontrol**  
39) Control

**40) Kontrol**  
40) Control

**41) Kontrol**  
41) Control

**42) Kontrol**  
42) Control

**43) Kontrol**  
43) Control

**44) Kontrol**  
44) Control

**45) Kontrol**  
45) Control

**46) Kontrol**  
46) Control

**47) Kontrol**  
47) Control

**48) Kontrol**  
48) Control

**49) Kontrol**  
49) Control



**11. Medical Stores Certificate**  
**(İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)**

<p>T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ <b>Samsun</b> Sahil Sağlık Denetleme Merkezi</p>	 <p>Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü</p>	<p>REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF HEALTH GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH FOR BORDER AND COASTAL AREAS OF TURKEY <b>Samsun</b> Coastal Health Control Center</p>
<p><b>İLAÇ ve TIBBİ DONANIM SERTİFİKASI</b> <b>MEDICAL STORES CERTIFICATE</b></p>		
<b>Geminin Adı</b> <i>Ship's Name</i>	: BEYLERBEYİ	
<b>İmo No</b> <i>Imo Number</i>	: 480370	
<b>Çağrı İşareti</b> <i>Calling Sign</i>	: TCSK7	
<b>Geminin Cinsi</b> <i>Type of Ship</i>	: TANKER	
<b>Net Tonu</b> <i>Net Tonnage</i>	: 2977	
<b>Bayrak</b> <i>Flag</i>	: TÜRKİYE	
<b>Veriliş Tarihi</b> <i>Date of Issuance</i>	: 4/11/2016	
<b>Geçerlilik Tarihi</b> <i>Validity Date</i>	: 4/11/2017	
<p>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.</p> <p>Upon the inspection result on board ship given name above, the mandatory medicines and medical supplies are appropriate according to; The Regulation issued in the Official Gazette with No. 24794 dated 23 June 2002 for "Minimum Health and Safety Conditions for a Better 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).</p>		
<p>Sağlık Denetleme Merkezi Tabibi <i>Physician of Health Control Center</i></p> <p>Adı, Soyadı (Name, Surname): <b>Dr. İsmail ALKAN</b> İmza, Mühür (Signature, Seal): <b>Samsun Sahil Sağlık</b> <b>Deniz Mhk.</b> <b>Dip. Tas. No: 73631</b></p>		

## 12. Continuous Synopsis Record (Sürekli Özet Kayıt Belgesi)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
SÜREKLİ ÖZET KAYIT BELGESİ  
GOVERNMENT OF REPUBLIC OF TURKEY  
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)

FORM 1

IMO NUMARASI IMO 9480370 OLAN GEMİ İÇİN SÜREKLİ ÖZET KAYDI (CSR) DOSYA  
NUMARASI TUGS 2086-8 OLAN GEMİ İÇİN;  
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER TUGS 2086-8 FOR THE SHIP  
WITH IMO NUMBER : IMO 9480370

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) : 2012/05/02
2	Bayrak Devleti : Flag state : THE REPUBLIC OF TURKEY
3	(2. maddede belirtilen) Bayrak Devletine Tescil Tarihi : Date of registration with the State indicated in 2 : 2011/12/01
4	Geminin Adı : Name of ship : BEYLERBEYİ
5	Bağlama Limanı : Port of Registration : İSTANBUL
6	Geminin mevcut kayıtlı Donatanın adı : Name of current registered owner (s): ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK ANONİM Kayıtlı adresi : ŞİRKETİ Registered address (es) : Büyükdere Cad. No:145 Zincirlikuyu Şişli-İstanbul-TURKEY
7	Müseccel Gemi Sahibi Tanınma Numarası: Registered Owner Identification Number: 5561211
8	Eğer gemi kirada ise mevcut kiracı veya kiracıların isim(ler)i : If applicable of current registered bareboat charterer (s) : N/A Kayıtlı adresi : Registered address (es) :
9	Şirket ismi (ISM) : Name of Company (International Safety Management): ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK ANONİM Kayıtlı adresi : ŞİRKETİ Registered address (es): Büyükdere Cad. No:145 Zincirlikuyu SMS faaliyetlerini icra edenlerin adresleri : Şişli-İstanbul-TURKEY Address (es) of its safety management activities :
10	Şirket Tanınma Numarası: Company Identification Number: 5561211
11	Geminin bağlı olduğu tüm Klas Kuruluşlarının isimleri : Name of all classification societies with the ship is classed : NIPPON KAIJI KYOKAI (CLASS NK)
12	DOC Sertifikasını düzenleyen idare/Hükümet/Yetkili Kuruluş: Administration/ Government/ Recognized Organization which issued Document of Compliance : NIPPON KAIJI KYOKAI (CLASS NK) UNDER THE Body which carries out audit (if different) : AUTHORITY OF THE REPUBLIC OF TURKEY
13	SMS Sertifikasını düzenleyen idare/Hükümet/Yetkili Kuruluş: Administration/ Government/ Recognized Organization which issued Safety Management Certificate : NIPPON KAIJI KYOKAI (CLASS NK) UNDER THE Body which carries out audit (if different) : AUTHORITY OF THE REPUBLIC OF TURKEY
14	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasını düzenleyen idare/Hükümet/Yetkili Kuruluş: Administration/ Government/ Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate :Body which carries out audit (if different) : NIPPON KAIJI KYOKAI (CLASS NK) UNDER THE AUTHORITY OF THE REPUBLIC OF TURKEY
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 : N/A
16	Açıklamalar (Uygun ilgili bilgileri ekleyin) Remarks (insert relevant information as appropriate) N/A

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

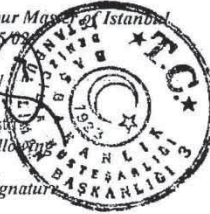
: Behalf of Harbour Master of Istanbul  
İstanbul-2012/05/02

: K. Şafak ÖZCAN

Bu belge ..... gününde gemide teslim alınmış ve CSR dosyasına eklenmiştir.  
This document was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following date

..... (doldurulduğu/fill in) Tarih/Date

..... İmza/Signature





**13. International Ship Security Certificate  
(Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası)**



Page 1 of 4  
Certificate No. **12HO-0342ISSC**  
(MS1409005)

**INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

**REPUBLIC OF TURKEY**

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 the Republic of Turkey  
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name of ship : **BEYLERBEYI**  
Distinctive number or letters : **TCSK7**  
Port of registry : **Istanbul**  
Type of ship : **Gas carrier**  
Gross tonnage : **7893**  
IMO Number : **IMO 9480370**  
Name and address  
of the Company : **ANADOLUHSARI TANKERCİLİK A.S.**  
**Buyukdere Caddesi, Aygaz Han 145/1 Zincirlikuyu**  
**Istanbul 34394 Turkey**

Company identification number : **IMO 5561211**

**THIS IS TO CERTIFY:**

- 1 that 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 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 ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial\* / ~~renewal~~\* verification on which this certificate is based **19th May 2012**

This Certificate is valid until **18th May 2017**, subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at **Tokyo**

Date of issue **12th July 2012**

Anniversary Date: 18th May



**Naotoshi Sumi**  
General Manager of Safety Management Systems Department  
**NIPPON KAIJI KYOKAI**

ISSC(2009.1.1)

## 14. Document of Compliance (İşletme ISM Sertifikası)



Certificate No. **11HO-1048TURDOC**

### 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 : **ANADOLU HISARI TANKERCİLİK A.Ş.**  
**Buyukdere Caddesi, Aygaz Han 145/1 Zincirlikuyu**  
**Istanbul 34394 Turkey**

Company identification number : **IMO 5561211**

**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~~

This Document of Compliance is valid until **1st March 2016**, subject to periodical verification.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **2nd March 2011**

Issued at **Tokyo**

Date of issue **27th June 2011**

Anniversary Date : 1st March

  
**Naotoshi Sumi**  
General Manager of Safety Management Systems Department  
**NIPPON KAIJI KYOKAI**

DOC (2009.1.1)

## 15. Safety Management Certificate (Emniyet Yönetimi Belgesi)

Page 1 of 3



Certificate No. **17HO-1306SMC**  
(SMS1409005)

### 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 : **BEYLERBEYI**  
Distinctive number or letters : **TCSK7**  
Port of registry : **Istanbul**  
Type of ship\* : **Gas carrier**  
Gross tonnage : **7893**  
IMO Number : **IMO 9480370**  
Name and address  
of the Company : **ANADOLUHSARI TANKERCİLİK A.S.**  
**Buyukdere Caddesi, Aygaz Han 145/1 Zincirlikuyu Istanbul**  
**34394 Turkey**  
Company identification number : **IMO 5561211**

**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 **18th May 2022**, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **16th May 2017**

Issued at **Tokyo**

Date of issue **7th July 2017**

Anniversary Date : 18th May

  
**Yoshinori Kozeki**  
General Manager of Ship Management Systems Department  
**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.

SMC(2010.7)

**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 <sup>1</sup>	IMO Number <sup>2</sup>

**Type of ship<sup>3</sup>**

- ☐ 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<sup>4</sup>                      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:

<sup>1</sup> For oil tankers

<sup>2</sup> Refer to the IMO Identification Number Scheme adopted by the Organization by Resolution A.600(15)

<sup>3</sup> Select as appropriate

<sup>4</sup> 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<sup>5</sup> survey: Signed \_\_\_\_\_  
(Surveyor to Türk Loydu)  
Place \_\_\_\_\_  
Date \_\_\_\_\_  
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual / Intermediate<sup>5</sup> 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)

<sup>5</sup> Delete as appropriate

**17. International Sewage Pollution Prevention Certificate**  
**(Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi)**



Page 1 of 3

Turkey

**INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

Certificate No. 18IT0196-SPP

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  
**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**  
Number of persons which the ship is certified to carry : **25**  
IMO Number : **IMO 9480370**

New / ~~existing~~ ship <sup>1)</sup>

Type of ship for the application of regulation 11.3: <sup>1)</sup>

~~New~~ / ~~existing passenger ship~~ <sup>2)</sup>

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 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 is equipped with a sewage treatment plant / ~~comminuter~~ / holding tank <sup>1)</sup> 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 : <sup>1)</sup>

Type of sewage treatment plant **SBT-25**

Name of manufacturer **Taiko Kikai Industries Co., Ltd.**

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.150(55)~~

~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the  
Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants, adopted by  
resolution MEPC.227(64), as amended, including / excluding <sup>2)</sup> the standards of section 4.2 thereof.~~

~~The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in  
the guidelines developed by the Organization.~~

<sup>1)</sup> Delete as appropriate.



1.2. ~~Description of comminuter~~ :<sup>1)</sup>Type of comminuter N.A.Name of manufacturer N.A.Standard of sewage after disinfection N.A.1.3. Description of holding tank :<sup>1)</sup>Total capacity of the holding tank 1-Cabin Water Drain Tk=4.5m3 + 2-Grey Water Tk=11.6m3Location 1-Engine Room Fr.No.9-12 (P) - 2-Engine Room Fr.No.9-12 (P)

1.4. A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore 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 material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until <sup>2)</sup>8 April 2023

subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV 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. A. TINSOY, Surveyor)  
NIPPON KAIJIKYOKAI

1) Delete as appropriate.

2) Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

**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<sup>1</sup> 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

On

(Place of issue of Certificate)

(Date of issue)

**TÜRK LOYDU**

Note : This Certificate shall be supplemented by Record of Construction and Equipment No:

<sup>1</sup> 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

Form No: ST 506-04/ 28<sup>th</sup> December 2015

Page 2 of 5

**19. P&I Club**  
**(Koruma ve Tazmin Sigortası)**



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](mailto:underwriting.ukclub@thomasmiller.com)  
[www.ukpandi.com](http://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.



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 8243)

#### **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)**

Certificate No: DM15M0222000735  
(Sertifika Numarası)

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT  
OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE**  
**(GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ HUKUKİ  
SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ SİGORTA VEYA DİĞER MALİ TEMİNAT SERTİFİKASI)**

Issued in accordance with the provisions of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

(2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesi Hükümlerine Uygun Olarak Düzenlenmiştir.)

Name of ship Geminin adı	BEYLERBEYİ	IMO Number IMO Numarası	9480370
Distinctive number or letters Belirleyici numara veya harfler	TCSK7	Port of registry Tescilli limanı	İSTANBUL
Name and address of owner Gemi sahibinin adı ve adresi	ANADOLU HİSARİ TANKERCİLİK ANONİM ŞİRKETİ BÜYÜKDERE CAD. NO:145 ZİNCİRLİKUYU ŞİŞLİ/ İSTANBUL		

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.

(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.)

Type of Security POLICY OF INSURANCE  
(Teminatın türü)

Duration of Security FROM NOON GMT 20th FEBRUARY 2015 TO NOON GMT 20th FEBRUARY 2016  
(Teminatın süresi)

Name and address of the Insurer(s) and / or Guarantor(s)  
(Sigorta eden(ler) ve / veya Garantör(ler) in adı ve adresi)

Name THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (EUROPE) LIMITED  
(İsim)

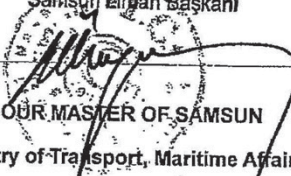
Address 90 FENCHURCH STREET LONDON EC3M 4ST ENGLAND  
(Adres)

This certificate is valid until NOON GMT 20th FEBRUARY 2016  
(Bu sertifikanın geçerli olduğu tarih)

Issued or certified by the Government of REPUBLIC OF TURKEY  
(Düzenleyen veya tasdik eden hükümet)

At SAMSUN  
(Yer)

On 25.02.2015  
Date (Tarih)

**Aydın ÜNAL**  
Samsun Liman Başkanı  
  
HARBOUR MASTER OF SAMSUN  
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications



## ONİKİNCİ BÖLÜM

### 12.1 - DENİZ TURİZMİ

#### 12.1.1 – Kruvaziyer Turizmi

- 12.1.1.1 – Kruvaziyer Gemilerde Acentelik İşlemleri
  - a. Başvuru ve Koşulları
  - b. Kruvaziyer Gemilerin Liman İşlemleri
  - c. Bir Geminin Limana Gelişinde Yapılacak İşlemlerin Sıralaması
  - d. Gemilerin Geliş-Gidiş Kontrolü için Gerekli Dokümanlar
  - e. Gemilerin Limanda Bulunduğu süre içinde Yapılan İşler

#### 12.1.2 – Yat Turizmi

- 12.1.2.1 – Uygulama
- 12.1.2.2 – Tanımlar
- 12.1.2.3 – Yat Turizmi ile İlgili Genel Kurallar
  - a. Başvuru ve Koşulları
  - b. Yatların Giriş İşlemleri
  - c. Giriş İşlemlerinin Sıralaması
  - d. Sağlık Kontrolü
  - e. Pasaport Kontrolü
  - f. Liman Başkanlığı
  - g. Gümrük Kontrolü
  - h. Yatların Acentelik İşlemleri
  - ı. Yatların Sınıflandırılması
  - i. Yatların Türk Limanına Girişi
  - j. Yurda Giriş Yapmış Olan Yatların Güzergah, Kaptan, Donatan vb Değişikliği
  - k. Yat Kayıt Belgesi (Transit Log) Geçerlilik Sürei
  - l. Türk Limanlarında Bulunan Yabancı Bayraklı Yatlara İlişkin İşlemler
  - m. Yatların Türkiye’de Kalış Süreleri
  - n. Yabancı Bayraklı Yatlara ait Yedek Parçalar ve Malzemeler
  - o. Yabancı Yatların Yakıt İkmalleri
  - ö. Türk Bayraklı Özel Yatlara İlişkin İşlemler
  - p. Diğer İşlemler
  - r. Çıkış İşlemleri / Yatların Yurt Dışına Çıkışı

HAZIRLAYAN  
Ruhi DUMAN

## 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 turist 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, görececek 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 verdimekte 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 turizmde 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 Turizmde 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.

### 12.1.1.1 – Kruvaziyer Gemilerde Acentelik İşlemleri

#### a. 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, Deniz ve İçsular Düzenleme 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.

#### **b. 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.

#### **c. 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, deniz aşırı 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 yük ile ilgili gümrük işlemlerini yapar.

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 Belgei- LÇB" vermez.

#### **d. Gemilerin geliş – gidiş kontrolü için gerekli dokümanlar**

Yukarıda belirtilen resmi kurumlara verilmek üzere gemi yetkili personeli tarafından hazırlanan başlıca dokümanlar:

1. Yolcu Listesi,
  2. Tayfa listesi,
  3. Gemiden ayrılan yolcu listesi,
  4. Gemiden ayrılan tayfa listesi,
  5. Gemiye katılan yolcu listesi,
  6. Gemiye katılan tayfa listesi,
  7. Ship's Stores list, (Gemi levazım listesi)
  8. Tayfa beraberindeki eşya listesi,
  9. Geminin yakıt durumunu gösterir liste,
  10. Gemi sertifikalarının kopyaları,
  11. Ballast Report,
  12. Çöp belgesi,
  13. 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.



#### **e. Gemilerin limanda bulunduğu süre içinde yapılan işler:**

##### **a. 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.

##### **b. 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.

##### **c. Yakıt İkmali**

Armatör ile gerekli tüm anlaşmalar tamamlandıktan sonra, yakıt firmaları geminin geliş detaylarını ve yakıt ikmalinin zamanını acenteler vasıtası ile koordineli yapmak zorundadır.

##### **d. 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.

##### **e. 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.

##### **f. 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:

1. 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.
2. Orijinal gemi sertifikaları ve gemi adamları yeterlilikleri ile Liman Başkanlığı'na müracaat edilerek Liman Çıkış Belgesi - LÇB alınır.
3. Alınan Liman Çıkış Belgesi (LÇB) ile Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne müracaat edilerek, ilgili evrak beyanından sonra gemi gidiş pratikası alınır.
4. Geminin kalkışına dair tüm çıkış dokümanları hazır olduktan sonra Gümrük Muhafaza Memuru, Pasaport Polisi ve acente yetkilisi gemiye giderek gemi tarafından hazırlanan ve yukarıda 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 özelemlerinin 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 itibarıyla, 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 amaçlanmaktadır.

### 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,

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:

#### 1. Turizm İşletmeleri

Türk ve yabancı uyruklu, gerçek veya tüzel kişilerce birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen ve turizm sektöründe faaliyet gösteren ticari işletmeleri,

#### 2. Turizm İşletmesi Belgesi

Turizm sektöründe faaliyet gösteren turizm işletmelerine Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından verilen belgeyi,

### 3. Belgeli Turizm Yatırım İşletmeleri

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi verilmiş deniz turizmi tesisleri veya araçlarını,

### 4. Deniz turizmi tesisleri

Münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım ve sosyal hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan turizm tesislerini,

### 5. Deniz turizmi araçları

Deniz turizmi hizmetinde kullanılan gezi, spor, eğlence amaçlı, denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatlar, kruvaziyer gemileri, günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel ve lokanta, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçlarını,

### 6. 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 belgeyi,

### 7. Dalabilir deniz aracı

İnsan taşıyan, fiziksel olarak su altında ve su üstünde seyir esnasında bir desteğe bağlı olmadan hareket edebilen veya her durumda su üstü desteği ile su altında çalışan deniz aracını,

### 8. Günübirlik gezi teknesi

Gezi, spor, eğlence ve turizm amacı ile limandan aldığı yolcuyu aynı gün aynı limanda indiren Denize Elverişlilik Belgesine sahip tekneleri,

### 9. Yat

Kamarası, tuvaleti, lavabosu ve mutfacı olan, ticarî veya özel olarak gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yatçı sayısı onikiyi veya yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen, tonilato belgesinde “özel yat” veya “ticari yat” olduğu belirtilen deniz araçlarını,

### 10. Yatçı

Mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor, eğlence amacıyla yatta bulunan kişileri,

### 11. 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,

### 12. İkel Yapılı Ahşap Gmi

Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfacı olan, gezi, spor ve eğlence amacıyla yararlanılan; ağırlıklı olarak ahşap malzemenin ve el ustalığının kullanıldığı; taşıdığı yolcu sayısı 36’ ı (dahil) geçmeyen), geleneksel ve ikel metotlarla inşa edilmiş, özel tasarımı hazi veya tarihi bir geminin kopyası veya benzeri olarak inşa edilmiş gemiyi,

ifade eder.

## 12.1.2.3 – Yat Turizmi ile ilgili genel kurallar

### a. 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 ve İçsular 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, Denizcilik ve Haberleşme 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.

#### **b. Yatların giriş işlemleri**

Yatların ülkeye ve limana giriş işlemleri için;

- Deniz Ticaret Odası,
- Liman Başkanlığı,
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği,
- Emniyet Müdürlüğü Pasaport Polisi,
- Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,

ilgili birimlerinde müracaat yapılır.

#### **c. Giriş işleminin sıralaması:**

1. Yat Türk limanına gelmeden evvel, yatın özelliğine göre Deniz Ticaret Odası'ndan "Yat Kayıt Belgesi" "Transit Log" alınır.
2. Elektronik ortamda Liman Başkanlığı'na Yat Kayıt Belgesi müracaatı yapılır ve yatın bilgileri girilir.
3. Sağlık, Pasaport Polisi ve Gümrük Muhafaza kontrol ve giriş işlemleri yapılır.
4. Giriş kontrolünden sonra liman başkanlığından Yat Kayıt Belgesi onaylatılır.

#### **d. 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 Yat Kayıt 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.

#### **e. 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 Yat Kayıt Belgesi imzalanır. Deniz turizmi araçları için yapılan bu işlemler, sonradan uğrayacakları Türk limanları ve kışlama yaptıkları alanlarda da geçerlidir.

#### **f. 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 Yat Kayıt 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 idarelerince düzenlenecek belge üzerinde yapılır.

#### **g. 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, Yat Kayıt Belgesi üzerinde kendilerine ayrılmış bölümü imzalar.

Yat Kayıt Belgesi ile seyir yapan tüm deniz turizm araçları, Gümrük Muhafaza idaresinin bilgisi ile hareket ederler.

#### **h. 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.

#### **i. 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

#### **i. 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 1. maddedeki özelliğine göre, Deniz Ticaret Odası'ndan (Transit Log) Yat Kayıt Belgesi 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. İnternet sisteminde yat bilgilerine ulaşıldığında, işlemler için Deniz Ticaret Odası'ndan alınan Yat Kayıt Belgesi sisteme girilir. Sisteme girilen Yat Kayıt Belgesi'nde Y1 sütunu çağrılır. İstenilen bilgiler eksiksiz doldurularak liman başkanlığının onayına sunulur. Girilen bilgiler doğrultusunda Y1 nüshası ekrana çağrılarak Yat Kayıt 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 Yat Kayıt 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 Yat Kayıt 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 Yat Kayıt Belgesi Y1 nüshasını onaylar ve belge üzerinde de onay verir. Böylece teknenin Türkiye'ye giriş işlemleri tamamlanmış olur.

#### **j. 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, Yat Kayıt Belgesi'nde bulunan D1, D2 ve D3 nüshalarına sisteme girilerek kaydedilir ve ilgili liman başkanlığı, Sahil Sıhhiye ve Gümrük Muhafaza kuruluşlarına onaylatılır.



#### **k. Yat Kayıt Belgesi (Transit Log) geçerlilik süresi**

Yurda giriş yaparak Yat Kayıt Belgesi almış fakat bir yıl geçmesine rağmen yurtdışına çıkış yapmamış olan teknelerin Yat Kayıt Belgesi alındığı tarihten itibaren bir yılı doldurduğunda süresi biter. Bu durumda teknede bulunan Yat Kayıt Belgesi Y2 nüshası ile sistemden, Liman Başkanlığı ve Gümrük Muhafaza idaresinde kapatılır. Yeni alınan Yat Kayıt Belgesi sisteme girilerek yine liman başkanlığı ve Gümrük Muhafaza'dan onay alınır.

#### **l. Türk limanlarında bulunan yabancı Bayraklı yatlara ilişkin işlemler**

Türkiye limanlarına gelen veya bu limanlardan ayrılan yabancı bayraklı deniz turizm araçlarının işlemleri, Yat Kayıt Belgesi ile yürütülür.

a. 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.

b. Yatların limanlara giriş ve çıkışının takibi, Yat Kayıt Belgesi üzerinden Gümrük Muhafaza idareleri tarafından yapılır.

c. Haklarında yapılmış bir ihbar olmadıkça, yatlarda arama yapılmaz.

d. Yatta bulunan eşyanın kontrolü Yat Kayıt Belgesi ekinde bulunan demirbaş eşya listesine göre yapılır.

e. Yabancı bayraklı yatlar, iş akdi yapılmak kaydıyla Türk gemi adamı çalıştırabilir.

f. Yabancı bayraklı özel yatın hissedarlarından birinin Türk olması halinde yat sahibinden ve yat sahibinin ailesinden yurtdışı ikametgahı aranmaz.

#### **m. 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 Yat Kayıt 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.

Türk ve yabancı bayraklı deniz turizm araçları Türkiye'de beş yıl kalabilirler. Bu süre, sebep gösterilmek kaydıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca beş yıl daha uzatılabilir.

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.

#### **n. 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.

#### **o. Yabancı yatların yakıt ikmalleri**

Yabancı teknelerin yakıt ikmalleri, yat limanı ve tesislerinde bulunan yakıt tedarikçileri tarafından gümrük muhafaza nezaretinde yapılır.

#### **ö. Türk Bayraklı Özel Yatlara İlişkin İşlemler**

Türk Bayraklı Özel Yatlar, bir limandan diğer limana yapacağı seyir için liman başkanlıklarından Özel Yat Kayıt 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 Yat Kayıt Belgesi düzenlenir.

**p. Diğer işlemler**

Yatta bulunan yatçı ve mürettebat sayısı Yat Kayıt Belgesi ile beyan edildiğinden yatın girişinde ayrıca yatçı ve mürettebat listesi istenmez.

Yat Kayıt 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 Yat Kayıt Belgesi işlemleri, yatın ilk denize indirildiği yerde başlar.

Yat sahibinin değişmesi, yatın yurtdışına çıkması veya herhangi bir nedenle belgenin kaybedilmesi halinde, Yat Kayıt Belgesi'nin geçerliliği sona erer. Kaptanın değişmesi bu belgenin değiştirilmesini gerektirmez. Ancak, kaptan değişikliği Yat Kayıt Belgesi'ne işlenir.

**r. Çıkış işlemleri, Yatların yurtdışına çıkışı**

Ülkemize giriş yapmış olan yatların, ülkemizden çıkışı ile ilgili işlem yine Yat Kayıt Belgesi Y2 nüshası üzerinden yapılır. Yine internet sisteminde geçerli olan Yat Kayıt 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 Yat Kayıt 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 Yat Kayıt Belgesi incelenir.

Kontrol için tekneye gelen her üç kurum memuru, kendilerine düşen evrakın tetkikinden sonra teknenin ve mürettebatın yurtdışı çıkış işlemlerini yaptıktan sonra Yat Kayıt Belgesi üzerinde kendilerine ayrılmış bulunan yerleri imzalayarak kendilerine ait nüshaları alırlar ve böylece yatın "çıkış kontrolü" yapılmış olur.

## ON ÜÇ ÜNCÜ BÖLÜM

### 13.1 – KONTEYNER VE ELLEÇLEMESİ

- 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 – Ekipmanlar
- 13.1.9 – Konteyner Yükleme
- 13.1.10 – Güvenlik

HAZIRLAYAN  
Ruhi DUMAN

## 13.1 – KONTEYNER VE ELLEÇLEMESİ

### 13.1.1 – Giriş

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 (Normal, Tank, dökme, reefer vb) konteyner türleri üretilmiştir.

Konteyner kullanımının ve taşımacılığının dünyada hızla yaygınlaşması, doğal olarak konteyner gemilerinde de hızlı gelişmeyi beraberinde getirdi. Önceleri çeşitli yükler ile konteynerler (General kargo – konteyner ve dökme yük – konteyner) aynı gemilerde taşınırken, günümüzde sadece konteyner taşımak için dizayn edilmiş gemilerin sayısı ve kapasiteleri her geçen gün artış göstermektedir.

Dünya taşımacılık endüstrisinde artan taşıma talepleri hızla gelişmiş ve hâkim taşımacılık sistemine dönüşmüş olan Konteyner taşımacılığı, denizdeki ve limandaki tüm unsurlarını bir bütün içinde değerlendirilmesi gereken bir sistem oluşturmıştır. 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

Her türlü yük ve eşyayı içine alarak dış etkenlerden koruyan, hasara uğramasını ve kaybolmasını önleyen, yüklerin birleşmesini sağlayan, sağlam yapıda ve çok kere kullanılabilen deniz, kara ve hava taşıtlarıyla taşınmaya elverişli ve standart ölçülere sahip yükleme-boşaltma kolaylığı sağlayan, özel tertibatı bulunan, belirli standartlarda üretilen yük ve eşya taşımak için kullanılan kaplara, “**Konteyner**”denilmektedir.

Çok değişik alanlarda yaygın bir şekilde kullanılan bu kapalı kaplar, genel olarak 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:

- İçine konan yük ve eşyanın her türlü dış etkenlerden koruması,
- Çeşitli yüklerin aynı konteynerde taşınabilmesi,
- İçindeki yük ve eşyaların güvenli bir şekilde elleçlenebilmesi ve taşınabilmesi,
- Birçok yük ve eşyanın bir kerede elleçlenebilmesi,
- Taşıma kolaylığı ve ücretlerinde tasarruf sağlaması,
- 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.

### 1. Genel amaçlı konteynerler

Genel amaçlı konteynerler, özel bir tertibat gerektirmeyen ve her türlü eşyanın taşınmasında kullanılan kapalı tip konteynerler 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 ayak fazladır yani 9'6"dir.

#### i. 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.

#### ii. 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.

### 2. 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.

#### i. Kuru Dökme Yük (Dry Bulk) 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 taşınmasında da kullanılır.

#### ii. 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.

#### iii. 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.

#### iv. 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.

#### v. Üstü Açık (Open Top) Konteynerler

Boyutları itibarıyla 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.

#### vi. 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.

#### vii. Platform (Flat Rack) 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



taşımasına çok uygundur. Taşınan malların muhafazası için korkulukları vardır. Bu konteynerlerin sabit başlı ve sabit direkli ile kapakları ve direkleri katlanabilir olanları da vardır.

#### viii. 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 des Containers (B.I.C.)** Uluslararası Konteyner Bürosuna kaydını yaptırmakla yükümlüdür.

#### a. Zorunlu Tanımlama Bilgileri

Konteynerlerin tanımlanması; mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri numarası ve kontrol rakamından meydana gelen verilerden oluşur. Tanımlama bunların hepsini kapsar.

##### i. Mal sahibi kodu:

Üç büyük harf ile gösterilir. Bu kodlar her konteynerde özeldir ve özel olması için ilgili ulusal kuruluş aracılığı ile **Bureau International des Containers (B.I.C.)** Uluslararası Konteyner Bürosuna kayıt ettirilmelidir.

##### ii. Teçhizat kategori tanımlayıcısı:

Bir büyük Latin harfi ile gösterilir.

- a. *Tüm yük konteynerleri için U,*
- b. *Konteynerle ilgili sökülebilir teçhizat için J,*
- c. *Çekiciler ve şasiler için Z*

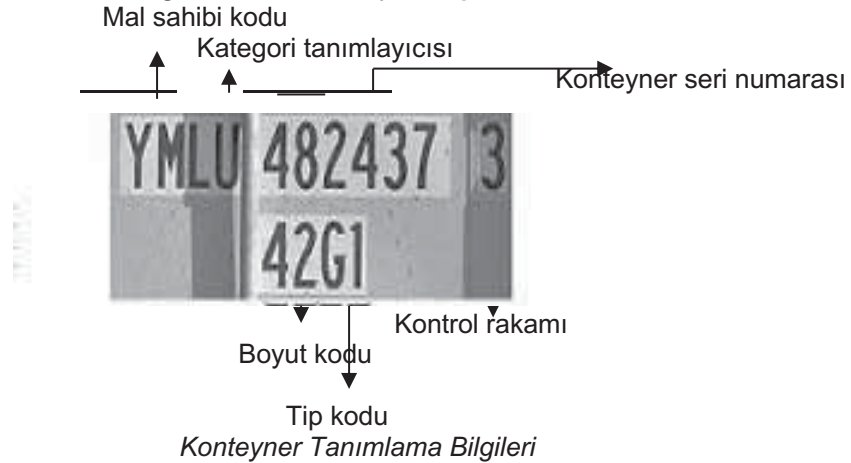
harfi kullanılır.

##### iii. 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.

##### iv. 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. Hesaplama şekli



### 13.1.6 – Konteyner Tanımlama İşaretleri

Yukarıda kısaca izah edilen tanımlama sistemine göre işaretlerin kullanımı yük konteynerleri için zorunludur ve bu işaretlerin bütün donatılar 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.

#### i. Boyut ve tip kodları:

##### a. Boyut:

Konteyner boyut tipleri iki karakter ile gösterilir. Birinci karakter (sayısal veya alfabetik) uzunluğu, ikinci karakter genişliği ve yüksekliği gösterir.

##### b. Tip:

İki karakter ile gösterilmektedir. Birincisi konteyner tipini gösteren alfabetik karakter, ikincisi Konteyner tipi ile ilgili genel özellikleri gösterir sayısal karakterdir.

#### ii. İşletme işaretleri

Bu işletme işaretleri, yalnızca yük konteynerlerinin üzerinde belirli bilgileri ve gözle görülebilen uyarıları bildirmek için kullanılan işaretlerdir. Her hangi özel bir kodu temsil etmek için kullanılmaz.

##### a. 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.

##### b. Hava/yer konteyneri sembolü

Konteynerin hava veya yer konteynerleri olduğunu, istifleme sınırlamaları ile göstermek için birtakım semboller kullanılmalıdır.

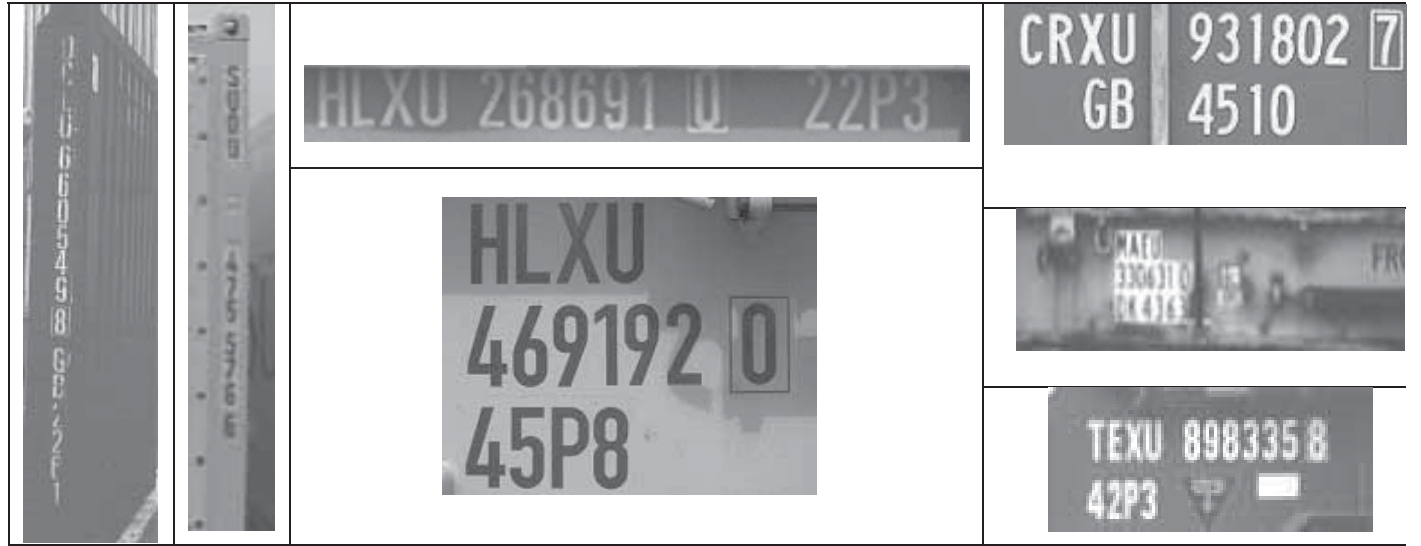
##### c. İşaretlerin yerleştirilmesi ve yeri

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 işaretleme 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.

- Boyut ve tip kodları, mümkün olduğunca mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri ve kontrol rakamının bulunduğu yatay çizginin altında tek bir çizgide olmalıdır.
- Mal sahibi kodu, teçhizat kategori tanımlayıcısı, seri ve kontrol rakamı düşey olarak gösterildiğinde boyut ve tip kodları zorunlu işaretlerin yanına yerleştirilmelidir.
- Bazı özel amaçlı konteynerlerde tamamen yatay veya düşey yerleştirme mümkün değilse diğer zorunlu işaretlerin yerleştirilmesi yatay ve düşey gruplar halinde yapılmalıdır.
- 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.
- 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 tara 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

MGW	24,000 kg 52,910 lb
TARE	2,250 kg 4,960 lb
NET	21,750 kg 47,950 lb
CUBE	33.5 m <sup>3</sup> 1,181 cft

40 Feet' lik Konteyner Levhası

MAX. GROSS	30,480 KGS. 67,200 LBS.
TARE	3,720 KGS. 8,200 LBS.
NET	26,760 KGS. 59,000 LBS.
CU. CAP.	67.8 CU.M. 2,394 CU.FT.





### 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:

#### i. 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.

#### ii. Yük elleçleme operasyonu

Bu operasyon gemi vinçleri ya da rıhtımda bulunan sahil vinçleriyle konteynerlerin gemiden boşaltılması veya gemiye yüklenmesine yönelik operasyondur.

#### iii. 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.

#### iv. Depolama operasyonları

Gemiden tahliye edilen konteyner ile gemiye yüklenmek üzere kapıdan giriş yapan konteynerlerin geçici depolama yerine alınması operasyonudur.

#### v. 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 – Ekipmanlar

Konteyner elleçlemesinde çeşitli araçlar kullanılmaktadır. Bunların büyük bir çoğunluğu konteynerin köşelerine (*kilit yuvalarına*) oturarak kilitleyen “**spreader**” ve döner kilitlerle (*twist lock*) donatılmıştır. Bunların dışında bıçaklı olanları da mevcuttur. Bu araçlar:

- Rıhtım vinci,
- Mobil vinç (Mobile Harbour Crane),
- Lastik tekerlekli vinç (Rubber Tyred Gantry) RTG
- Saha istif araçları (Transtainer, Reach Stacker, Straddle Carrier),
- Tır vinci (Sidelifter)
- Konteyner forklifti (straddle carrier)

olmak üzere belli başlı gruplara ayrılır.

#### Rıhtım vinci / Ship to Shore Gantry Crane SSG (Raylı vinç)

Bu vinç, belli bir ray üzerinde hareket eder. Karadan gemiye yükleme ve gemiden karaya tahliye yapar. Mobil Harbour Crane'ye oranla performansı daha yüksek bir ekipmandır. Dünyanın bütün limanlarında kullanılır.

#### Mobil vinç / Mobil Harbour Crane MHC

Konteyner rıhtım vinçleri gibi genellikle gemilerde yükleme boşaltma amacıyla kullanılmaktadır. Tekerlekleri üzerinde hareket eden karadan gemiye yükleme ve gemiden karaya tahliye yapar. Tekerlekleri üzerinde hareket ettiğinden, saha istifinde de kullanılır. Performansı Gantry Canelere

oranla düşük olduğundan, modern limanlarda tercih edilmez. Düşük maliyeti nedeniyle nispeten küçük limanlarda kullanılır.

#### **Lastik tekerlekli vinç / Rubber Tyred Gantry RTG**

Konteyner sahasında belli bir hatta tekerlekleri üzerinde hareket eder. İstif amacıyla kullanılır. Performansı yüksek bir ekipmandır. Modern konteyner limanlarında etkili bir şekilde kullanılır.

#### **Saha vinçleri (İstif 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. İstif yapma ve istiften alma işleri ile kara vasıtalarına yükleme-boşaltmada kullanılırlar. Dolu konteyner forkliftleri uygun aparat takılarak ağır parçaların elleçlenmesinde de kullanılırlar.

#### **Saha istif vinci / Transtainer**

Bu vinçler genellikle saha operasyonlarında, istif ve kara araçlarına konteyner yükleme-boşaltma işlerinde kullanılır. Blok olarak istiflenmiş düz bir hat (line) boyunca hareket eder. Genellikle lastik tekerlekli. Raylı sistemi de vardır.

#### **İstif aracı / Reach Stacker**

Konteyner sahasında istif amacıyla kullanılır. Tekerlekleri üzerinde limanın her yerine gidebilir. Dolu konteyner için tasarlanmış olanlar beş sıra yüksekliğe, boş konteynerler için tasarlanmış olanları sekiz sıraya kadar konteyner istifleyebilir.

#### **Köprü Vinçleri / Straddle Carrier**

Saha içi konteyner istifinde kullanılır. Bir konteyner taşıma kapasitesine sahiptir. Dar alanlarda manevra yapabilir.

#### **Vinçli Tır / Sidelifter**

Tıra monte edilen vinç sayesinde konteyner yükleme 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.

#### **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 yükleme**

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:

- Bir konteynerin içine birden fazla eşya yüklenecekse ağır olan yükler alta, hafif olan yük ve eşyalar üste konmalıdır.
- 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.
- Konteynere yüklenen yük sıvı ise akmayacak şekilde konmalı, gerekirse çift ambalaj yapılarak akma ve sızmalar önlenmelidir.
- Kuru yüklerin üstüne sıvı yükler kesinlikle konulmamalıdır. Sıvı ve katı eşyalar aynı konteynerde bulunacaksa sıvılar mutlaka alta konmalıdır.
- Varil ve palet yüklemelerinde aynı seviye ve hizada bulunmasına dikkat edilmelidir. Yükler sarsıntı esnasında birbirine zarar vermeyecek şekilde yüklenir.
- Konteyner içine tehlikeli eşya yüklenmişse, uluslararası taşımacılıkta kullanılan işaret etiketleriyle belirtilmelidir. Bu etiketin aynısı konteynerin dışına da yapıştırılmalıdır.

- Birbiriyle uyuşmayan ve birbirine zarar verebilecek yükler aynı konteynere konmamalıdır. Şayet aynı yere konacaksa mutlaka birbirinden ayrı bölmelere konmalıdır.
- Torbalı yükler düzgün bir şekilde istiflenmeli ve sağlamlaştırılmalıdır.
- Koku yayan eşyalarla koku emen eşyalar, aynı konteynere konmamalıdır.
- Küf yapıcı eşyaların küf yapmasını önleyecek şekilde üzerleri kapatılmalıdır.
- Gıda maddeleri ile zehirli maddeler asla aynı konteynere konmamalıdır.
- Soğutmalı konteyner yüklemeğinde, hava sirkülasyonu engellenmeyecek biçimde yüklenmelidir. Hava, eşyalar arasında rahat dolaşabilecek şekilde olmasına dikkat edilmelidir.
- 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.
- Nemli eşyalar ile rutubete duyarlı eşyalar aynı konteynere konmamalıdır. Nemden etkilenen eşyalar yüklenecekse konteynerin içine nem alıcı materyal konmalıdır.
- 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.
- Palet dışında başka mal yüklenmiş ise, üst üste gelen mallar birbirine bağlanmalı ve taşıma esnasında konteynerin duvarına yapılacak baskı azaltılmalıdır.
- Yük ve eşyaların yüklenmesinde uygun ekipmanın kullanılmasına, forklift bıçaklarının yüklenen eşyaya uygun olmasına dikkat edilmelidir.
- Forklift ile yükleme yapılıyorsa konteyner içine girişi kolaylaştırmak ve yüklerin sarsılmaması için uygun rampa kullanılmalıdır. Rampanın yüksekliğinin konteyner tabanına sıfır olmasına dikkat etmelidir.
- 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.
- 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.
- Yüklenecek yük miktarı, konteyner için tespit edilenden fazla yüklenmiş ise mutlaka belirtilmelidir.
- 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 Ship and 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.



## ONDÖRDÜNCÜ B Ö L Ü M

### 14.1 - ACENTELİK İLE İLGİLİ BELLİ BAŞLI MEVZUAT FİHRİSTİ

#### 14.1.1 – 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ( İlgili Bölümler )

Acentelik: Md 102 – 123  
Kıymetli Evrak Md 645 – 653  
Taşıma İşleri Komisyonculuğu: Md 917 – 930  
Deniz Ticareti 931 - 1400  
Gemi, kimliği, bayrağı, sicili, rehni, ipotek, sigorta, intifa hakkı: 931-1060  
Donatan ve Donatma İştiraki: 1061 – 1087  
Kaptan, görevleri, yabancı mevzuata uyma, yola çıkma, gemide hazır bulunma, gemi jurnali, deniz raporu, kaptanın donatana karşı hak ve yükümlülükleri: 1088 – 1118  
Deniz Ticareti Sözleşmeleri: 1119 – 1130  
Zaman Çarteri Sözleşmesi: 1131 – 1137  
Navlun Sözleşmesi: 1138 – 1141  
Yükleme ve Boşaltma (Demirleme yeri, hazırlık bildirimi, yükleme, boşaltma süresi, sürastarya, hesabı): 1142 – 1177  
Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları: 1178 – 1207  
Taşıtanın ve Yükletenin Sorumluluğu: 1208  
Yolculuğun Başlaması veya Devamına Engel Olan Sebepler Yüzünden Sözleşmenin Sona Ermesi: 1209 – 1227  
Denizde Taşıma Senetleri (Konişmento, içeriği, hükümleri, kıymetli evrak olma niteliği, navlun ispatı, diğer denizde taşıma senetleri): 1228 – 1242  
Emredici Hükümler: 1243 – 1245  
Zamanaşımı: 1246  
Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi: 1247 – 1271  
Deniz Kazaları – Müşterek Avarya: 1272 – 1285  
Çatma: 1286 – 1297  
Kurtarma: 1298 – 1319  
Gemi Alacakları: 1320 – 1327  
Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini: 1328 – 1349  
Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler: 1350 - 1400

#### 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 239 – 241 – Usulsüzlüklere ilişkin cezalar

4458 Sayılı Gümrük Kanununa İlişkin Gümrük Yönetmeliği:

Md 60 – 66	Özet Beyan
Md 67	Varış ÖÇncess Bildirim
Md 68 – 69	Süre Sınırları
Md 70 – 71	Risk Analizi
Md 72	Taşıtların Kontrolü
Md 73 – 76	Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Girmesi ve Gümrüğe Sunulması, Boşaltılması
Md 77 – 97	Eşyanın Geçici Depolanması
Md 212 – 307	Transit Rejimi İşlemleri
Md 435 – 437	Türkiye Gümrük Bölgesinden Çıkan Eşya (Özet Beyan, Kombine Taşımacılıkta Özet Beyan, Çıkış Öncesi 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](http://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 )
- 14.1.14 – (Tüm) Limanlar Yönetmeliği – (31.10.2012 tarihli Resmi Gazete)
- 14.1.15 - 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu

HAZIRLAYAN  
Neslihan BAŞARSLAN

<sup>i</sup> Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, (TBDTDT) m. 3

