

GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ



İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ
DENİZ TİCARET ODASI

ile



VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ

*Tarafından müştereken hazırlanmıştır.
Nisan 2014*

نومره	نومره
محاسبه حكوندرلك اوزره قوجان مخصوصه	نظاره بحريه دولت عليه
النان رسومات پاره غروش	سند مقبوس رسومات فینار
تذکره بی اعطایدن مأمورک اصغاسی	یا کبر غروش پاره
N° 1104	N° 1104
Talon A RENOYER au Contrôle général.	ADMINISTRATION DES PHARES Reçu des Droits
Somme perçue. <i>P. 587.20</i> <i>Cinq cent quatre vingt</i> <i>soit le 10 Mai 1878</i> Constantinople, le 10 Mai 1878	Somme perçue : <i>Fr. 587.20</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Nom du Bâtiment. <i>Petka</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Nom du Capitaine. <i>Lallich</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Pavillon. <i>Austro Hongrois</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Tonnage. <i>235</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Provenance et date de l'arrivée. <i>2 Piedants</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Destination. <i>Kustondje</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Observations. <i>voir souche</i>
L'Agent, <i>[Signature]</i>	Constantinople 10 Mai 1878

Avusturya Bayraklı PETKA vapuruna ait Bahriye Nezaretine bağlı Dersaadet Fenerler İdaresi tarafından düzenlenmiş 10 Mayıs 1878 tarihli Fener Makbuzudur.
(Ruhi Duman Koleksiyonundan)

GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ

İ.M.E.A.K DENİZ TİCARET ODASI



İLE
VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ



TARAFINDAN
MÜŞTEREKEN HAZIRLANMIŞTIR

NİSAN 2014

**GEMİ
AÇENTELİĞİ
EĞİTİMİ**

**İMEAK
Deniz Ticaret Odası
Yayınları/ No:92**

ISBN: 978-605-137-367-6

**Editör:
Neslihan BAŞARSLAN**

**Baskı ve Cilt:
Pirintaş Basım A.Ş.
www.pirintas.com.tr**

**Revize edilmiş 2. Baskı(1.500 adet)
Nisan 2014**

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

ÖNSÖZ

AB'ye uyum müktesebatı çerçevesinde, gemi acentelerinin 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 itibariyle sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemek amacıyla, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığınca 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanmış olan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik ile gemi acenteliği yapan veya yapacak olan kişi ve kuruluşlara bazı kurallar getirilerek, bu kurallar çerçevesinde gemi acenteleri mesleklerini icra etmeleri şartı getirilmiştir.

Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve buna bağlı olarak çıkartılan Gemi Acenteliği Eğitim Yönergesi'nce, Gemi Acenteliği Mesleki Eğitim Seminerleri'nin düzenlenmesi ve gemi acente firmalarında çalışan personelin de bu seminerlere katılarak eğitim almaları gerekmekte olup, eğitim seminerlerinde, gemi acenteliği mesleğini icra eden kişi ve kuruluşların görevlerinde etkili ve verimli çalışmaları için gerekli olan acentelik mesleğini ilgilendiren tüm konular ve bu konulara kaynak teşkil edecek ve mesleğin özünü içeren ders notları, eğitim seminerlerine katılacak kişilere ve gemi acentelerine yardımcı olabilmek amacıyla Eylül 2007 tarihinde Odamızca ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Demeği' nce müştereken bir kitap hazırlanarak o günden bu güne kadar eğitim görecekt kişilere Odamızca ücretsiz dağıtım yapılmıştır. Ayrıca bu kitaba Milli Eğitim Bakanlığı bağlı denizcilik meslek liselerinden de yoğun talepler gelmesi nedeniyle beş kez baskısı tekrar edilmiştir.

2007 yılından bu güne kadar değişen ve yeni çıkan mevzuatlar dikkate alınarak revize edilen bu yeni kitabın tüm gemi acenteleri ve çalışanları ile eğitim görecekt kişilere faydalı olması dileğiyle saygılarımı sunarım.

Metin KALKAVAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Başkanı



SUNUŞ

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

Gemi acenteliği, evrensel bir meslek olması nedeniyle denizcilikle ilgili uluslararası sözleşmelere göre görevlerini sürdürürler. Bir ticaret gemisinin ülkeye giriş ve çıkışı, taşıdığı yükü, cinsi, miktarı, yükle ilgili dokümanları, geminin o yükü taşınmasıyla 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 dışalım da 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 Divilioglu, 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 eğitimlerimizden çok yararlandık. Bu eğitimlerimiz, konusunda uzman ve kendi dallarında oldukça bilgi birikimine sahip kişilerdir ve kitabın güncellenmesinde 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 eğitimlerimizden Sayın Ahmet Aytogan, Alper Keçeli, Burak Oruç, Hayriye Demiroğlu, Onur Turhan, Şükriye Vardar ve Yetkin Baytok’a, destek ve emeklerinden dolayı çok teşekkür ederim.

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

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

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

Ruhi DUMAN

Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu Başkan Yardımcısı
İstanbul, 1 Nisan 2014

HAZIRLAYANLAR

Birinci Bölüm	Gemi Acentesi Önemi, Görev ve Sorumlulukları Hazırlayan: Ruhi DUMAN – Emin EMİNOĞLU Güncelleme: Ruhi DUMAN – Neslihan BAŞARSLAN
İkinci Bölüm	Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve Eğitim Yönergesi 5 Mart 2012 tarih ve 28224 Sayılı Resmi Gazete 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 Sayılı Bakanlık Oluru
Üçüncü Bölüm	Gemi Tanımı – Tipleri ve Ölçümleri Hazırlayan: Ali YAVUZ Güncelleme: Onur TURHAN
Dördüncü Bölüm	Gemi Acentesinin Resmi Makamlarla İlişkileri Hazırlayan: Ruhi DUMAN – Şükriye VARDAR - Yetkin BAYTOK Gemi Acentesinin Liman İşletmeleri ile İlgili İşlemleri Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerin Türk Boğazları Geçiş İşlemleri Hazırlayan: Yavuz TARKU Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN
Beşinci Bölüm	Gemi Acentesi ve Dokümantasyon Hazırlayan: Cengiz DİVİLİOĞLU – Yavuz TARKU Güncelleme: Ahmet AYTOGAN Gemi Acentesi ve Türk Boğazları Hazırlayan: Ruhi DUMAN
Altıncı Bölüm	Gemiye Verilen Hizmetler Hazırlayan: Yavuz TARKU Güncelleme: Neslihan BAŞARSLAN
Yedinci Bölüm	Navlun Sözleşmeleri Hazırlayan: Ruhi DUMAN Güncelleme: Ruhi DUMAN
Sekizinci Bölüm	Gemi Acentesi ve Hukuk Hazırlayan: Ruhi DUMAN Güncelleme: Ruhi DUMAN
Dokuzuncu Bölüm	Çevre ve Denizleri Koruma Hazırlayan: Hayriye DEMİROĞLU
Onuncu Bölüm	Liman ve Gemi Güvenliği / Gemi Denetimleri Hazırlayan: Halil DELİBAŞ Güncelleme: Burak ORUÇ Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Madde Yükleri Hazırlayan: Ruhi DUMAN P&I Kulüp Sigortaları Hazırlayan: Alper KEÇELİ
Onbirinci Bölüm	Gemide Bulunması Gereken Sertifikalar ve Örnekleri Hazırlayan: Ruhi DUMAN Güncelleme: Ruhi DUMAN
Onikinci Bölüm	Deniz Turizmi / Kruvaziyer ve Yat Turizmi Hazırlayan: Ruhi DUMAN
Onüçüncü Bölüm	Konteyner ve Elleçlemesi Hazırlayan: Ruhi DUMAN
Ondördüncü Bölüm	Gemi Acenteliği ile İlgili Belli Başlı Mevzuat Fihristi Hazırlayan: Neslihan BAŞARSLAN

EDİTOR: Neslihan BAŞARSLAN

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ B Ö L Ü M

	<u>Sayfa No:</u>
1.1 – GEMİ ACENTESİ – ÖNEMİ VE ACENTELİK TARİHİ	2 – 4
1.2 – ACENTELİK KAVRAMLARI – GÖREV ve SORUMLULUKLAR	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)	12
1.4 – GEMİ ACENTELİK İŞLETMESİ OFİS DÜZENİ	12 – 15
1.4.1 – İş Yerinin Bulunduğu Yer	
1.4.2 – İş Yerinin Yapısı	
1.4.3 – İletişim	
1.4.4 – Bilgisayar	
1.4.5 – İnternet	
1.4.6 – Personel Alma	
1.4.7 – İşletme Muhasebesi	
1.4.8 – Nakit Akışı	
1.4.9 – Proforma Acente Harcamaları Pusulası	
1.4.10 – Nihai Harcamalar Faturası	
1.5 – ACENTENİN TEMSİL OLUNAN KİŞİ İLE İLİŞKİLERİ	16 – 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 TIPLERİ 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 – 78

- 4.1.1 – Giriş
- 4.1.2 - Liman Başkanlığı
 - Limn Kontrolü
- 4.1.3 - 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
 - Limn 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

4.2 – GEMİ ACENTESİNİN LİMAN İŞLETMELERİ İLE İLGİLİ İŞLEMLERİ	79 –85
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	86 – 90
4.3.1 – VTS Uyum Kuralları – SP 1 – SP 2 Raporları	
4.3.2 – Gümrük ve 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	92 – 110
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 – GEMİ ACENTESİ ve TÜRK BOĞAZLARI	111 – 146
5.2.1 – Giriş	
5.2.2 - Türk Boğazları	
5.2.2.1 - Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları	
5.2.2.2 - Türk Boğazlarında Raporlama Sistemi, (TÜBRAP),	
5.2.2.3 - Uğraksız geçiş ve şartları,	
a. Uğraksız geçişlerin bozulma durumları	
b. Uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar	
5.2.2.4- Trafik Şeridi ayırımında seyretme güçlüğü olan gemilerin Boğazlardan Geçiş kuralları,	
a. İstanbul Boğazı için	
b. Çanakkale Boğazı için	
5.2.2.5 - Akıntı koşullarında Boğazların trafik düzeni	
5.2.2.6 - Olağanüstü durumlar ve risk altındaki gemiler	
5.2.2.7 - Boğazlardan geçiş sırasında arıza, karaya oturma ve kaza durumları	
a. Gemi acentesi tarafından yapılacak işlemler	
b. Gemi tarafından yapılacak işlemler	
5.2.2.8 - Kurtarma Yardım Hizmetleri	
5.2.2.9 - Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi	
5.2.3 – Türk Boğazları Gemi Trafik ve Emniyet Gözetleme Hizmetleri	
5.2.4 – Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü	

ALTINCI B Ö L Ü M

Sayfa No:
148 – 175

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

YEDİNCİ B Ö L Ü M

7.1 - NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

177 – 183

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

8.1 - GEMİ ACENTELİĞİ ve HUKUKU

185 - 198

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

Sayfa No:

DOKUZUNCU B Ö L Ü M

9.1 – ÇEVRE ve DENİZLERİ KORUMA

200 – 210

- 9.1.1 – Genel Koruma ve Denizleri Koruma
9.1.2 – Denizlerde Çevre Kirliliğine Karşı Önlemler ve Ulusal/Uluslararası Yasaların Uygulanması
9.1.2.1 – Deniz Kirliliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler ve Ülkemizin Yükümlülükleri
9.1.2.2 – Çevre Koruma ile İlgili Ulusal Düzenlemeler
9.1.3 – Gemi Kaynaklı Emisyonlar

ONUNCU B Ö L Ü M

10.1 – LİMAN – GEMİ GÜVENLİĞİ ve GEMİ DENETİMLERİ

213 - 227

- 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)

228 - 236

- 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

10.3 – BAYRAK DEVLETİ KONTROLLERİ 237- 241

- 10.3.1 – IMO ve Bayrak Devletleri
 - 10.3. – 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) 242 - 250

- 10.4.1 – Liman Devleti Kontrolü Neden Yapılır?
- 10.4.2 – Liman Devletlerinin Sorumlulukları

10.5 – DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ MADDE YÜKLERİ 251

10.6 – P&I KULÜP SİGORTASI 252– 254

- 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

10.7 – MLC 2006 – DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ 255

**ONBİRİNCİ
B Ö L Ü M**

11.1 - TİCARET GEMİSİ SERTİFİKALARI ve ÖRNEKLERİ 257 - 287

- 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

**ONİKİNCİ
B Ö L Ü M**

12.1 - DENİZ TURİZMİ 289 - 299

- 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

ON ÜÇ ÜNCÜ B Ö L Ü M

13.1 – KONTEYNER VE ELLEÇLEMESİ

301 - 309

- 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 – Ekümanlar
- 13.1.9 – Konteyner Yükleme
- 13.1.10 – Güvenlik

ONDÖRDÜNCÜ B Ö L Ü M

14.1 - ACENTELİK İLE İLGİLİ BELLİ BAŞLI MEVZUAT FİHRİSTİ

310 – 311

BİRİNCİ BÖLÜM

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 hala en ağırlıklı ticaret yolu denizdir. Acentelik mesleği de deniz yolu kadar eski olmasa bile 14yy son 15yy başlarında ihtiyaca cevaben zorunlu olarak dünya denizcilik sektöründe mesleki yerini almıştır. Bu dönemde bir limandan yüklemiş oldukları malları takas 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.

112 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 özendirmeğdir.

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

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

- Deniz ulaştırması ile ilgili kurallar koymak ve uygulanmasını sağlamak,
- 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 ve Karadeniz Eređli**'dedir. 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, 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu, 618 Sayılı Limanlar Kanunu, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanunlara dayanarak çıkarılmış tüzük, yönetmelik, genelge ve tebliğ hükümlerine göre işlerini yürütürler.

1.2.1 – Gemi Acenteliği

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

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

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

1.2.2 – Temsilcilik

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

Bu temsilcilik sırasıyla;

- Gemi kaptanını,
- Geminin kendisini,
- Geminin armatörünü,
- Geminin kiracısını,
- Geminin işletmecisini,
- Geminin merkez acentesini,
- Geminin 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 vermeye 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, 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

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

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

Palamar (Murinbot) hizmeti

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

Barınma / Barındırma hizmeti

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

Demirleme hizmeti

Türk limanlarına gelen her gemi, limanlarımızda 72 saat müddetle demirde ücretsiz olarak kalabilir. Bu müddeti aşan gemiler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme 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 hizmetlerin 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 Yola Elverişlilik Belgesi (YEB) alınır.
- Yola Elverişlilik Belgesi (YEB) ile 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 şifiting 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 incek yolcu ve turistlerin bilgileri, gemi acentesi tarafından Liman Başkanlığı, Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği, Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğü ve Gümrük Idarelerine 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.

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 şifiting hizmeti,

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

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

Ardiye hizmeti,

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

Manipülasyon, montaj ve demontaj hizmeti,

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

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

Aktarma hizmeti

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

1.2.4 – Gemi Acentesinin Yükümlülükleri

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

Ayrıca acente:

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

Yükümlüdür.

1.2.5 – Gemi Acentesi – Gemi Kaptanı İlişkileri

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

1.2.6 – Gemi Acentelik İşletmeciliği ve Disiplin

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

- İşini çok iyi bilmeli,
- İşini 24 saat takip etmeli,
- 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; ticarete bir başkası için hareket eden**” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımın en önemli kısmı, ‘**etki yaratan**’ ifadesidir. Gemi yöneticisi acenteye, kendi çıkarlarını gözeten ve talimatlarını alan ve onları iyi ve kârlı sonuca 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 şekliinden 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 sürdürürebilmek için işyerinin bulunduğu yere günde 24 saat, haftada 7 gün erişilebilir durumda olmalıdır.

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

1.4.2 – İş Yerinin Yapısı

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

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

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

1.4.3 – İletişim

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

Uydu iletişimi sayesinde birçok geminin telefon, faks ve e-posta ile iletişim kurma olanakları vardır. Bu olanaklar karadaki ofislerin de aynı erişime sahip olması anlamına gelmektedir. GMDSS'nin (*Global Maritime 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 tamamıyla değişmiştir. Bu teknolojik ilerlemeler, gemideki iş gününün karadaki normal işyeri saatleriyle alakası olmamasına rağmen, günde 24 saat iletişim imkânlarını sağlamaktadır. Bu durumda acente gündüz veya gece, günün her saatinde istekleri yanıtlamaya hazır olmak zorundadır.

1.4.4 – Bilgisayar

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

1.4.5 – İnternet

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

Günümüzde denizcilik şirketlerinin, gemi acentelerinin, yakıt-kumanya ikmalcilerinin ve diğer tedarikçi firmaların internet sitelerinden firmaları hakkında veya hizmet verdikleri liman hakkında kolaylıkla bilgi alınmaktadır. Bir gemi acentesinin de internet aracılığı ile kendi firmasını 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 bazılarında kurtarabilmiş olması yapılabilecek en önemli acentelik görevlerinden biri olduğu gibi kaptanın dolayısı ile gemi sahibi veya işleticisinin memnuniyeti sağlanmış olacaktır. Eğer bu başarılabılırsa 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 alacağı bir özeti bildirilmelidir.

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

1.4.8 – Nakit Akışı

Her kurumun bir nakit akış programı vardır. Gemi acenteliği konusunda nakit akışı daha da önem 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 mesai 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 onlarmış gibi hareket eden işletmeci şirketler tarafından yapılmış olduğu durumlar da bulunabilir. Böyle bir durumda masrafların kimin hesabına olacağıнын teyidi alınmalıdır.

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

Örnek olarak;

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

Şeklinde verilebilir ve yanlarında tabii ki rakamları bildirilir.

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

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 gelmesi dikkat edilmelidir.

1.4.10 – Nihai Harcamalar Faturası

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

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

Birçok donatan, acente harcamalarına ait masraf faturasını olabildiğince çabuk almak ister. Gemi acentesinin, geminin kalkışını müteakip kısa zamanda tedarikçi firmalar tarafından düzenlenen faturaları alıp atayanına göndermesi ve mutabakat sağlaması gerekir. Ayrıca, donatanından avans alınmış ve çıkan hesap sonunda donatanına borçlu kalınmış ise, kalan para 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 çalışmalarını 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 demirlediyse demirleme tarihi / saati.
- Demir alma tarihi / saati, (eğer gemi demirlediyse)
- Limana giriş tarihi / saati.
- Geminin yanaşma tarihi / saati ve yeri.
- Kaptanın hazırlık mektubunu sunduğu tarih / saat.
- Hazırlık mektubunun kabul edildiği tarih / saat.
- Yük işlemlerinin başladığı tarih / saat.
- Bu andan itibaren 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**” 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 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 derhal bildirilmesi gerekmektedir.

1.5.3 – Acente – Donatan ve Navlun İlişkisi

Navlun, taşıyanın nam ve hesabına ödenecek olan, yolcu ve yükün taşınmasına ilişkin ücretlerin tamamıdır. Navluna, deniz taşınmasına 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 alacağına 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. Gemiyi 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 denebilir ki 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
- Yedekte Çekme,
- 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. Yükleyicinin / 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 Bakanlığında:

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

Amaç

MADDE1 – (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

MADDE2 – (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 tamamıdır. 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 tasarımı, 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, sörvey, 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 çıkanlar; 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 İlişkin 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:

<u>Geminin tonilatosu N.T.</u>	<u>Her uğrama için baz ücret Euro</u>
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

<u>Geminin tonilatosu N.T.</u>	<u>Bir Boğazdan bir geçiş için baz ücret Euro</u>
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

Liman ve/veya karasularındaki gemiler için

<u>Yükleme ve boşaltma</u>	<u>Euro/Metrik TON</u>
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, pirinç, mısır, ayçiçeği, soya fasulyesi, fiğ.	
I- 10000 tona kadar	0.10
II- 10001-25000 tona kadar	0.075
III- 25000 tondan yukarı kısım için	0.045
c) Bakliyat:	
Bakla, börülce, fasulye, mercimek, nohut	
I- 0-5000 tona kadar	0.30
II- 5000 tondan yukarı kısım için	0.15
d) Ham petrol, akaryakıt:	
I- 15000 tona kadar	0.040
II- 15001-35000 tona kadar	0.030
III- 35000 tondan yukarı kısım için	0.015
e) LPG ve LNG Gazlar:	
I- 0-15000 tona kadar	0.15
II- 15000 tondan yukarı kısım için	0.05
f) Kimyevi maddeler (Petrol ürünü olanlar	

dahil) Şarap, zeytinyağı, melas, yemeklik sıvı yağ, madeni yağ, donyağı.	0.15
B) DÖKME OLMAYAN EŞYA:	
(Aşağıda sayılanlar)	
a) Tahıl ve un, suni gübre, şeker, çimento, pirinç, irmik, keçi boynuzu, minareller, mermer blok.	
I- 20000 tona kadar	0.15
II- 20000 tondan yukarı kısım için	0.05
b) Taze meyve ve sebze, narenciye, dondurulmuş gıda	1.00
c) Bakliyat ve Tohumlar	0.60
d) Kağıt ve Demir çelik 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 tarifedeki acentelik ücretine ek olarak 5 numaralı tarifedeki (F, H) bölümleri için uygulanır.

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

Türkiye'de satılan Bilet Bedelin Yüzdesi

C) Yolcu Taşınması	12.5
---------------------------	------

TARİFE NO: 7 PRİMAJ

	<u>Navlun Hasılatının Yüzdesi</u>
A) Akdeniz ve Karadeniz limanları için	5.0
B) Cebelitarık ve Süveyş dışındaki Limanlar için	3.0
a) Primaj ücreti 1 numaralı tarifedeki acentelik ücretine ek olarak 5 numaralı tarifedeki (F, 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, her bir gönderici için ağırlığı üzerinden, kilo başına 1.00 Euro hizmet ücreti acenteye ödenir. Hizmet ücreti, teslim masraflarına ek olarak, geçiş veya uğrak başına, en az 150.- Euro ve en fazla 500.- Euro olarak uygulanır.

2- Bunker İkmali:

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

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

	<u>Euro</u>
1 - 2 kişi	75
beher fazla kişi	25
4- Tıbbi Hizmetler:	
Beher hasta başına (Masraflara ilaveten)	40
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)
GRT : 10943
NRT : 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	
T O P L A M	T O T A L	USD 5.070.00 EURO1.340.00	

b - Liman Uğraklı Gemiler İçin Proforma Fatura Tanzimi

GEMİ ADI : TBN
GRT : 9.529
NRT : 6.035
BAYRAĞI : YABANCI
TAHLİYE MİKTARI : 10.715 mton Tomruk
UĞRAK LİMANI : DERİNCE

ÇANAKKALE BOĞAZI GEÇİŞ MASRAFLARI – CANAKKALE 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 Ac.Dernek Aidatı	Contribution to Maritime Assoc	EURO 10	
Acentelik Ücreti (Resmi Tarife)	Agency Fee(As per Official Ta)	EURO 560,00	
T O P L A M	T O T A L	USD 2.672,00 EURO 570.00	

DERİNCE LİMAN MASRAFLARI - DERİNCE PORT CALL EXPENSES :

MASRAF TÜRÜ	İNGİLİZCE KARŞILIĞI (DISBURSEMENTS)	USD / EURO	AÇIKLAMA
Sahil Sıhhiye Rüşumu	Sanitary Dues	2.414,00	
Fener Rüşumu	Light Dues	1.094,00	
Liman Rüşumu	Port Dues	49,00	
Kılavuzluk Ücreti	Pilotage Fee	1.600,00	
Römörkür 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
Vapur Donatanları ve Ac.Derneği 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)	Attandance 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	
T O P L A M	T O T A L	USD 10.453,00 EURO 5.162.00	
GENEL TOPLAM	GRAND TOTAL	USD 13.125,00 EURO 5.732.00	

Not: Kılavuzluk ve Römörkür 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 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)

HAZIRLAYAN
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği

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 Bakanlığında:

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, yeterli 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 aygıtlarla yola çıkabilen deniz aracını,
- d) Gemi acenteliği eğitim komisyonu: Gemi acenteliği eğitim programlarının hazırlanması, uygulanması ve ücretlendirilmesi hususunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca oluşturulan yetkili komisyonu,
- e) Gemi acentesi: Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu,
- f) Gemi acentesi personeli: Liman, gümrük, sahil sağlık ve emniyet idareleri ile ilgili diğer kurum ve kuruluşlarda, acentelik işlemlerini yürüten ve kendilerine İdarece tanıtım kartı düzenlenen kişileri,
- g) İdare: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- ğ) İşleten: Geminin mülkiyeti kendisine ait olsun ya da olmasın, bir geminin zilyetliğini haiz ve gemiyi ticari olarak çalıştıran gerçek veya tüzel kişiyi,
- h) İşyeri: İdare tarafından gemi acenteliği faaliyetlerinde bulunmak üzere yetki belgesi verilmiş gerçek veya tüzel kişilerin merkez veya şubelerinin fiili çalışma yerini,
- ı) Koruyucu acente: Gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettikleri kişilerin hak ve menfaatlerini birbirlerine karşı koruyan acenteyi,
- i) Sicil: Gemi acente ve şubeleri ile acente personelinin İdare tarafından tutulan kayıtlarını,
- j) Şube yetki belgesi: Gemi acenteliği şube yetki belgesini,
- k) Tali acente: Bir acentenin kendi nam ve hesabına işlem yapmak üzere verdiği yetki 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 İşçular 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 ncimaddesinin birinci fıkrasının (p) bendi uyarınca yayımlanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesiyle ilgili tebliğ hükümlerine uymak,
 - ç) Hizmete uygun donatılmış işyerinde faaliyetlerini sürdürmek ve niteliklerini sürekli korumak,
 - d) Yetki belgesi düzenlenmesine esas bilgi ve belgelere ilişkin değişiklikleri, adres değişikliğini yeniden düzenleme yapmak üzere otuz iş günü içerisinde İdareye ibraz etmek,
 - e) İdarece talep edilen veri girişlerini zamanında ve doğru olarak sisteme girmek,
 - f) Yetki belgesini, geçerlilik süresi olan beş yıllık sürenin bitiminden önce vize edilmek üzere İdareye göndermek,
 - g) Bir acente yetkilisi tayin etmek, acente merkez ve şubelerinde en az bir gemi acentesi personeli çalıştırmak,
 - ğ) Liman tesisi dışında, demirde veya şamandıradaki gemilere hizmet verirken, bu işlemlerinde İdarede kayıtlı bir deniz aracını kullanmak,
 - h) Yetki belgesini ofiste görülebilecek şekilde asmak,
 - ı) Koruyucu acentenin talep ettiği verilen acentelik hizmetleri ile ilgili bilgi ve belgeleri paylaşmak, zorundadırlar.
- (2) Tali acenteler, yetkilendiren acentenin verdiği yetki 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 personelinden;

- a) 9 uncu maddede belirtilen şartları sonradan kaybedenlerin,
- b) Tanıtım kartı üzerinde tahrifat yaptığı, başvuru formu veya ekli belgelerden herhangi birinde tanıtım kartı almasını sağlayacak şekilde yanlış ve yanıltıcı bilgiler beyan ettiği tespit edilen kişilerin,
- c) Görev yaptıkları gemi acenteleri dışında başka bir acente adına işlem yaptığı tespit edilen kişilerin, tanıtım kartları iptal edilir.

Yeniden faaliyet

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

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

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

BEŞİNCİ BÖLÜM

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

Gemi acenteliği eğitim komisyonu

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

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

Eğitim programı

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

a) Denizcilik eğitimi veren lise veya denizcilikle ilgili yükseköğretim programından mezun olanlar dışında, gemi acentesi personeli olmak isteyen adayların, yıl içerisinde yapılacak belgelendirme eğitim seminerlerinden birine katılmaları ve bu eğitim sonunda yapılacak sınavda başarılı bulunmaları gerekir. İdarenin merkez teşkilatına bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 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 Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliğine uygun olarak faaliyet gösteren gemi acenteleri personelini kapsar.

Dayanak

MADDE 3- (1) Bu Yönerge, 5.3.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 17. ve 19. maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4- (1) Bu Yönergede yer alan;

a) Deniz Ticaret 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 personelini,

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

g) Yönetmelik: Gemi Acenteleri Yönetmeliğini,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

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

Kuruluş, çalışma usul ve esasları

MADDE 5- (1) Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu 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 sekreteryası İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından yürütülür.

Eğitim Komisyonunun görev ve yetkileri

MADDE 6-

- (1) Ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak gemi acenteliği meslek standardının geliştirilmesine yönelik gerekli eğitim programlarını hazırlamak.
- (2) Eğitim müfredatını oluşturmak, ilgili eğitim dokümanlarını hazırlamak, hazırlatmak ve 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) Sınavı giremeyen veya başarısız olan adaylar sınav tarihinden sonraki bir yıl içerisinde yapılacak olan başka bir sınavı 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 Eğitim Seminerleri, 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 Komisyonunun 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;

- Başvuru dilekçesi,
- Öğrenim durumlarını gösteren belge (asgari lise diploması) fotokopisi,
- 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;

- Başvuru dilekçesi,
- 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 BÖLÜM

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 ve yolcu taşımaya yarayan yüzen kutulardır. Bu kutular su geçirmez perdelerle yük taşıma bölümlerine ayrılmıştır. Geminin yapısında makineler, yakıt ve su için tanklar, portuçlar, seyir alanları ve personel kamaraları bulunmaktadır.

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

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

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

“4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun Madde 1’de

- A) Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, “**Gemi**”,
- B) Menfaat sağlamak kastiyle denizde kullanılan her gemiye “**Ticaret Gemisi**”,
- C) On ikiden fazla yolcu taşıyan her ticaret gemisine “**Yolcu Gemisi**” denir,

Şeklinde tarifleri yapılmıştır.

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

Ticaret Gemilerini aşağıdaki sınıflandırma içinde mütalaa etmek mümkündür.

1. Kuru Yük Gemileri

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

- 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 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 pompa 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.




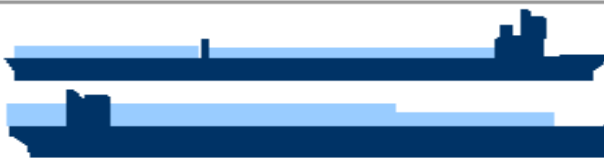

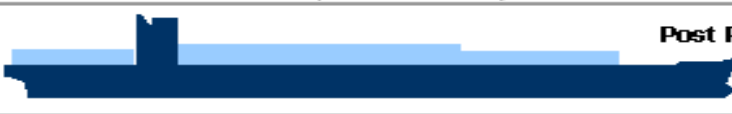
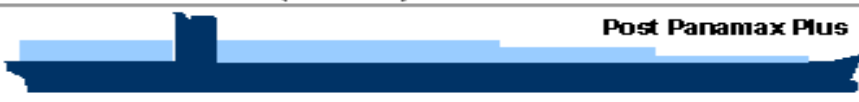
b. Çok Maksatlı Gemiler

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 açızlı, çift güverteli (tween decker), ağır yük veya konteynerleri kaldıracak kapasitede (30 / 35 ton SWL – Safety Working Load - Emniyetli Çalışma Yüğü) kreynerleri 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. Kıyusal sefer yapan küçük konteyner gemilerinden, okyanus aşırı seferler yapan, çok hızlı ve çok büyük (11. 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 (frigofrik konteyner) için elektrik bağlantı uçları mevcuttur.

Konteyner gemilerinin yıllara göre gelişimi;

First Generation (1956-1970)	Length	Draft	TEU
 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
 Converted Tanker	200 m		800
Second Generation (1970-1980)			
 Cellular Containership	215 m	10 m	1,000 – 2,500
Third Generation (1980-1988)			
 Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
	290 m		4,000
Fourth Generation (1988-2000)			
 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m	4,000 – 5,000
Fifth Generation (2000-?)			
 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m	5,000 – 8,000

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 Cruide Carrier) kadar geniş bir aralıktaki gemileri kapsar.Tankerler ham petrol, petrol ürünleri (benzin, mazot v.b.), kimyasal maddeler, LPG (Liquefied Petroleum Gas), LNG (Liquid 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.

3.1.3 - Gemi İnşa - Gemi Ölçümleri

Herhangi bir gemiyi ifade ederken aşağıdaki ölçüler önemlidir.

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

Dikeyler Arası Boy (Length Between Perpendiculars - LBP) : Baş ve kıç dikeyler arasındaki yatay uzaklıktır.

Su Hattı Boyu (Length of 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 kesidinde 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.

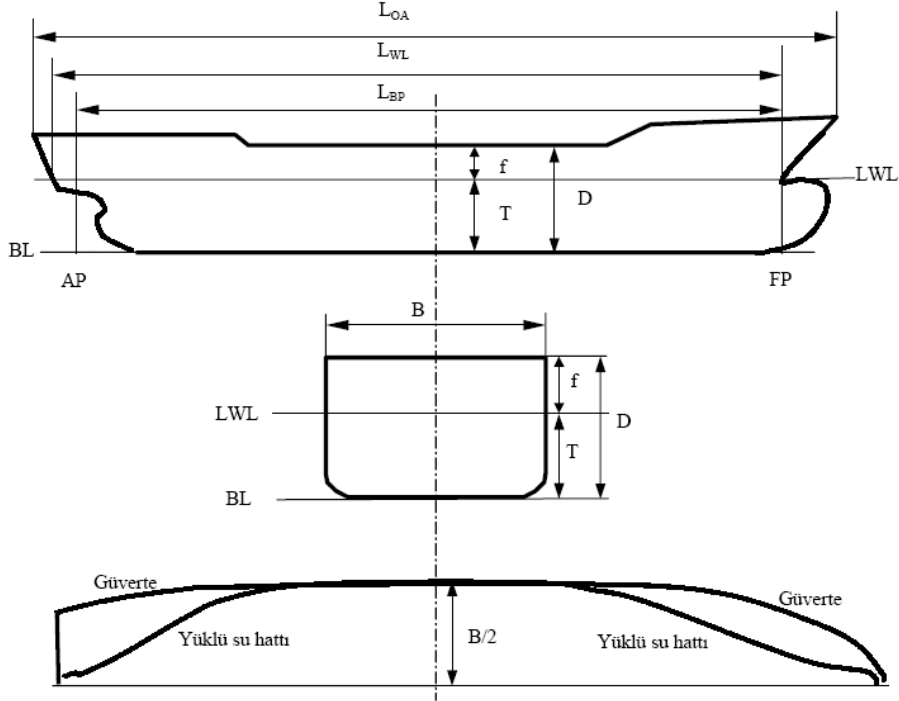
Gros Tonilato (Gross Tonnage – GT): İstisnalar hariç (tuvaletler, banyolar, döşek altları) geminin bütün yerlerinin kadem küp olarak hacminin 100'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsü.(1 tonilato=100 kadem / ft küp=2,83 m³).

Net Tonilato (Nett Tonnage- NT): Gros Tonilatodan yaşama ve seyir yerleri, makine daireleri, tankerlerde pompa dairesi, donki ve kazan dairesi çıkarılarak elde edilen ölçüdür. Diğer bir deyişle geminin kazanç getiren yerleridir. (Vergi Tonu / Rüsum Tonu)

Dedveyt Tonaj (Deadweight Tonnage – Deadweight All Told – DWAT): Geminin yaz yüklem hattında taşıyabileceği azami yük, yakıt, su ve diğer gemi ihtiyaçlarının toplamıdır. Dedveyt Tonaj 2240 libre (1016 kg) bir ton olmak üzere ifade edilir.

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

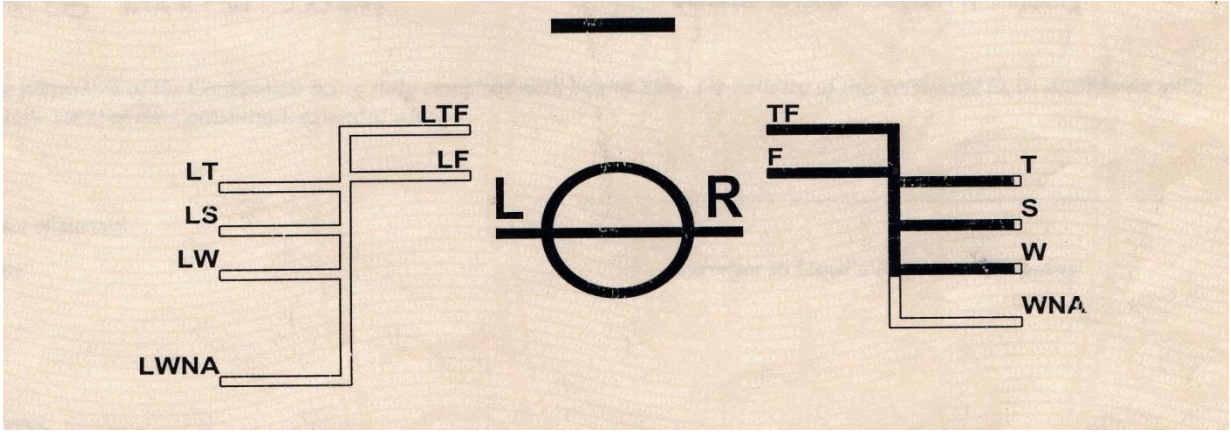
Deplasman Tonajı (Lightweight Displacement Tonnage- LTD): Geminin boş ağırlığıdır. Draft survey hesaplarında ve gemi hurdaya çıktığında söküm öncesi değer hesabında çok önemlidir.



Tonilatoların tarifinde kullanılan yaz yükleme hattı ve benzeri diğer yükleme hatları, geminin her iki bordasında boyalı 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



3.1.4 - Yüklcrin Sınıflandırılması, Gemi İle Taşınan Yüklcr

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

- 1- Dökme Yüklcr (tahıl, kömür, maden, dökme sıvılar v.b.)
- 2- Ambalajlı Yüklcr (sandık, karton, torba, varil, kutu, bidon v.b.)
- 3- Birleştirilmiş Yüklcr (konteyner, palet, sapanlanmış yük v.b.)
- 4- Çelik Yüklcr (kütük demir, ray, inşaat demiri, profil demir, rulo saç, levha saç v.b.)
- 5- Ambalajsız Yüklcr (iş makineleri, vagon, kamyon, otomobil, konstrüksiyon malzemesi v.b.)
- 6- Kereste Yüğü (tomruk, biçilmiş kereste v.b.)
- 7- Soğutulmuş ve Dondurulmuş Yüklcr (sebze, meyve, balık, et, süt, v.b.)
- 8- Canlı Hayvan (kesim, kümes, süs, vahşi hayvanlar)
- 9- Tehlikeli Yüklcr (yanıcı, patlayıcı, zehirli yüklcr)
- 10- Akaryakıtlar (ham petrol, petrol ürünleri)
- 11- Kimyasal Yüklcr (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 yüklcrden bahis edilmesi dolayısı ile bu bölümde de konteynere ve konteyner ile taşınabilen yüklcrce kısa bir şekilde değinilmektedir. Buna göre;

Yüğü 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 kısılması taşıma maliyetinin düşmesini sağlamıştır.
- d- Konteynerin kendisi bir ambalaj olduğundan ambalaj masrafları azalmıştır.

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

Dış Ölçüler (En-yükseklik-boy (ft))	Kapasite (Ton)
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 konstriksiyon 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 sac, boru, varil rulo sac 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

Limn Kontrolü

4.1.3 - 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

Limn 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 LIMAN 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 Hudut ve Sahiller Sağlık Merkez Tabiplikleri Kontrolleri

4.3.3 – Yolcu Gemilerinin Ayrıcalıkları

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 ve 2872 Sayılı Çevre 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. 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. İl Çevre Koruma 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,

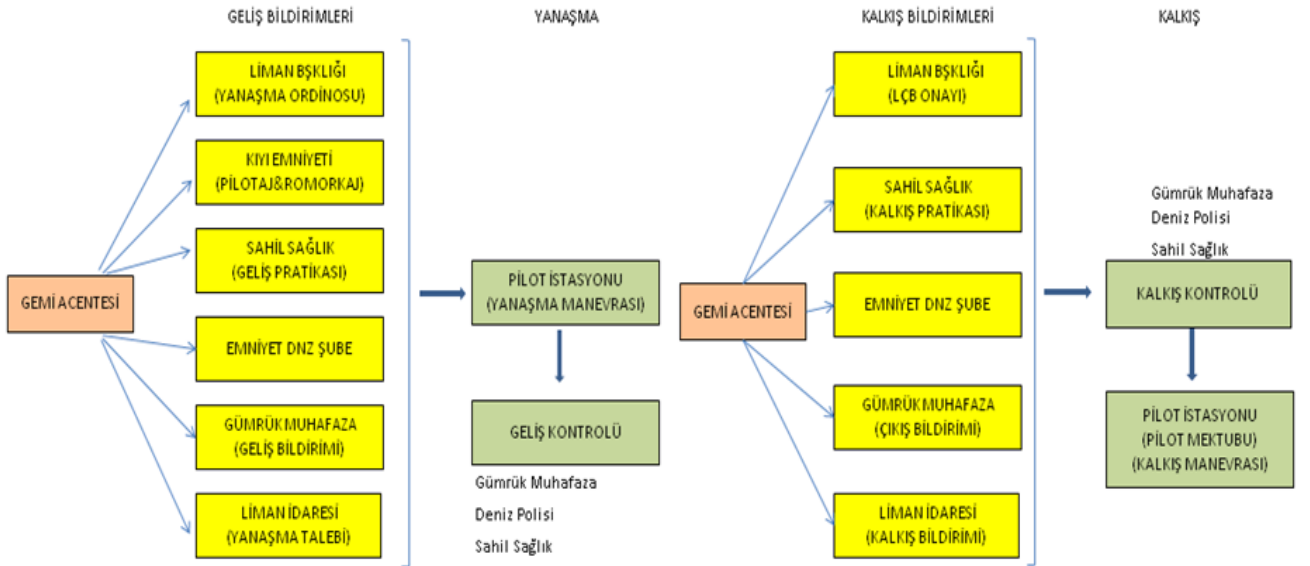
Gemilerin geliş – gidiş kontrolü için gerekli dokümanlar

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,

İlgili 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 demirlenmeye, 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.

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://lybs.denizcilik.gov.tr/Login.aspx_mürcaat adresine elektronik ortamda bildirilir. Geminin acentesi bu bilgileri iletirken:

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

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 tamamlanıncaya kadar “**Yola Elverişlilik Belgesi**” vermez.

Limn kontrolü

Limnlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin kontrolü ve denetimi, Limn Başkanlığı bünyesinde bulunan uzmanlarca yapılmaktadır. Kurallarda Limn devletleri, limnlarını ziyaret eden, kendi karasularına gelen gemilerini olası riskler nedeniyle yaratabileceği sonuçları bertaraf etmek amacıyla denetime tabi tutarlar.

Aslında bu kontroller, uluslararası sözleşmelere göre Limn 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 limnlarda tespit edilmesi içindir.

Türk limnlarına gelen bir gemi, yük ve yolcu tahliyesi veya yüklemesini müteakip acentesi tarafından gideceği limna çıkış işlemleri için yine elektronik ortamda:

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

Limana Başkanlığı'na ibraz edilerek "Yola Elverişlilik 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.

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

4.1.3 – Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabiliği

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, “**Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü**” ve bu kuruluşa bağlı “**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, 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, 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	
SERBEST PRATİKA KARTI (PERMIT OF FREE PRATIQUE)			
Geminin Adı Name of Vessel	KULELİ	Düzenleme Tarihi / Saat Date of Issuance / Time	23.12.2013
IMO Numarası IMO No	9125413	Değiştirme Numarası Number of Issuance	216-1094105
Geldiği Yer Arriving From	ODESSA	Geminin Bayrağı Flag of Vessel	TÜRKİYE
<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 Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabiliği'ne, gemi gelmeden 24 saat evvelinden elektronik ortamda http://www.hssgm.gov.tr/onlineislemler/geminin_gelis_bildirimini_yaparlar_ve

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

ibraz ederek geminin sağlık kontrolünün yapılmasını isterler.

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

Gemi rıhtım, iskele veya platformda yaptıkları tahliye ve yüklemelerinden sonra, Liman Başkanlığı'ndan alınan "Yola Elverişlilik Belgesi" 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.

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 Name	: PRAHA	
IMO Numarası IMO No	: 9232072	
Çağrı İşareti Call Sign	: A8CP5	
Net Tonu Net Tonnage	: 27530	
Geminin Cinsi Type of Ship	: Container Ship	
Bayrağı Flag	: LIBERYA	
Geldiği Liman ve Tarih Port and date of Departure	: THESSALONİKİ	02.03.2014
Gideceği Liman ve Tarih Destination Port and Arrivel date	: PIRE (PIRAEUS)	05.03.2014

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"/>
(Tabiiyet)/(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?

Evet Hayır

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

Yeniden incelenmesi gerekiyor mu ?

Evet Hayır

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

Evet 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, yolcular veya uluslararası yolculuğa başladığından itibaren veya son otuz gün içinde, hangisi kısa ise, gemiye / deniz aracına binmiş diğer kişileri, bu süre zarfında uğradığı tüm limanlar / ülkeleri içerecek şekilde listeyiniz (İlave isimleri işiştekteki listeye ekleyiniz) :

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

Gemideki mürettebatın sayısı

Gemideki yolcuların sayısı

SAĞLIK SORULARI

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

Evet Hayır

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

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

Evet Hayır

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

Evet 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 önemi uygulanmış mıdır ? (örn. karantina, tecrit, dezenfeksiyon veya dekontaminasyon).	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Evet ise, yeri, türü ve tarihini belirtiniz.	
<input type="text"/>	
Gemide kaçak yolcu bulundu mu ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
Evet ise, bunlar gemiye (biliniyorsa) nereden binmişlerdir ?	
<input type="text"/>	
Gemide hasta hayvan ya da evcil hayvan bulunmakta mıdır ?	
<input type="radio"/> Evet	<input type="radio"/> Hayır
<input type="text"/>	
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) alçımadık kanamalar; veya (vii) felç	
(b) ateşli veya ateşsiz: (i) deride akut herhangi bir tipte döküntü veya pullanma, (ii) ciddi kusma (deniz tutması haricinde); (iii) ciddi ishal; veya (iv) tekrarlayan bayılmalar	
Ben bildiğime ve inanışlarımna göre, bu Sağlık bildiriminde (İlşkileri 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"/>	

Ticaret Gemisi Sertifikaları (Bölüm 11) de bulunan:

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

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	
LANDING CARD		No	
İşbu kart transit gemi tayfalarının bölge turistik yerlerini gezmeleri için muteberdir. Kaybettiğiniz veya çaldığınızda en yakın polis merkezine müracat ediniz.		Geminin Adı : (Ship's Name)	
<i>This card is valid for crew members visit tourist places. If you loose your landing card please contact nearest police station.</i>		Geminin Bayrağı : (Ship's Flag)	
PORT: İZMİR - ALSANCAK LİMANI		Turistin Adı ve Soyadı : (Name and surname of Tourist)	
Police Stamp	Ship Stamp	Uyruğu : (Nationality)	
		Pasaport No. : (Passport No.)	
		PORT AGENT: Şehitler Caddesi 1530 Sokak No: 1 Alsancak / İZMİR Tel: (0232) 488 62 00 Alsancak GSM: (0554) 340 98 81 (Available 24 hrs)	
		LANDING CARD	

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:

- a. İzine çıkacak gemi personellerine,
- b. Havayoluyla ülkemize gelip gemiye katılacak gemi personeline,

Mevzuatımızda belirtilen hükümlere göre 72 saatlik "transit vize" uygulanır. Harçlar Kanunu ve Tebliğine göre, izine çıkan ve gemiye katılacak olan beher gemi personeli için "vize harcı" ödenir.

Geminin rıhtım, iskele veya platformda tahliye / yükleme sonrasında, Liman Başkanlığı'ndan "Yola Elverişlilik Belgesi", 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.

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://gemi.gumruk.gov.tr/Login/Login.aspx?ReturnUrl=%2fdefault.aspx> 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 yüklerle 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

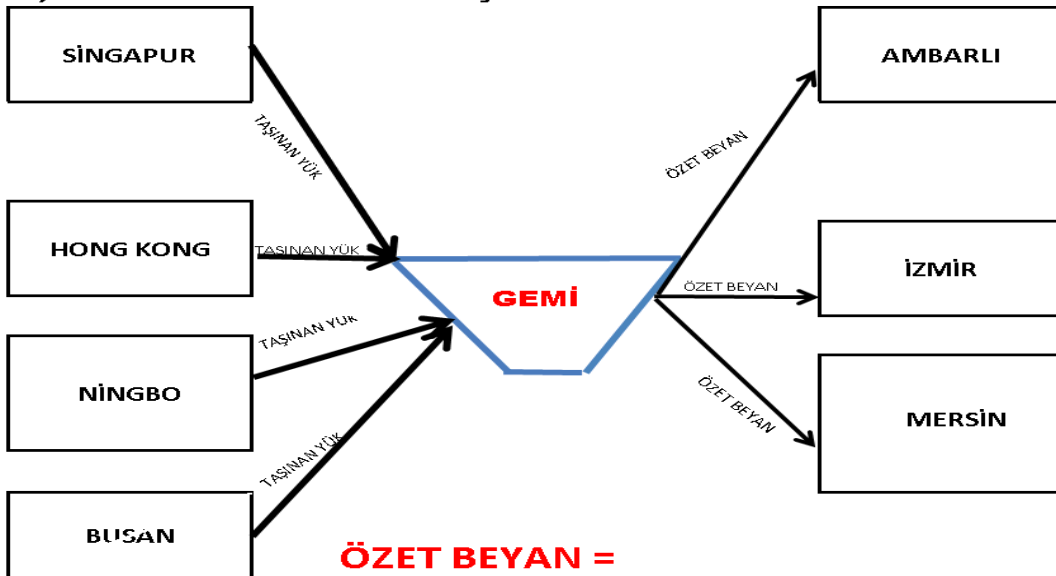
Türkiye Gümrük Bölgesine denizyoluyla taşınan yük ve eşyanın özet beyanı, kullanılan taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi, varış öncesinde giriş gümrük idaresine araçta bulunan bütün sevkiyatları liste halinde bildirir.

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)

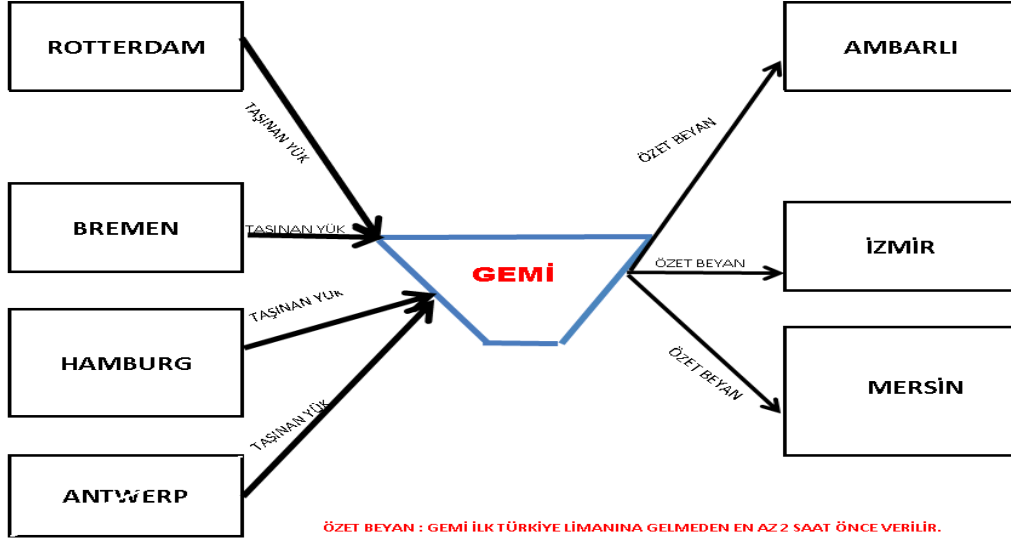
ÖZET BEYAN BİLDİRİMİ

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.



DENİZYOLU BEYAN FORMU/MARITIME DECLARATION FORM

EK-10/D

		Geliş Arrival				Gidiş Departure	
GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ Customs Directorate		BEYAN TARİHİ VE SAATİ (Date and time of declaration)					
KAYIT NUMARASI (Registration number)		IMO NUMARASI (IMO number)					
GEMİNİN ADI (Name of ship)		GEMİNİN TÜRÜ (Type of ship)					
GEMİNİN BAYRAĞI (Flag state of ship)		KAPTANIN ADI (Name of master)					
GEMİNİN KAYITLI OLDUĞU LİMAN (Ship's registration port)		ACENTESİ (Agent of ship)					
GEMİNİN İDANATI (Owner of ship)		İN SON KALKTIĞI LİMAN (Last port of call)					
KALKIŞ LİMANI (Port of departure)							
ÖNCEKİ UÇRAK/UGRAYACAĞI LİMANLAR (Previous/next ports of call)		SEKER SAYISI (Seaman's number)		GEMİ NEDENİ (Reason of arrival)			
BEMİR ATMA YERİ YANAŞMA YERİ (Anchorage of berth)		YOLCU SAYISI (Number of passenger)		MÜHÜR ADEDI (Number of seal)			
MÜHÜRLEME SAYISI (Number of crew)							
1- Bu limana yük/yolcu çıkarılacak mı? / Bu limandan yük/yolcu alınacak mı? (Will you discharge/embark any cargo and/or passenger to this port? / Did you load/embark any cargo and/or passenger from this port?)							
2- Tahliye edileceği/yükü/yolcuyla aldığı limanlar/ülkeler / Bu limandan, aldığı yükü/yolcuyla tahliye edileceği limanlar/ülkeler (Loading/embarking ports/countries of the cargo/passenger of which will be discharged/embarked at this port / Discharging ports/countries of the cargo/passenger loaded/embarked at this port)							
3- Transit yük/yolcu var mı? (Is there any cargo or passenger in transit?)							
4- Başka limanlara çıkarılacak/yükü/yolcuları bildiriniz? (eğer varsa) (Please declare the cargo and the passengers which will be discharged/embarked at the other ports?) (only at arrival)							
5- Bu limana çıkarılacak veya bu liman vasıtasıyla başka limanlara alınacak ve transit edileceği eşyaların, emtia beyan kaydedilmeden, ayrı var mı? Veya cins ve miktar, marka ve numaralarını bildiriniz? / Çıkış bildiriminde yer almayan, bu limandan alınan eşya var mı? Veya cins ve miktar, marka ve numaralarını bildiriniz? (Are there any merchandises that were not declared in the bill of lading and of which will be discharged in this port or will be transhipped and transitted to other ports via this port? If any, please declare its quantity, type, brand and number? / Is there any merchandises loaded in this port which was not declared in the departure notification. If any, please declare its quantity, type, brand and number?)							
6- Valide silah, ateşli silah, dinamit, mühürleşmiş veya saklı olan, harp silahları ile uyuşturucu ve psikoaktif maddeler var mı? (Is there any gun, powder, dynamite, ammunition, forbidden war weapons and narcotic drugs and psychotropic substances in your cargo?)							
7- Katı veya sıvı atığın, gemideki diğer atıkların var mı? (Whether there is solid or liquid waste in the ship.) Eğer her atığın son nerede boşaltıldı? (Where did you discharge this type of waste for the last time?)							
8- Ayrıca beyan etmek istediğiniz herhangi bir husus var mı? (Is there anything else to declare?)							
II- YAKIT VE KUMARCA İŞLEMLERİNE AİT BİLGİLER (INFORMATION ABOUT FUEL AND CHANDLER) (İDARECE DOLDURULACAK / FILLED BY ADMINISTRATION)							
Geliş / Gidiş Kontrolünde Tespit Edilen Yakıt ve Yağlar (The fuel and oil detected at arrival/departure control)							
Cins (Type)	MİB (M) (National)	ÖTV'süz (Exempt from consumption tax fee)	Yabancı (Y) (Foreign)	Miktar (Quantity)	Birim (Unit)		
1- Yakıt ve kumarca tespiti, gemideki defterlere ve beyana uygun mu? (Whether detection of fuel and chandler is in accordance with the declaration and the records kept at the ship? If not, date and time of the report issued.)							
2- Yakıtın emniyeti için, daha önceki limanlarda tahliye edilmiş mühürler ve bu limanda mühürleşmiş mühürler (Tahliye eden idare, acente, yerel ve numaraları) (eğer varsa) (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 at arrival))							
3- Gemideki limana gelip/ gitme/yakıt/kumarca işlemleri nedeniyle tahliye edilen mühür varsa, acentesi, miktarı, yerel ve nedeni (eğer varsa) (If any seal was affixed for fuel/chandler procedures at arrival, quantity, numbers, places and the reason (only at arrival))							
4- Diğer hususlar (Other issues)							
5- Belirli refüce pilas akümüli gemilerdeki vergiler/düzeltilmiş gemiler alması ve limanına burada beyan edilmiş. (to be declared in national flag ships serving inland)							
Sağlık Bildirimi Maritime Declaration of Health		Yükarıdaki bilgilerin doğruluğunu beyan ve tasdik ederim. Thereby confirm that the above-mentioned information is true and correct.		KUMARCA MÜHÜR CHANDLER			
Beyan alan Gümrük Muhafaza Personeli Customs Enforcement Officer in charge		Acente yetkilisi Name of agent		Kaptan veya yerine bakacak adı soyadı Name of master or acting man			
ÇIKIŞTA İDARECE DOLDURULACAK / FILLED BY ADMINISTRATION AT DEPARTURE							
Liman çıkış belgesi departure document		Port		.../.../... tarihli ... sayılı			

Denizyolu Beyan Formu

b. Gidiş Kontrolü

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

- Liman Başkanlığı'ndan "Yola Elverişlilik Belgesi",
- 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 YEB,
11. Sağlık Kontrol Kartı,

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 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. Yükleme bittikten sonra 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 Güvenliği 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 yanaşık 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 yanaşık 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 yanaşık 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 selamette rıhtıma / iskeleye, şamandıraya ve platforma yanaştırırlar.

Kılavuz ve Römorkör işletmeleri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanan Liman Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde belirtilen hükümlere göre, Liman Başkanı tarafından verilen izinle gemileri limanlara yanaştırıp kaldırırılar. Yapılan bu hizmetlere karşılık geminin gros tonilatosu 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.

Gemi Yanaştırma Kılavuz Kaptan Talep Formu

TCDD
DERİNCE LIMAN İŞLETME MUDURLUĞU
GEMİ YANASTIRMA KILAVUZ KAPTAN TALEP FORMU

ACENTELİGİNİ YAPTIĞIMIZ LIMANINIZ.....NOLU
RIHTIMINA YANASACAK OLAN BAYRAKLI MV
İSİMLİ GEMİ TARİHİNDE SAAT DARICA PILOT MEVKİNDE HAZIR
OLACAKTIR.BELİRTİLEN SAATE GORE HAZIRLIĞINIZIN YAPILARAK GEREKLİ KILAVUZ KAPTANIN GEMİDE
BULUNDURULMASI HUSUSUNDA;
GEREĞİNİ EMİRLERİNİZE ARZ EDERİZ.

SAYGILARIMIZLA,

FORMUN VERİLİŞ TARİHİ:
FORMUN VERİLİŞ SAATİ :

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, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuş bir iktisadi devlet kuruluşudur.

Bu kuruluşun bünyesinde:

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

bulunmaktadır.

Gemi acentelerinin Kıyı Emniyeti İşletmesi ile ilişkisi:

- Temsil ettikleri beher gemi için, geminin Türk limanlarına giriş-çıkış fener ücretlerini, bu kurumun Fenerler İdaresi'ne öderler.
- Türk Boğazlarından geçen, Haydarpaşa, Salıpazarı veya Sarayburnu'na yanaşan veya demir mevkiine demirleyen gemilere, bu işletmeden kılavuz / römorkör hizmeti alırlar.
- Türk Bayraklı gemilerde kurallar gereği telsiz cihazı bulundurmalarına yönelik Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikasını, Deniz Haberleşme İstasyonundan alırlar.
- Yabancı bayraklı gemilerin **Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası "Cargo Ship Safety Radio Certificate"** kullanım tarihi bitmiş ise, gerekli kontrolleri yaparak bu sertifikayı yeniler.

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

ANTETLİ

Acente Beyan Formu

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜNE
Tahsilât Şefliği'ne

Tarih :/...../.....

Acente Kodu:	
Acenta Adı	
Geminin Adı	
Geminin Bayrağı	
Geminin Çağrı İşareti	
Geminin Net Tonu	
Geminin Gross Tonu	
Geminin geldiği yer	
Geminin geldiği tarih	
Geminin yanaştığı liman	
Geminin gittiği yer	
Geminin gittiği tarih	
Ödeme Şekli	<input type="checkbox"/> LİMAN <input type="checkbox"/> BOĞAZ
Açıklama	

Yukarıdaki Beyanım doğru olduğunu ve ilgili gemi ve sefer için doğmuş ve doğacak tüm ödemeleri kabul ettiğimi taahhüt ederim.

ADI SOYADI
KAŞE
İMZA

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 bulduklarını tevsik etmek için Oda merkezi ve şubelerinden "Faaliyet Belgesi" olarak 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 Kanununun 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 "Yola Elverişlilik Belgesi / 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 Kanununun 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 kışlamak üzere gelen yabancı bayraklı deniz araçlarının vardıkları ilk Türk limanında aracın personeli, yolcusu ve seferiyle ilgili beyanın yer aldığı bilgiyi içeren, liman başkanlıkları tarafından yapacakları yolculuğa izin verildiğini gösteren, liman çıkış belgesi yerine de geçen belgedir.

Yabancı limanlardan Türk limanlarına gelen Türk ve yabancı bayraklı yatlar, ilk giriş yaptığı yat limanında 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 verirler.



2014 YILI	(TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCILARA KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN) NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU (FOR FOREIGN FLAG VESSELS OR TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS) CHAMBER'S FREIGHT SHARE DECLARATION FORM	2014 YILI
----------------------	--	----------------------

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ SHIP AGENCY INFORMATION
1	YABANCI ŞİRKET ADI Name of foreign company
2	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI Ship's Agent Registration Number
3	GEMİ ACENTE UNVANI Name of Agent

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

C	YÜKLEME / BOŞALTIMA BİLGİLERİ LOADING & UNLOADING INFORMATION	YÜKLEME LOADING	BOŞALTIMA UNLOADING
1	YÜKÜN CİNSİ Type of cargo		
2	YÜKÜN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE Port / Country of origin / destination of cargo		
3	Listeden Tavan Ücret seçildiğinde Taşınan Yükün Tonu yazılmalıdır. Tonnage of shipped cargo should be written when ceiling fee is chosen from the list.	-	-
4	YÜKÜN MİKTARI (TON & ADET) Quantity of cargo (Piece)		
5	NAVLUN BİRİM FİYATI (\$ / TON & ADET) Freight Unit Price (\$ / Ton & Piece)		
6	TOPLAM NAVLUN TUTARI (\$) Total amount of freight (\$)	0,00 \$	0,00 \$
7	TOPLAM NAVLUN TUTARININ % 5 TUTARI (\$) 5 per thousand of total amount of freight (\$)	0,00 \$	0,00 \$
8	DÖVİZ KURU (Geminin kalkış tarihindeki MB Döviz Alış Kuru) Turkish Central Bank's Foreign currency buying rate of exchange at the date of ship's departure	döviz kurunu yazınız	
9	BİNDE BEŞ NAVLUN ODA PAYI TUTARI (TL) Chamber's freight share of 5 per thousand (TL)	0,00 "	0,00 "
10	TOPLAM NAVLUN ODA PAYI (TL) Total Chamber's Freight Share (TL)		0,00 "
11	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) Port Service Fee	Var	0,00 "
12	GENEL TOPLAM (TL) Grand Total (TL)		0,00 "

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	70,00 "	0	145,00 "
501	115,00 "	501	230,00 "
1.501	210,00 "	1.001	290,00 "
2.501	290,00 "	1.501	350,00 "
5.001	350,00 "	2.001	410,00 "
10.001	410,00 "	2.501	465,00 "
25.001	470,00 "	5.001	485,00 "
35.001	510,00 "	10.001	520,00 "
50.001	530,00 "	25.001	535,00 "

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	500 \$	
20.001	40.000	750 \$	
40.001	60.000	1.000 \$	
60.001	100.000	1.250 \$	
100.001	VE YUKARIŞI	1.500 \$	
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	(500 + 500)	750 \$
20.001	40.000	(750 + 750)	1.125 \$
40.001	60.000	(1.000 + 1.000)	1.500 \$
60.001	100.000	(1.250 + 1.250)	1.875 \$
100.001	VE YUKARIŞI	(1.500 + 1.500)	2.250 \$

ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP
TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE

* Not : 5174 sayılı Kanununun 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





2014 YILI	TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN HİZMET ÜCRETİ BİLDİRİM FORMU <small>PORT SERVICE FEE DECLARATION FORM FOR TURKISH AND FOREIGN FLAG SHIPS</small>	2014 YILI
----------------------	---	----------------------

A	GEMİ ACENTE BİLGİLERİ <small>SHIP AGENCY INFORMATION</small>		
1	GEMİ ACENTESİ SİCİL NUMARASI <small>Ship's Agent Registration Number</small>		
2	GEMİ ACENTE LİNVANI <small>Name of Agent</small>		
B	GEMİ BİLGİLERİ <small>SHIP INFORMATION</small>		
1	GEMİ ADI <small>Name of vessel</small>		
2	GEMİ CİNSİ <small>Type of vessel</small>	Diğer	
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK <small>Turkish - Foreign Flag</small>	Türk Bayrağı	4 BAYRAĞI <small>Flag</small>
5	GROS TONU <small>GT</small>		
6	HAREKET LİMANI <small>Port of Departure</small>		
7	HAREKET TARİHİ <small>Date of Departure</small>		
8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO <small>Certificate of seagoing number</small>		
9	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) <small>Port Service Fee (TL)</small>	0,00 ₺	
0	AÇIKLAMA <small>Description</small>	ACENTENİN KAŞESİ / AGENT STAMP TARİH ve İMZA / DATE - SIGNATURE	

2014 YILI TÜRK BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK ÜCRETLER <small>FEES RECEIVABLE YEAR 2014 FOR TURKISH FLAG VESSELS</small>				
GEMİ GROS TONU <small>SHIP'S GROSS TONNAGE</small>			TUTAR <small>AMOUNT</small>	YOLCU VE KARGO Kapasite / Passenger & Cargo Capacity
0	500	Bunlar İçin <small>For Bunkers</small>	45,00 ₺	
0	500	GT KADAR / UP TO	70,00 ₺	60,00 ₺
501	1.500	GT KADAR / UP TO	115,00 ₺	90,00 ₺
1.501	2.500	GT KADAR / UP TO	210,00 ₺	175,00 ₺
2.501	5.000	GT KADAR / UP TO	290,00 ₺	250,00 ₺
5.001	10.000	GT KADAR / UP TO	350,00 ₺	300,00 ₺
10.001	25.000	GT KADAR / UP TO	410,00 ₺	410,00 ₺
25.001	35.000	GT KADAR / UP TO	470,00 ₺	470,00 ₺
35.001	50.000	GT KADAR / UP TO	510,00 ₺	510,00 ₺
50.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER		530,00 ₺	530,00 ₺

2014 YILI YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEN ALINACAK ÜCRETLER <small>FEES RECEIVABLE YEAR 2014 FOR FOREIGN FLAG VESSELS</small>					
GEMİ GROS TONU <small>SHIP'S GROSS TONNAGE</small>			TUTAR <small>AMOUNT</small>	YOLCU VE KARGO Kapasite / Passenger & Cargo Capacity	
0	500	GT	KADAR / UP TO	145,00 ₺	115,00 ₺
0	500	GT	KADAR / UP TO	145,00 ₺	115,00 ₺
501	1.000	GT	KADAR / UP TO	230,00 ₺	175,00 ₺
1.001	1.500	GT	KADAR / UP TO	290,00 ₺	230,00 ₺
1.501	2.000	GT	KADAR / UP TO	350,00 ₺	290,00 ₺
2.001	2.500	GT	KADAR / UP TO	410,00 ₺	350,00 ₺
2.501	5.000	GT	KADAR / UP TO	465,00 ₺	410,00 ₺
5.001	10.000	GT	KADAR / UP TO	485,00 ₺	460,00 ₺
10.001	25.000	GT	KADAR / UP TO	520,00 ₺	520,00 ₺
25.001	GT VE YUKARISI / GT AND OVER			535,00 ₺	535,00 ₺

MİSÖL OLARAK Liman Çıkış Belge numarası yazılması gerekmektedir. (CS) Certificate of Seagoing number should be written .



2014 YILI	(TÜRK LİMANLARINDA ELLEÇLEME YAPAN YABANCI BAYRAKLI-YABANCI KİRAYA VERİLMİŞ TÜRK BAYRAKLI GEMİLER İÇİN) KONTEYNER NAVLUN ODA PAYI BİLDİRİM FORMU (FOR FOREIGN FLAG VESSELS OR TURKISH FLAG VESSELS CHARTERED BY FOREIGNERS, HANDLING IN TURKISH PORTS) CONTAINER CHAMBER'S FREIGHT SHARE DECLARATION FORM	2014 YILI
----------------------	--	----------------------

A	GEMİ AJANTE BİLGİLERİ SHIP AGENCY INFORMATION
1	YABANCI ŞİRKET ADI Name of foreign company
2	GEMİ AJANTESİ SİCİL NUMARASI Ship's Agent Registration Number
3	GEMİ AJANTE UNVANI Name of Agent

B	GEMİ BİLGİLERİ SHIP INFORMATION
1	GEMİ ADI Name of vessel
2	GEMİ CİSİ Type of vessel
3	TÜRK - YABANCI BAYRAK Turkish - Foreign Flag
4	Diğer Bayrağı Seçin
5	GROS TONU GT
6	HAREKET LİMANI Port of Departure
7	HAREKET TARİHİ Date of Departure
8	LİMAN ÇIKIŞ BELGE (LÇB) NO Certificate of seagoing number

C	KONTEYNER YÜKLEME / BOŞALTIMA BİLGİLERİ CONTAINER LOADING & UNLOADING INFORMATION	YÜKLEME LOADING	BOŞALTIMA UNLOADING
1	KONTEYNERİN GELDİĞİ VEYA GİDECEĞİ LİMAN / ÜLKE Port / Country of origin / destination of container		
2	Listeden Tavan Ücret Seçildiğinde Taşınan Konteyner Yükünün Adedi Yazılmalıdır Number of Shipped Containers should be written when ceiling fee is chosen from the list	-	-
3	KONTEYNER CİSİ Type of container	ADET / Piece 20' Kont./Cont.	ADET / Piece 40' Kont./Cont.
4	YÜKÜN MİKTARI (TON & ADET) Quantity of cargo (Piece)		
5	NAVLUN BİRİM FİYATI (\$ / ADET) Freight Unit Price (\$ / Piece)		
6	TOPLAM NAVLUN TUTARI (\$) Total amount of freight (\$) 0 \$	0 \$	0 \$
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 TL	0,00 TL
10	YÜKLEME / BOŞALTIMA NAVLUN ODA PAYI TOPLAMI (TL) Total Chamber's freight share of loading & unloading (TL)	0,00 TL	0,00 TL
11	TOPLAM NAVLUN ODA PAYI (TL) Total Chamber's Freight Share (TL)		0,00 TL
12	LİMAN HİZMET ÜCRETİ (TL) Port Service Fee	Var	0,00 TL
13	GENEL TOPLAM (TL) Grand Total (TL)		0,00 TL

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	3.000	1.501	2.000
3.001	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 YUKARI	25.001	VE YUKARI

KONTEYNER NAVLUN ODA PAYI CONTAINER CHAMBER'S FREIGHT SHARE	
KONTEYNER YÜK BİLGİLERİ CONTAINER CARGO INFORMATION	KONTEYNER TAVAN ÜCRET TUTAR CONTAINER CEILING FEE
YÜKLEME LOADING	500 \$
BOŞALTIMA UNLOADING	500 \$
YÜKLEME + BOŞALTIMA LOADING + UNLOADING	750 \$

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 Alacakların Tahsil Üsülü 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



4.1.10 – İl Çevre Koruma İdaresi

Gemi acentelerinin, acenteliğini yaptıkları beher gemi için ilişki kurduğu kurumlardan biri de, İl Çevre İdaresi'dir ve bu idareden işlem yapabilmek için öncelikle şifre almakla yükümlüdürler. Aldıkları bu şifre ile <http://online.cevre.gov.tr/Login.aspx?ReturnUrl=%2fDefault.aspx> 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 dayanarak çıkarılmış yönetmelik hükümleri gereğince İl Çevre Koruma İdaresi'ne verilmiştir. Kurallara göre, gemi gelmeden önce gemi katanı tarafından acentesine gönderilen **The Waste Notification Form (Atık Bildirim Formu)** elektronik ortamda bu idareye bildirir. Türk limanlarına gelecek gemi, atık versin veya vermesin gemi acentesi bu formu İl Çevre İdaresi'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) ⁽¹⁾
2. International Sewage Pollution Prevention Certificate (Pis Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Sertifikası) ⁽²⁾
3. International Air Pollution Certificate (IAPP) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, ⁽³⁾

yer almaktadır.

Ticaret Gemisi Sertifikaları (Bölüm 11) de bulunan:

1. 16 No.lu sertifika,
2. 17 No.lu sertifika,
3. 18 No.lu sertifika

ATIK BILDIRİM FORMU
THE WASTE NOTIFICATION FORM

...İZMİT... LIMAN BASKANLIĞINA
TO PORT AUTHORITY OF...

Geminin Adı Ship's Name	Gemi Tipi Type of Ship	Bayrak Devleti Flag State	IMO No. IMO Nr.	Çağrı İsmi Call Sing	Geldiği Bir Önceki Liman Adı Last port of call	Kalkış Zamanı Time of departure	Tahmini varış zamanı (ETA) Estimated time of arrival (ETA)
Gideceği Bir Sonraki Liman Adı Next port of call	Tahmini Kalkış Zamanı (ETD) / Seyir Süresi Estimated time of departure (ETD)/ duration of the next trip.	En Son Atık Verilen Liman ve Verilme Tarihi Last port and date when ship-generated waste was delivered	Liman Atık Kabul Tesisine Atık Yorecek misiniz? Evet <input type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/>				
ATIK BİLGİLERİ (WASTE INFORMATION)							
Atık Tipi Waste Type	1 Geminin Maksimum Depolama Hıncı (m3) Maximum dedicated storage capacity (m3)	2 Bildirim Yapıldığı Zamanda Gemide Bulunan Toplam Atık Miktarı (m3) Quantity of waste on board (m3) on time of notification	3 Atık Kabul Tesisine Verilecek Atık Miktarı (m3) Quantity of waste to be delivered (m3) to port reception facility	4 Gemide Kalan Atık Miktarı (m3) Quantity of waste remaining on board (m3)	5 Bu bildiri ile Bir sonraki Limana Varış Zamanı Diliminde Olusacak Tahmini Atık Miktarı (m3)/Gemide Kalan Atığın Boshallacağı Liman Adı Estimated quantity of waste which will be generated from the time of notification and next port of call (m3)/Port where the waste remaining on board will be discharged		
A-MARPOL EK-I Annex-1							
Sırtine Suyu Bilge Water							UNKNOWN
Slop Slops							UNKNOWN
Kirli Ballast Dirty Ballast							UNKNOWN
Atık Yangın Motor Yağı Waste Motor Oil							
B-MARPOL EK-IV Annex-IV							
Pis su Sewage							
C-MARPOL EK-V Annex-V							
Cup Garbage							UNKNOWN
Kaptanın Adı Soyadı Name and Surname of the Ship's Master							
İmza Signature							
Tarih ve Saat Date and Time							
Gemi Mühürü Ship's Stamp							

Bu form; denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin engellenmesi amacıyla yayımlanan liman, ulusal ve uluslararası mevzuat uyarınca yetkili otoritelerin yapacağı denetim, inceleme ve yasal işlemlerde detli olarak kullanılır. This form; will be produced as a proof in the course of duly authorized authorities any legal actions and investigation, which related into cases concerning marine pollution done by ships, with respect to port's, national and international regulations.

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, Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği ve Liman Deniz Şube Müdürlüğüne yazılı bilgi vermek,
- Geminin P&I Koruma Tazminat Sigortasına durumu bildirmek,
- Yaralanma veya ölüm nedeniyle uyruğu bulunduğu Konsoloslukta 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.

Limn Devleti tarafından gemilere yapılan denetimlerde, gemide bulunan eksiklerinden veya gemi tarafından denizlerin kirletilmesinden dolayı kurallar gereği geminin tutulması veya ceza alması durumlarında, daha önce meydana gelmiş bir olay nedeniyle geminin Türk devletine ödemesi gereken resmi borçlarından dolayı geminin tutulması durumunda, geminin acentesi donatanına, P&I Koruma Tazminat Sigortasına ve bayrak ülkesinin konsoloslukuna 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. ⁽¹⁾

2. Yük ve eşyanın gümrük idaresi bulunan liman ve iskelelere boşaltılması

Boşaltma limanında kaptan veya acentesi tarafından yükleme limanında gemiye verilen Kabotaj Beyannamesi, gümrük idaresine ibraz edilir. Eşyanın beyannameye uygunluğu gümrük muhafaza personeli tarafından kontrol edilir, beyannamenin her iki nüshası imzalanarak mühürlenir ve yük boşaltılır. Gerek görüldüğü durumlarda eşyanın kapsamlı tespiti de yapılır.

İşlemi tamamlanan Kabotaj Beyannamesinin bir nüshası boşaltma yerindeki gümrük idaresinde saklanır ve diğer nüshası hareket gümrük idaresine gönderilir. ⁽²⁾

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. ⁽³⁾

4. Dâhili 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.

Dâhili sefer yaparken, yabancı bir limana uğrayarak Türk limanına gelen Türk Bayraklı gemiler, dış sefer yapan gemiler gibi kontrole tabi tutulurlar. ⁽⁴⁾

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. ⁽⁵⁾

6. Kabotaj eşyasının yüklenmesi, konteynerle taşınması ve boşaltılması

Serbest dolaşımdaki yük ve eşya ile serbest dolaşımda olmayan yük ve eşyanın birbirine karışmasını önlemek şartıyla gerekli önlemlerin alındığını gemi acentesi gümrük idarelerine bildirir. Gümrük idaresi, gümrüklü yer ve sahalarda, kabotaj yükü ve eşyasının yüklenmesine ve boşaltılmasına izin verilir.

Gümrük idaresinin, geminin ambarları dışına yüklenen yük ve eşya ile ambarı bulunmayan gemilere yüklenen yük ve eşya için branda veya çadır bezi örtülmesine ilişkin talebinin, kaptan tarafından yerine getirilmesi zorunludur.

Kabotaj yük ve eşyasının konteynerle taşınmak istenmesi halinde, bu tür yük ve eşya ancak serbest dolaşımda bulunan konteynerlerle yapılır. Geçici ithal yoluyla ülkeye giren, dört bir tarafından rahatlıkla okunabilecek şekilde üzerinde "KABOTAJ" yazılı, 50x25 cm ebadında, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) etiketleri standartlarına uygun, "beyaz renk" üzerine "siyah yazılı" etiketlerle markalanmış konteynerlerle taşınmasına izin verilebilir.

Uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerle içinde kabotaj eşyası bulunan konteynerlerin taşınmak istenmesi halinde, geminin kaptan veya acentesi tarafından, serbest dolaşımdaki eşya ile

serbest dolaşımda olmayan eşyanın gemideki yerini gösterir “istif planı” gümrük idaresine sunulur. Bakanlık, gerekli görülen durumlarda ilave önlemler alabilir.⁽⁶⁾

Dipnotlar

1. Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Taşıma ile Yükleme ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Kontrolü ve Esaslarına İlişkin Tebliğ, Madde 5
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

T.C
GÜMRÜKLERİ KABOTAJ BEYANNAMESİ

SERİ: Beyanname Sıra No:
DÜZENLEYEN İDARE: BEYAN TARİHİ VE SAATİ:
 GEMİNİN ADI: YÜKLEME LİMANI:
 BAĞLAMALIMANI: BOŞALTIMA LİMANI:
 GROS TONİLATOSU: YOLA ELVERİŞLİLİK BELGESİ:
 KAPTANIN ADI/SOYADI: MÜHÜR ADEDİ:
 YÜKLEYİCİNİN ADI/SOYADI:
 ASENTASI:

KAPLARIN EŞYANIN CİNSİ **GÖNDERİCİ** **ALICI**
ADEDİ MARKASI NO'SU AĞIRLIĞI

Yukarıda yazılı eşyayı boşaltma limanı olarak gösterdiğim mahalle aynen götürmeyi ve ibraz ettiğim beyannameler* ve sefer evrakım harici yüküm olmadığını beyan ederim /.../

BEYANDA BULUNAN GEMİ KAPTANI

BEYANI ALAN MEMUR	YÜKLEMEDE HAZIR BULUNAN MEMUR	İMZA VE PUL
ADI/SOYADI:	ADI/SOYADI:	
UNVANI:	ADRESİ:	
SİCİLİ:		
İMZA VE MÜHÜR:		

B beyanname muhteviyatı eşyayı sebebiyle yüklemekten vazgeçtim.

KAPTAN
AD/SOYADI:
İMZA:

1 İNCİ ARA LİMANINDA BOŞALTMADA BULUNAN MEMUR	2 İNCİ ARA LİMANINDA BOŞALTMADA BULUNAN MEMUR	SON BOŞALTIMA LİMANINDA BOŞALTMADA BULUNAN MEMUR	
ADI/SOYADI:	ADI/SOYADI:	ADI/SOYADI:	
UNVANI:	UNVANI:	UNVANI:	
SİCİLİ:	SİCİLİ:	SİCİLİ:	
İMZA VE MÜHÜR:	İMZA VE MÜHÜR:	İMZA VE MÜHÜR:	
YAPILAN İŞLEM:	YAPILAN İŞLEM:	YAPILAN İŞLEM:	Yükün tamamı boşaltılmıştır. .../.../

TEYİT NÜSHASININ GELDİĞİ:	Tarih: —/—/	Sayı:
---------------------------	-------------	-------

AÇIKLAMA: 1-Beyannameler eşya sahibi veya temsilcisi veya gemi kaptanı tarafından tanzim edilir.

Beyanname tanzim edilmeden gemiye eşya yüklenmez. Beyannamede silinti ve kazıntı yapılmaz.

Beyannameler tükenmez kalem veya daktilo ile doldurulur,

Beyannamelerin iptali halinde 24 saat içinde ilgili birime iade edilir.

Beyannamesiz eşya yüklenmesi, taşınması veya beyannamede gösterilen limandan başka bir Umman'a izinsiz eşya çıkarılması veya gemide beyannameye

aykırı eşya bulunması durumlarında gemi, eşya ve ilgililer hakkında kanuni işlem ve takibat yapılır.

Beyanname sayfası yetmediği takdirde ek beyanname düzenlenebilir.

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 yapılarak, 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 vasıtadaki yükün gemiye yüklenmesinin ardından puantajlar karşılıklı imzalanarak (liman ve yükleyici puantörü ve gemi) Gemi Kaptanı ve Acenteye verilmelidir.

Hasarlı yükler gemiye yüklenmemeli, geri gönderilerek yükleyiciden sağlamları istenmelidir. Liman işçisinin yaptığı hasarlar anında tespit edilmelidir. Eğer bu hasarlı (rezervli) yüklerin gemiye yükletilmesi ısrar edilirse, yükleme ordinosuna rezerv (hasar) kaydı konularak ve puantajlarda göstererek yüklenmelidir.

Acente puantörleri güvenilir ve işinin ehli kişilerden seçilerek iş esnasında kontrolleri sağlanmalıdır.

Islaklıktan zarar 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 sürveyler 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 sürveyörlerinden 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 sürveyörlerinden 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 (ihtiyari olarak) Kılavuz Kaptan alırlar. Yani Kılavuz kaptan almakla yükümlü değillerdir.

Bu tür geçiş yapan gemiler, kılavuz kaptan talepleri olup olmadığını, acenteleri vasıtası ile en az 24 saat öncesinden bildirimde bulunmakla yükümlü oldukları SP1 raporları ile VTS merkezlerine bildirirler.

Kılavuz talebinde bulunarak kılavuz hizmeti alan gemilerin kılavuz hizmeti ücretleri, SP1 raporu ile talebi yapan acentelerine bildirilerek tahsil edilir. Boğazlarda kılavuzluk hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Hizmetlerle ilgili ücret tarifeleri de bu Kurum tarafından ilan edilir.

Ancak, Boğazlardan yedek çekerek geçen gemiler Türk Boğazları Tüzüğüne göre özel şartlara tabi olarak geçer ve mecburi kılavuzluk hizmetlerine tabi olurlar.

2. Türk Limanlarına giriş – çıkış yapan gemiler, liman yönetmeliğinde belirtilen kurallara göre kılavuz almakla yükümlüdürler.

Özel limanların hizmet vermeye başlaması ile kılavuzluk ve römorkör hizmetleri de yeni bir statü kazanmıştır.

TCDD ve TDİ Limanları ile özelleştirilmiş devlet (TCDD ve TDI) limanlarında kılavuz ve römorkör hizmetleri liman işletmeleri tarafından, gemiye verilen tüm diğer hizmetlerle birlikte verilmektedir. Acenteler, bu limanlara liman hizmetleri ile ilgili taleplerini yaparken, Liman İşletmesi Müdürlüklerine Kılavuz (Pilot) ve Römorkör talebinde bulunurlar ve bununla ilgili ödemeyi %10 depozitosu ile birlikte peşin olarak Liman İşletmesine öderler.

Özel Limanların faaliyete başlaması ile ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin (TDİ) bir çok alanda TEKEL hakkını dönemin Denizcilik 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 tonilatosa 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 ettirmektedir.

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

Not: 1.11.2011 tarih ve 28102 Sayılı (mükerrer) Resmi Gazete 'de yayımlanan 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurulmuş olup, Denizcilik Müsteşarlığının görev ve yetkileri bu Bakanlığın içinde yer alan ilgili Genel Müdürlüklere devredilmiştir.

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 bulundukları yükün özelliğine göre değerlendirilerek rıhtımlara yanaştırma zamanları programlanır. Bir nevi rıhtım yanaşması kesin rezervasyondur.

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, kanca altına getirilmesi, yük bağlarının çözülmesi vb. işler ve gerektiğinde posta oluşturarak tahliyeye yardımcı olunmasına yardım etmek üzere oluşturulurlar.

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

Lim an M üd ürl üğ üne

GEMİNİN:

Adı ve armatörü :

Bayrağı :

Gros Tonilatosu :

Rüsum Tonilatosu :

Boyu :

Çektiği 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 M üd ürl üğ ünüzün kendi kapasitesine uygun yükleme ve boşaltmayı temin hususunda alacağı tedbirleri kabul ve bunlara ait bircümle ücret ve masrafları ödeme yi:

ç) İdarece zaruret görüldüğü hallerde gemi ve vasıtanın yükleme ve boşaltma yerlerinin değıştirilmesi ve yükleme boşaltma kapasitesinin arttırma bakımından alacağınız her türlü tedbirleri peşinen kabul ve taahhüt ederim.

4.3 – Uğraksız Geçiş Yapan Gemilerin Türk Boğazları Geçiş İşlemleri

Ek2: Özel Liman Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmet Formu:

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

*Talep sıra no:.....

GEMİNİN ;

ADI :
CAGRI ISARETI :
BAYRAGI :
GROS TONU :
GELDİĞİ LIMAN :
TAM BOYU :
HALİHAZIR DRAFTI :
TIPI :
YUK CINSI :

Tarih :

ACENTANIN:

ADI :
ADRESİ :

TELEFON VE FAKSI :
VERGİ DAİRESİ VE NO:

FARURA KESİLECEK YERİN;

ÜNVANI :
ADRESİ :

TELE FON VE FAKSI :
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)'nun tatbikini şirketler nezdinde oluşan hizmet Hizmet ücretlerini ödemeyi ve iş bu taleplemede 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

Gemilerin Boğazlara Gelişlerinde Uyacağı Kurallar

4.3.1 – VTS Uyum Kuralları – SP 1 – SP 2 Raporları

Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacıyla yönelik olarak gemi ile ilgili makamların (TBGTHDB) 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 (TUBRAP)" 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'ni 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 tanıtabacak 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 verilmiştir. 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 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
- DERATTING EXEMPTION CERTIFICATE
- 2 (TWO) COPY OF CREW LIST
- LAST PORT CLEARANCE (SAILING PERMISSION)
- LAST 10 (TEN) PORTS CALL LIST
- SHIP'S STAMP (GEMİ MÜHÜRÜ)

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. 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 Müdürlüğüne de dilekçe ile bildirimde bulunulması gerekmektedir.

4.3.3 – Yolcu Gemilerinin Ayrıcalıkları:

Yolcu gemileri Boğazlar'dan Sağlık işlemi yaptırmadan geçmektedirler. Ancak geminin acentesinin ilgili 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 geçişine 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 döş 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 edilmeden (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 sp1ckalevts@kegm.gov.tr; sp1ckale@kegm.gov.tr; (Çanakkale Boğazı) ve sp1ist@kegm.gov.tr; sp1istvts@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, 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), 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 nedenle boğazlarda beklemesi gerekiyorsa, hem gemi kaptanına ve hem de gemi işleticisine, boğazlardan transit geçiş yapacak gemilerin transit vasıflarını kaybetmemeleri için 48 saatden 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 yapılıp 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 ve Fener Ücreti Montreux sözleşmesi hükümlerine tabidir.

Sağlık Resmi, aşağıdaki gibi hesaplanır:

Sabit Katsayı (0,0604) X Amerikan Doları Alış Kuru X N.R.T

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 geçerse ayrıca ikinci defa ödeme yapılır.

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

BEŞİNCİ B Ö L Ü M

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 DİVİLİOĞLU
Yavuz TARKU
Güncelleme: Ahmet AYTOĞAN

5.2 – GEMİ ACENTESİ ve TÜRK BOĞAZLARI

- 5.2.1 – Giriş
- 5.2.2 - Türk Boğazları
 - 5.2.2.1 - Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları
 - 5.2.2.2 - Türk Boğazlarında Raporlama Sistemi, (TÜBRAP),
 - 5.2.2.3 - Uğraksız geçiş ve şartları,
 - a. Uğraksız geçişlerin bozulma durumları
 - b. Uğraksız geçişlerin bozulmadığı durumlar
 - 5.2.2.4- Trafik Şeridi ayırımında seyretme güçlüğü olan gemilerin Boğazlardan Geçiş kuralları,
 - a. İstanbul Boğazı için
 - b. Çanakkale Boğazı için
 - 5.2.2.5 - Akıntı koşullarında Boğazların trafik düzeni
 - 5.2.2.6 - Olağanüstü durumlar ve risk altındaki gemiler
 - 5.2.2.7 - Boğazlardan geçiş sırasında arıza, karaya oturma ve kaza durumları
 - a. Gemi acentesi tarafından yapılacak işlemler
 - b. Gemi tarafından yapılacak işlemler
 - 5.2.2.8 - Kurtarma Yardım Hizmetleri
 - 5.2.2.9 - Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi
- 5.2.3 – Türk Boğazları Gemi Trafik ve Emniyet Gözetleme Hizmetleri
- 5.2.4 – Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

HAZIRLAYAN
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 Readines)

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 cargo of kilos

..... As per clauses and

Conditions of the covering charter – party.

Your very Truly
MASTER OF M.....

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 sürelerinden daha az bir zamanda yükleme ve boşaltmayı tamamlaması ve gemiyi serbest bırakması durumunda bu sefer gemi sahibinden kiracıya ödenen bir mükafat 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 Instruction
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 yapılması 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 KONUŞMENTO 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 veya “ 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,
- i) 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 aldığı 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 konişmentoları hem deniz parkuru hem de çok şekilli taşımayı yapan ve belirlenen sınırlarda taşımacının risk ve sorumluluğu üstlendiği şekilde tanzim edilirler. Bu nedenle de konişmentolarda matbu olarak “port to port or combined transport” vb şekilde ifadeler taşırlar.

Düzenli hat konişmentosunda taşımacının adının “taşımacı 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.

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Скачать веб-сайт для ознакомления с условиями и правилами | 見てください。逆面に詳細な条件があります。 | 08/2009 Standard Edition | www.mscmedshipco.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website : www.mscmedshipco.com SCAC Code: MSCU		BILL OF LADING No. ORIGINAL "Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)	
SHIPPER:		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L'S: NO. OF RIDER PAGES:	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (include Agent(s) at POD)	
NOTBY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)			
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)	
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
FREIGHT & CHARGES: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16).		RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the here entered Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. BY ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Bonds or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this paper and date, and whenever one original Bill of LADING has been surrendered all other Bills of Lading shall be void. SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.	
DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)	CARRIER'S RECEIPT (No. of Crtns or Pkgs. received by Carrier - see Clause 14.1)		
PLACE AND DATE OF ISSUE	SHIPPED ON BOARD DATE		

081 Standard Edition - 08/2009 TERMS CONTINUED ON REVERSE A 124115400

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Скачать веб-сайт для ознакомления с условиями и правилами | 見てください。逆面に詳細な条件があります。 | 08/2009 Standard Edition | www.mscmedshipco.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website : www.mscmedshipco.com SCAC Code: MSCU		BILL OF LADING No. ORIGINAL "Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)	
SHIPPER:		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L'S: NO. OF RIDER PAGES:	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (include Agent(s) at POD)	
NOTBY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)			
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)	
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
FREIGHT & CHARGES: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16).		RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the here entered Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. BY ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Bonds or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this paper and date, and whenever one original Bill of LADING has been surrendered all other Bills of Lading shall be void. SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.	
DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)	CARRIER'S RECEIPT (No. of Crtns or Pkgs. received by Carrier - see Clause 14.1)		
PLACE AND DATE OF ISSUE	SHIPPED ON BOARD DATE		

Konışmentolar kanunlarımıza göre de cirosu kabil senetlerdendir, bu yüzden de değerli evrak statüsündedir. Nihai olarak şunu söyleyebiliriz; konışmentolar dünyada birden çok orijinal düzenlenen yegâne taşıma ve teslim taahhüdü içeren borç senetleridir.

Konışmento düzenlenebilmesi için gereken bilgilerin gönderici tarafından yazılı olarak taşıyana iletilmesi gerekir. Buna yükleme talimatı (shipping instruction) diyoruz. Konışmento bu bilgiler dikkate

alınarak ve genel anlamda yukarıda da açıklandığı gibi yükleme ordinosu ya da 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 tasıma belgesini kabul edecektir. Temiz bir tasıma belgesi malların veya malların ambalajının kusurlu bir durumunu açıkça ifade eden bir ibare veya kayıt taşımayan bir belgedir. Bir akreditif bir taşıma belgesinin "clean on board" olması şartını içerse bile "clean" sözcüğünün bir taşıma belgesinde gözükmemesi 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.

Konışmentolarda Düzenlenme ve Yükleme Tarihi:

Konışmentoda gemiye yükleme tarihi (Shipped on board date) ve konişmento düzenlenme tarihi bulunur. Konışmentonun 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:

Konışmentolar 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 anlaşılabilir.

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 konişmento olur. Bu irade elbetteki yükletende-gönderendedir. Düzenlenecek olan konişmentonun devredilebilir olmasını isteyen yükleten-gönderen bunu yükleme talimatında açıkça belirtmelidir.

1- Devredilebilir konişmento (negotiable bill of lading); Yukarıda matbuu cümle de açıklandığı gibi bir konişmentonun ciro yolu ile devredilebilir olabilmesi için alıcı sahasına ya sadece TO ORDER yazılması ya da o şirketin-bankanın –kişinin başına TO ORDER OF eklenmiş olması gerekir. Sadece alıcı bölümünde TO ORDER yazılmış olan konişmentolar yükleyici adına düzenlenmiş olarak kabul edilirler (to the order of shipper- yükleten emrine). Bu durumda kural konişmentonun ticari dolaşıma girmesi ve malın sorunsuz çekilebilmesi için ilk şart yükleyicinin konişmentoları gereği gibi cirolamasından geçmektedir. Boşaltma liman acentaları TO ORDER düzenlenen konişmentolarda ilk olarak yükleyicinin cirosunu ararlar. Eğer yükleyici cirosu yok ise yükleme liman acentasına durum bildirilir ve ne yazık ki geçen bu süreler içinde demuraj ve ardiye masrafları oluşur. Hata ise ciroyu normal koşullarda yapması gerekirken unutan tarafa yani yükletene ait olur, masrafları karşılamak durumunda kalabilir. Devredilebilir konişmentoda eğer TO ORDER OF şirket-banka-şahıs vb yazılı ise bu durumda bunlar (hangisi ise) konişmentoyu ilk cirolayan olmak durumundadır. Yine eğer ciro edilmeden dolaşıma çıkıyorsa aynı problemlerle karşılaşılacaktır kesin olarak.

M SC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	
ORDER (NEGOTIABLE) BILL OF LADING	
SHIPPER: SİYAH LTD.STI KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25 34395 ZINCIRLIKUYU SISLI- ISTANBUL	CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD) •Where the B/L is “To order”, the first endorsement is made by the Shipper (for this reason a “To order” B/L is sometimes known as a “Shipper’s B/L”), whereas when the B/L is “To order of”, the first endorsement is made by the Person named in the Consignee box after the word “of” (a bank for example). The Carrier’s obligation is to deliver the Goods to the Person surrendering one original B/L properly endorsed in that Person’s favour.
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked “To Order” or “To Order of...” here. TO ORDER (TO THE ORDER OF SHIPPER) (YÜKLETENİN EMRİNE)	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) SILVER GROUP COMPANY FLOWER STREET NO:78 ZIP CODE: 78567 LONDON-ENGLAND	

<p>SHIPPER: KALITE LTD.STI KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25 34395 ZINCIRLIKUYU SISLI- ISTANBUL</p>	<p>CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)</p>
<p>CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here. TO THE ORDER OF SILVER COMPANY</p>	<p>**SECOND NOTIFY: CLASS FORWRDING LTD. ALBERT STREET NO:678 ZIP CODE: 67890 TEL: 0049-456-789 E-MAIL:ALBERT@HOTMAIL.COM</p>
<p>NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) GOLD GROUP COMPANY P.O.BOX 34 LONDON-ENGLAND**</p>	

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).

<p>SHIPPER: SIYAH LTD.STI KOREŞEHİTLERİ CD. NO.25 34395 ZINCIRLIKUYU SISLI- ISTANBUL</p>	<p>CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)</p>
<p>CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here. GOLD COMPANY SA.</p>	
<p>NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) SILVER GROUP COMPANY FLOWER STREET NO:78 ZIP CODE: 78567 LONDON-ENGLAND</p>	

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 değiştirirken taraflar kaç orijinal teslim almaları gerektiğini bilme şansını yakalarlar. Bir orijinal konişmento ile malın tesliminin mümkün olduğu düşünülürse orijinal sayısının önemi açıkça ortaya çıkar.

Konişmentolar üzerine malın birim fiyatı veya toplam ticari değerinin yazılması belli sigorta formaliteleri ve artı ödemelere tabidir. Bunlar gerçekleşmeden konişmento üzerine taşıyıcı veya acentasının mal bedelini yazması düşünülemez. Çünkü taşımacı konteyneri kapalı kutu olarak göndericiden teslim alır ve yükleme talimatında kendisine yazılı ifade edilen malın yüklendiğini bizzat görmez. Bunu vurgulamak ve sınırlı – parça başı sorumluluğunu perçinlemek için konişmentoya "Said to Contain" ve "shipper's stowed, load, count and sealed" kayıtlarını özellikle ekler. Bu nedenledir ki malın ticari değerine dair bir kaydı konişmento üzerine yazmaktan sakınır. Malın ticari bedeli akreditiflerde doğal olarak bulunacaktır ama bunun konişmentolara yazılması gerekmemektedir. Yine bu konuda da ICC UCP600 madde 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 rotol, 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 sorulmuş bunların bedelini sizin karşılamanız şartı ile bu şartları kaldırma koşullarını araştıralım" der haklı olarak. Konişmentolar üzerine basılan demuraj kayıtları ilave masraf olarak yorumlanamaz ve bankalar bu kayıtlar için ihracatçılara rezerv uygulaması yoluna gidemez.

Konişmento kaynaklı sorunlardan bir diğeri ise konişmentonun tanımı ile alakalıdır. Akreditiflerde "OCEAN, MARINE veya COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING" şartı bulunur. Bazı bankalar ise konişmentolara tanım olarak bunların mutlaka yazılmasını talep ederler. Halbu ki bu tür talepler yersizdir ve rezerv nedeni olamazlar. Bu kayıtların amacı şudur; OCEAN veya MARINE BILL OF LADING şartındaki amaç tamamen deniz yolu taşımacılığı ile sınırlı bir konişmento düzenlenmesi amaçlıdır. Bu da konişmento incelendiğinde eğer yükleme limanı ve boşaltma limanı alanları dolu ve ön-son taşıma gibi deniz taşımacılığı dışı alanlar boş ise amaca ulaşılmış demektir. Buna rağmen konişmentoya birde OCEAN veya MARINE yazılması ICC kuralları da açıkça ortaya koyar ki gerekmemektedir. Ya da akreditifte COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING şartı vardır. Eğer düzenlenen konişmentoda yükleme ve boşaltma limanı dışında ki ön ve/veya son taşıma alanlarından birisi dolu ise yani iki modlu taşıma var ise amaca ulaşılmış demektir, ayrıca o konişmento üzerine COMBINED yazılması gerekmez. Bu konuda ICC UCP600 net olarak aşağıdaki gibi adı ne olursa olsun (however named) kuralını tanımlamış ve bu maddelerin altındaki diğer şartları karşılamak koşulu ile konişmentolara bu tanımların yazılmasının zorunlu olmadığını perçinler.

"Deniz 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 konişmentonun matbu başlığı "Bill of lading for combined transport or port to port shipment" dir. 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 konişmentodur. 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 değildiler.

MADDE 19

EN AZ İKİ FARKLI TAŞIMA ŞEKLİNİ KAPSAYAN (COMBINED TRANSPORT B/L) TAŞIMA BELGESİ
a) En az iki farklı taşıma seklini 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 konsimento, nasıl adlandırılmış olursa olsun, (however named)).....şeklinde devam ediyor.(Bkz ICC UCP600 ilgili madde)

•OCEAN-MARINE-COMBINED TALEPLERİ,			
m sc MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 40, avenue Eugène Pittard, 1206 GENEVA, Switzerland Tel: +41 22 703 8888 Fax: +41 22 703 8787 Website : www.msgva.ch SCAC Code: MSCU		BILL OF LADING No. ORIGINAL "Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1) NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's NO. OF RIDER PAGES	
VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)	

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 değindığımız 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 prosedürleri, 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"> • SPARE PARTS • AUTO SPARE PARTS • AUTOMOBIL AIR BAG • BREAK PADS (ASBEST İÇERİYOR OLABİLİR) • FOODSTUFF • BISCUIT • MUSTARD (VERGİSİ DAHA YÜKSEKTİR) • FUR <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 taşıyıcı konteyneri tacire (taşıyan-gönderen) tahsis eder ve yüklemeye hiçbir koşulda eşlik etmez. Konteyner yüklenip liman sahasına mühürlü olarak gelir ve gemiye yüklenir. Bu nedendir ki konişmento yazılan mal cinsi ve diğer detaylara dair kontrol imkânı olmadığından taşıyıcı sorumluluk üstlenmez. Bunun sonucu olarak taşıyıcılar 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 gerekmektedir. Ama genel ifade olarak yazılan mal tanımı gerçekten bir bakışta malı net olarak ifade ediyor olması gerekir. Örneğin sadece yedek parça yazılırsa bir şey anlaşılır, ya da otomobil yedek parçası yazarsa yine net olmaz. Örneğin rotül 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 taşıyıcılar proforma fatura veya fatura numarası, akreditif numaralarını konişmento üzerlerine yazmaktan imtina ederler. Yazan taşıyıcılar ise bu bilgilerin tacirin ticari gerekleri nedeniyle yazıldığını ve içeriğinden kaçınmasının bilgi sahibi olmadığını özellikle vurgulayan paragrafları konişmento üzerine yazarlar. Aksi halde taşıyıcının 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 taşıyıcıya teslim edildiğini anlatır. Sağdaki FCL ise konteynerin tahliye limanında bir tacir tarafından tüm malının bir defada teslim alınacağını anlatır. Konteyner taşıyıcısı 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 konişmentoyu alarak karşılığında alıcıya yükün teslim edilmesi için vermiş olduğu belgedir. (Ek.1)

Alıcı bu belge ile yükünü ambardan çeker. Yük Teslim Talimat Formu üzerinde, gemi ve yük ile alıcıya ait belirleyici bilgiler bulunur. Ayrıca bu talimat formunu düzenleyen/veren acentenin mühürü ve yetkili imzası bulunur.

Yük Teslim Talimat Formu bir asıl bir suret olarak tanzim edilir. Asıl nüsha alıcıya verilir. Sureti, alıcıdan alınan ciro, 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:

- a) Geminin adı,
- b) Kaptanın adı,
- c) Yükleme limanı,
- d) Tahliye limanı,
- e) Konşimento No.,
- f) Yükleyici,
- g) Alıcı, banka ve ihbar adresi,
- h) Marka ve numarası,
- ı) Malın cinsi ve mahiyeti,
- j) Malın kilosu,
- k) 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.

1.Taşıyıcı firma					
2.Beyan sahibi/temsilcisi					
3.Çıkış Gümrük İdaresi					
11.Gönderici					
12. Alıcı					
15.Kalem No	16.Taşıma Senedi Numarası				
17.Kap Cinsi	18.Kap Adedi				
22.Brüt Ağırlık	23.Net Ağırlık	24.Kalem Fiyatı			
28.Eşyanın Uğradığı/ Uğrayacağı Ülkeler					
29.Eşyanın Bulunduğu Yer		30. Diğer			

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 toprakları ile çevrili ve tarihî olarak 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 durum dünya ticaret filosunda 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 yollarından geçen gemilere ülkenin güvenliği açısından, uluslararası ve ulusal devletler tarafından bazı kurallar getirilmiştir.

Getirilen başlıca kurallar:

Ülkenin hükümlerinde bulunan kanal ve doğal dar su yollarından geçen gemilerin tonaj ve tipine göre geçiş seyir planlaması getirilmiştir.

Seyir planlamasında, tehlikeli yük taşıyan (yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı) gemilere özel statü uygulayarak geçiş sağlanmıştır. Bu uygulamadan dolayı, dar su yollarından geçen gemiler, zaman kaybına tabi olmakla beraber kazaların asgariye indirilmesi, ülke güvenliği ve can-mal emniyeti açısından önem taşıyan tedbirler alınmıştır.

Ülkenin hükümlerinde bulunan kanal ve doğal dar su yollarından geçen ticaret gemilerine, bu doğal dar su yollarından geçişle ilgili o ülkeye geçiş bedeli ödeme yükümlülüğü getirilmiştir.

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü yürürlüğe konmuştur.

Türk Boğazlardan geçiş yapacak gemilerin Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün belirlemiş olduğu kurallara uymak suretiyle boğaz geçişleri gerçekleştirilmektedir. Boğazlardan geçecek gemiler, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İstasyonlarından hizmet alarak geçiş yapacaklardır.

5.2.2 – Türk Boğazları

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan ve Karadeniz ile Ege Denizi'ni birleştiren su yoluna "Türk Boğazları" denmektedir.

Ticaret gemileri, Türk Boğazlarından geçerken "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" hükümlerine uymak zorundadırlar. Türk Hükümeti tarafından çıkarılan bu tüzükte,

- Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları,
- Türk Boğazlarında Rapor sistemi (TÜBRAB),
- Uğraksız geçiş ve şartlar,
- Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları,
- Akıntı koşullarında Boğazların trafik düzeni,
- Olağanüstü durumlarda risk altındaki gemiler,
- Arıza, karaya oturma ve diğer kaza durumları,
- Kurtarma ve yardım hizmetleri.

kuralları belirlenmiştir.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü kurallarına göre Türk Boğazlarından geçiş yapacak gemiler:

5.2.2.1 – Gemilerin Türk Boğazlarından geçiş kuralları

TBDTDT hükümlerine göre, 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi” Safety of Life at Sea (SOLAS 74)” kurallarına dayanarak Türk Boğazlarından geçecek gemilerde manyetik pusulaya ilave olarak, SOLAS ve eklerinde belirtildiği şekilde Gyro Pusula, Radar(lar) ve Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) düzgün çalışır vaziyette bulunacaktır. ⁽¹⁾

TBGTH Merkezleri, akıntı ve görüş şartları nedeniyle tek yönlü trafik organizasyonu veya diğer nedenlerden dolayı Boğaz trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya alabilir. Böyle durumlarda TBGTH, kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemileri, Liman Başkanlığının bilgisi dahilinde kılavuz kaptan ve römorkör(ler) eşliğinde Boğazlara alabilir. ⁽²⁾

TBDTDT'nin 25. Maddeye göre, Emniyetli Boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli geçişleri;

a. Boyu 300 metreyi aşan gemiler

Türk Boğazlarından geçiş yapacak tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler ile boylarına bakılmaksızın Boğaz geçişi yaptırılmak istenen platform ve yüzer havuz cinsi cisimler;

Acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, Çanakkale Boğaz geçişleri için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki Boğazdan geçişler için ise İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlarla ilgili tüm bilgileri içeren yazılı müracaatlarını yaparlar.

Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemi/yedeklilerin Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

b. 300 metrenin altında olan gemiler

Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler;

Acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, seyir ve teknik hususlarla ilgili tüm bilgileri içeren yazılı müracaatlarını ilgili TBGTH Merkezine yaparlar.

Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu yedeklilerin Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları TBGTH Merkezi tarafından tespit edilerek, ilgili Liman Başkanlıkları ve acentesine bildirilir.

c. Boğazlarda 4 mil/saat seyir yapamayan gemiler

Boğaz içindeki herhangi bir noktada akıntıya karşı karaya göre 4 mil/saat sürat yapamayacak ancak Boğaz geçişi yapmak isteyen gemiler, Boğaz geçişlerini gündüz periyodunda, kılavuz kaptanlı ve ilgili TBGTH Merkezi tarafından tonajlarına göre refakat ve/veya cer amaçlı uygun görülecek römorkör(ler) olarak yapabilirler. İlgili TBGTH Merkezi, Boğaz geçişi sırasında hızı kısa süreli olmamak şartıyla 4 mil/saat altına düşen gemilere refakat ve/veya cer amaçlı römorkör(ler)le geçiş yaparlar.

d. Hava çekimi 54-58 metre olan gemiler

İstanbul Boğazı için hava çekimi 54-58 metre olan gemiler;

Acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, İstanbul Liman Başkanlığına seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri içeren yazılı müracaatlarını yaparlar.

Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin İstanbul Boğazı'ndan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

Türk Boğazlarından çekerek yedekleme haricindeki diğer yedekleme şekilleri ile geçiş, İdarenin iznine bağlıdır. Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazından gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılır. Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazlarından geçirilmez.

Yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metreden az olan yedeklemelerde en az 25 metre yedek halatı, yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metre ve üzeri olan yedeklemelerde en az 50 metre yedek halatı kullanılır.

İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis durumu aşağıdaki gibidir:

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 çeki gücü en az 25 ton olan bir römorkör,
- iii. 150-200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan römorkör(ler),
- iv. 200-250 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 65 ton olan römorkör(ler),
- v. 250 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 85 ton olan römorkör(ler).⁽³⁾

5.2.2.2 – Türk Boğazlarında Raporlama Sistemi (TÜBRAP)

TBDTDT'nin 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-I Raporunu doldurup imzalayarak ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir.

e. Gemi Acenteleri tarafında SP 1 Formunun verilmesi

Gemi acenteleri, Türk Boğazlarından geçecek gemileri için **Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü**'nün 6. Maddesinde belirtilen kurallar gereğince, IMO standartlarına göre idarece belirlenmiş "Seyir Planı 1" SP 1 raporunu <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.aspx?pid=144> adresinden elektronik ortamda verirler.

SP1 RAPORU FORMU

A	GEMİ ADI	
	ÇAĞRI İŞARETİ	
	BAYRAĞI	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC)	
C	MEVKİSİ (ENLEM – BOYLAM)	
F	MANEVRA SÜRATİ (KNOTS) (Ondalık kısım da yazılacak)	
G	KALKIŞ LIMANI	
H	BOĞAZ GİRİŞİNE VARİŞ TARİHİ VE SAATİ L/T(TÜRKİYE)	
I	VARİŞ LIMANI	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ (EVET/HAYIR)	
	İSTANBUL BOĞAZI	
	MARMARA DENİZİ	
	ÇANAKKALE BOĞAZI	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	KIÇTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	AZAMI HAVA ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI) *	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLİTİCİ YÜK İLE İLGİLİ AÇIKLAMA (IMDG, IGC, IBC, GC, INF)*	
	SİLAH SEVKİYATI HALİNDE "SON KULLANICI SERTİFİKASI" TARİH / NO'SU VE KOPYASI	
Q	ARIZA / HASAR / YETERSİZLİK / DİĞER KISITLAYICI NEDENLER	
T	GEMİNİN BOĞAZ ACENTESİ VE/VEYA TEMSİLCİSİNİN ADI	
	VERGİ NO'SU	
	GEMİ KAPTANININ ADI - SOYADI	
U	GEMİ TİPİ	
	TAM BOY (METRE)	
	TAM EN (METRE)	
	GROS TON	
	NET TON	
	TEK/ÇİFT CİDARLI (TANKERLER)	
	GEMİNİN İNŞA YILI	
W	GEMİDEKİ PERSONEL VE YOLCU SAYISI	
X	P&I KLÜP ADI	
	P&I POLİÇE NO'SU	
	P&I GEÇERLİLİK TARİHİ	
	CLC BUNKER-2001 SERTİFİKA NO / GEÇERLİLİK TARİHİ**	
	CLC 92 SERTİFİKA NO / GEÇERLİLİK TARİHİ***	
	SON PSC TARİHİ	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARI (F/O - D/O - L/O)	
	* ihtiyaç duyulması halinde yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir ** 1000 GT ve üzeri tüm gemiler *** 2000 tontan fazla petrol veya türevi yükü taşıyan tüm gemiler	

FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ İLE SAĞLIK RESMİNİN VE HİZMET VERİLMESİ HALİNDE KILAVUZLUK/RÖMORKÖR ÜCRETLERİNİN TARAFIMIZDAN YETKİLİ / İLGİLİ BİRİMLERE ÖDENECEĞİNİ BEYAN VE TAAHHÜT EDERİZ.

AD SOYAD	
FİRMA UNVANI	
ADRES	
TEL	
FAKS	
E-POSTA	
VERGİ NO	
ACENTE YETKİ BELGE NO	

KİMDEN :
KİME : KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ / AKBAŞ - ÇANAKKALE

A	SHIP'S NAME	NORTHERN VITALITY		
	CALL SIGN			
	FLAG			
	IMO NO			
	MMSI NO			
B	DATE AND TIME (UTC)			
C	POSITION (LAT/LONG)			
F	MAXIMUM MANOEVRING SPEED (KNOT)			
G	PORT OF DEPARTURE			
H	DATE AND TIME TO THE ENTRANCE OF THE STRAIT (UTC)			
I	PORT OF DESTINATION			
J	REQUEST PILOT (YES/NO)			
	ISTANBUL STRAIT			
	CANAKKALE STRAIT			
O	FORE DRAFT	(at the entrance of the strait)		
	AFT DRAFT			
	MAX AIR DRAFT			
P	CARGO TYPE AND QUANTITY (PIECES AND TONNAGE)*			
	DESCRIPTION OF DANGEROUS, NUCLEAR GOODS AND POLLUTANTS* (IMDG, IGC, IBC, GC, INF)*			
	IN CASE OF WEAPON TRANSPORTATION "END USER CERTIFICATE" DATE/NO AND COPY			
Q	DEFECTS/DEFICIENCIES/DAMAGES/OTHER LIMITATIONS			
T	SHIP'S AGENT			
	TAX NUMBER			
	MASTER'S NAME ON BOARD			
U	SHIP TYPE			
	LOA (METERS)			
	BREADTH (METERS)			
	GRT			
	NRT			
	SINGLE/DOUBLE HULL (TANKERS)			
	DATE OF BUILT			
W	NUMBER OF CREW & PASSENGERS			
X	NAME OF P&I CLUB			
	P&I POLICY NO.			
	P&I VALIDITY			
	CLC BUNKER 2001 CERTF NUMBER/VALIDITY**			
	CLC 92 CERTF. NUMBER/VALIDITY***			
	DATE OF LAST PORT STATE CONTROL			
	FUEL OIL (F/O) / DIESEL OIL (D/O) / LUBRICATING OIL (L/O)			
	*In case it's needed, more detailed information about cargo on board may be requested. **All vessels over 1000GT ***Ship carrying more than 2000tons of oil (means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil), in bulk as cargo			

FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ İLE SAĞLIK RESMİNİN VE HİZMET VERİLMESİ HALİNDE KILAVUZLUK/RÖMORKÖR ÜCRETLERİNİN TARAFIMIZDAN YETKİLİ/İLGİLİ BİRİMLERE ÖDENECEĞİNİ BEYAN VE TAAHHÜT EDERİZ.

AD SOYAD	
FİRMA ÜNVANI	
ADRES	
TEL:	
FAX:	
E-POSTA	
VERGİ NO.	
ACENTE YETKİ BELG. NO.	

f. Gönderim yapılacak e-posta adreslerine beyan örneği

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezlerine SP-1 raporu aşağıda belirtilen e-posta adresleri vasıtası ile gönderilecektir.

AD SOYAD:	
FİRMA ÜNVANI:	
ADRES:	
TEL:	
FAKS:	
E-POSTA:	
VERGİ NO:	
ACENTE YETKİ BELG. NO:	
E-POSTA ADRESİ*@.....

*En Fazla 10 adede kadar e-posta adresi beyan edilebilir.

SP-1 raporlarında beyan edilen Boğaza varış saatlerinde 2 saat veya daha fazla değişme olduğu takdirde bu değişim bilgileri TBGTH Merkezlerine bildirilecektir. ⁽⁴⁾

g. Gemi kaptanı tarafından verilecek SP 2 Raporu

İstanbul Boğazı veya Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapacak olan gemiler, **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 raporunu vermekle yükümlüdür. SP 2 raporunu veren gemi kaptanları, Türk Boğazları Trafik Kontrol İstasyonunun verecekleri talimata göre Boğazlardan geçişlerini yapacaklardır. Talimata uymayan gemiler, trafik düzeninin ihlalden dolayı SOLAS 74 kurallarını ihlal etmiş sayılmakta ve nakit para cezası uygulanmaktadır. Bu nedenle Türk Boğazlarından geçen gemiler için kılavuz kaptan alınması tavsiye edilmelidir.

SP 2 REPORT FORM	
Code	Meaning
A	SHIP'S NAME / CALL SIGN / FLAG / IMO NO / MMSI NO
F	MAXIMUM MANOEUVRING SPEED
G	PORT OF DEPARTURE
H	TIME TO THE ENTRANCE OF THE STRAIT
I	PORT OF DESTINATION
J	REQUEST PILOT (YES OR NO) İSTANBUL STRAIT MARMARA SEA ÇANAKKALE STRAIT
P	DANGEROUS CARGO (IF HAVE)
*T	SHIP'S AGENT / REPRESENTATIVE
Q	DEFECTS/DAMAGE/DEFICIENCIES/OTHER LIMITATING REASONS
X	WHETHER READY FOR THE PASSAGE OF STRAIT

*For the vessels/boats do not obliged to submit SP1 but just SP2

SP 2 RAPORU FORMU

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI / ÇAĞRI İŞARETİ / BAYRAĞI / IMO NO / MMSI NO
F	EN YÜKSEK MANEVRA SÜRATİ
G	KALKIŞ LİMANI
H	BOĞAZ GİRİŞİNE VARİŞ ZAMANI
I	VARİŞ LİMANI
J	KILAVUZ KAPTAN İSTEĞİ (EVET/HAYIR) İSTANBUL BOĞAZI MARMARA DENİZİ ÇANAKKALE BOĞAZI
P	TEHLİKELİ YÜK BİLGİSİ (VARSA)
*T	GEMİ ACENTESİ / DONATANI
Q	ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER
X	BOĞAZ GEÇİŞİ İÇİN HAZIR OLUP OLMADIĞI

*SP1 Raporu vermek zorunda olmayıp, sadece SP2 teması ile geçiş yapacak gemiler/teknelere iç

Türk Boğazlarında haberleşme 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⁾

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 çekecekler, 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, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla demirleme yerlerine 48 saati geçmemek üzere demirleyebilirler. Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acente teması, yakıt, kumanya ikmal, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler yapılabilir.

a. Uğraksız geçişlerin bozulma durumları

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişini bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecekler. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır. ⁽⁶⁾

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 48 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz. ⁽⁷⁾

5.2.2.4 – Trafik Şeridi ayırımında seyretme güçlüğü olan gemilerin Boğazlardan geçiş kuralları,

TBDTDT'nün 25. Maddesine göre, zorunlu haller dışında, tam boyu 200 metre ve üzerindeki tehlikeli yük taşıyan gemilerin Boğazdan geçişlerinde deniz trafiği geçici olarak askıya alınır ve gündüz periyodunda, bir kez kuzey-güney, bir kez de güney-kuzey olmak üzere planlanabilir. Ancak, bekleyen gemi sayısı, demir yeri durumu ve hava şartları göz önüne alınarak bahse konu planlama değiştirilebilir veya gün boyunca sadece tek bir yönden uygulanabilir.

a. İstanbul Boğazı İçin;

- i. Tam boyları 250 metre ve üzeri tüm gemilerin Boğazdan geçişleri gündüz periyodunda olacaktır.
- ii. Tam boyları 150 metre ve 200 metre arası tehlikeli yük taşıyan gemiler; kritik bölgede tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 100 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemi Boğazdan içeri alınmaz.
- iii. Tam boyları 200 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemiler; Boğaz geçişleri gündüz periyodunda olacak ve deniz trafiği tek yönlü olarak askıya alınacaktır. Tam boyları 250 metre ve üzeri tankerlerin Boğaz geçişlerini seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından kılavuz kaptanlığı ve römorkör(ler) refakatinde yapmaları şiddetle tavsiye edilecektir.
- iv. Tam boyları 150 metre ve 300 metre arası tehlikeli yük taşımayan gemiler; Tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi veya boyu ne olursa olsun LNG veya LPG tankerleri ile kritik bölgede karşılaştırılmaz.

b. Çanakkale Boğazı İçin

- i. Tam boyları 250 metre ve üzeri derin su çekimli gemilerin Boğazdan geçişleri gündüz periyodunda olacaktır.
- ii. Tam boyları 150 metre ve 200 metre arası IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde tam boyu 150-200 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 200 metre ve üzeri IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerlerin Boğaz geçişleri gündüz periyodunda yapılır. 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 IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri hariç) hiçbir gemi Boğazdan içeri alınmaz.

- iv. Tam boyları 200 metre ve 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.⁽⁸⁾

5.2.2.5 – Akıntı koşullarında Boğazların trafik düzeni

TBDTDT'nün 35 ve 43. Maddelerine göre, akıntı koşullarında Türk Boğazlarının trafik düzeni,

a. 4 mil/saat veya altında seyreden gemiler

İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 mil/saat veya altında olduğunda;

- i. Gemilerin SP-2 temaslarında beyan ettikleri manevra hızı, akıntı şiddetinin en az 4 mil/saat veya üzerinde olan gemiler Boğaz geçişlerini yapabilirler,
- ii. Manevra hızı akıntı şiddetinin 4 mil/saat üzerinde olmayan gemiler Boğaz geçişlerini gündüz, kılavuz kaptan ve TBGTH Merkezinin tonajlarına göre uygun göreceği römorkör(ler) olarak yapabilirler.

b. 4 mil/saat veya üzerinde seyreden gemiler

İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 mil/saat veya üzerine çıktığında ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda;

- i. Manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yapabilirler.
- ii. Manevra hızı 10 mil/saat'in altında olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a alınmaz.
- iii. Manevra hızı 10 mil/saat'in altında olan; tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemiler Boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve TBGTH Merkezlerinin tonajlarına göre uygun göreceği römorkör(ler) olarak geçiş yapabilirler.

c. 6 mil/saat veya üzerinde seyreden gemiler

İstanbul/Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 mil/saat veya üzerinde olduğunda yada İstanbul Boğazı'nda lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda;

- i. Akıntı şiddeti 6 mil/saat'in 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 Boğaz'a girmeyeceklerdir.
- iv. Manevra hızı 12 mil/saat'in altında olan; tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemiler Boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve TBGTH Merkezlerinin tonajlarına göre uygun göreceği römorkör(ler) olarak yapabilirler.

d. 7 mil/saat veya üzerinde seyreden gemiler

İstanbul/Çanakkale Boğazı'nda akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda; akıntı şiddeti 7 mil/saat'in altına düşene kadar deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.

e. Duyuru

Akıntılarla ilgili durumlar TBGTH Merkezi tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur. ⁽⁹⁾

5.2.2.6 – Olağanüstü durumlar ve risk altındaki gemiler

TBDTDT'nün 20. Maddesine göre Türk Boğazları bölgesindeki kötü hava şartları, çeşitli nedenlerle deniz trafiğinin geçici olarak yoğunlaşması, demir yerlerinde gemilerin aşırı birikmesi (özellikle yüklü Tehlikeli Yük Taşıyan gemiler) nedeniyle olası kaza veya sabotaj gibi beklenmedik olayların oluşmaması/tehlike yaratabilecek risklerin bertaraf edilmesi için TBGTH, seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla Liman Başkanlığının bilgisi dahilinde gerekli gördüğü her türlü tedbirleri alabilir. ⁽¹⁰⁾

Türk Boğazlarından geçecek gemilerin denizde can-mal emniyeti açısından tam donanımlı olmaları zorunludur. Yeterli donanıma sahip olmayan, kötü hava şartların dayanamayan gemiler can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemilerdir.

a. Teknik Yeterliliklerini Kaybeden Gemiler

TBDTDT'nün 8. Maddesine göre, TBGTH alanı içerisinde (*İstanbul ve Çanakkale Boğaz sınırları içi hariç*) kaza yapan (çatma, çatışma, karaya oturma, sürtünme vb.) gemilerin Boğaz geçişleri, İdare tarafından veya İdarece yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucu, geminin geçiş şartları Komisyonca belirlenir. ⁽¹¹⁾

b. Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık (IMDG Kod-7) taşıyan gemiler

TBDTDT'nün 26. Maddesine göre, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, İdarece geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından geçişleri, TBGTH Merkezleri tarafından gündüz periyodunda, tek yönlü trafik, kılavuz kaptanlı ve uygun römorkör(ler) refakatinde geçirilir. ⁽¹²⁾

c. Kumanda altında olmayan gemi

Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "**kumanda altında bulunmayan tekne**" ile "**manevra kabiliyeti sınırlı tekne**"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken "**kumanda altında bulunmayan tekne**" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır. ⁽¹³⁾

d. Anlaşmalı ve Tarifeli LNG taşıyan gemiler

LNG taşıyan gemilerin Türk Boğazlarından geçişleri, aşağıda belirtilen şartlarda gerçekleştirilir.

- i. Boğaz geçişlerini gündüz ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.
- ii. Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü/güçlerini beheri 60 tondan az olmamak kaydıyla, toplam 150 ton olan römorkör(ler) refakatinde yapacak ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır. Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör(lerin) toplam çeki gücü artırılabilir.
- iii. İstanbul Boğazında, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri, IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro ve konteyner gemileri, kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.
- iv. LNG gemilerinin İstanbul Boğazından geçişlerinde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde İdarece belirlenen geçiş koşulları uygulanır.⁽¹⁴⁾

5.2.2.7 – Boğazlardan geçiş sırasında arıza, karaya oturma ve diğer kaza durumları

TBDTDT'nün 15. Maddesinde belirtildiği hallerde, gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma, kaza ve arıza durumları, gemi acentesini büyük ölçüde ilgilendiren önemli hususlardan biridir. İstanbul ve Çanakkale Boğaz sınırları içinde kaza (*çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.*) yapan gemiler; geçişlerinin tamamlanması veya yeniden geçiş planı yapılabilmesi amacıyla:

a. Gemi acenteleri tarafından yapılacak işlem,

Çanakkale Boğazı için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki Boğaz için İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri içeren yazılı müracaatlarını, yaparlar.

b. Gemi Tarafından Yapılacak işlemler

i. Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma meydana gelmesi veya Tüzüğün 5 inci maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi verecektir.

ii. Deniz kirliliğinin önlenmesi ile can emniyetinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç gemiler; kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, yük tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler için kesinlikle kimyasal madde kullanmayacaktır.

iii. Kaza veya arıza yapan gemi, Liman Başkanlığı tarafından veya Liman Başkanlığına bilgi vermek suretiyle TBGTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

Uzman(lar) tarafından yapılacak inceleme sonrasında düzenlenecek raporda; ilave geçiş şartları olmadan geminin geçişine müsaade edilmediği durumlarda, seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları, Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir. Komisyon tarafından belirlenen geçiş şartları çerçevesinde Boğazdan geminin geçişi sağlanır.⁽¹⁵⁾

5.2.2.8 – Kurtarma yardım hizmetleri

Türk Boğazlarında meydana gelen kaza, arıza veya karaya oturma 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, kazazed gemi, Liman Başkanlığının bilgisi dâhilinde ve ilgili TBGTH Merkezinin koordinesinde daha sığınaklı bölgeye veya tamir bölgesine götürülebilir.⁽¹⁶⁾

5.2.2.9 – Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

Türk Boğazlarından geçecek gemilerle ilgili, yukarıda belirtilen bilgilerin çok 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.

Dipnotlar _____ :

1. Türk Boğazları Deniz Trafik Deniz Tüzüğü Uygulama Talimatı Madde 3,
2. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 8,
3. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 7,
4. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 11,
5. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi s. 5
6. Türk Boğazları Deniz Trafik Deniz Tüzüğü Madde 9-10
7. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 4.
8. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 14.
9. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 13.
10. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 17.
11. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 6
12. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 9
13. TBDDTD Madde 16,
14. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 16
15. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 18
16. TBDDTD Uygulama Talimatı Madde 19

5.2.3 – TÜRK BOĞAZLARI GEMİ TRAFİK ve EMNİYET GÖZETLEME HİZMETLERİ

Daha önce Türkiye Denizcilik İşletmeleri Bünyesinde Faaliyetlerde bulunan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 12.5.1997 tarih ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, ayrı bir işletme olarak KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ adı altında faaliyetine devam etmiş olup, 2003 yılında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri, 2005 yılında da Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün (Türk Radyo) katılmasıyla hizmet alanını genişletmiş ve bir bütün hale getirmiştir. Kurumun ismi 2007 yılında KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ olarak değiştirilmiştir.

Ayrıca Türk Boğazları ve İzmir' de verilmekte olan kılavuz ve römorkaj hizmetleri de 15.6.2010 tarihinnden itibaren Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü' ne devredilmiştir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Faaliyet Alanları:

Yüksek Planlama Kurulunun 6.8.1997 tarih ve 97/T-34 sayılı kararı ile onaylanan ve 30 Eylül 1998 tarih ve 23479 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Ana Statüsünde faaliyet alanını belirleyen 4.madde değiştirilerek, 12/02/2006 tarih ve 26078 sayılı Resmi Gazetede aşağıdaki gibi yayınlanmıştır:

Madde 4: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün amacı 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 sağlamak olup, faaliyet konuları aşağıda gösterilmiştir.

1.Türkiye kıyılarında kurulmuş ve kurulacak güvenli seyir ilişkin sistem ve tesisleri, fenerleri, radyofarları, deniz işaretlerini, sis düdüklerini ve benzeri seyir emniyeti ile ilgili her türlü cihaz ve tesisleri kurmak tekel şeklinde işletmek.

2.Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege denizinde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Baba burnu ile Saroz Körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara denizinde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz-kara tahlisiye) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek ve kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 Rüşum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma, yardım ve çeki (cer) işlerini yapmak.

3.Kılavuzluk, römorkörcülük, palamar ve balıkadam hizmetlerini yapmak, işletmecilik esasları çerçevesinde batık çıkartmak, çıkarttırmak.

4.Türk Boğazlarında tekel şeklinde olmak üzere, denizlerimizde ve karasularımızda seyir emniyetine yönelik Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini kurmak, kurulmuş bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemini Denizcilik Müsteşarlığı adına işletmek, bu sistemin hizmetle ilgili tüm ihtiyaçlarını karşılamak ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak, gerektiğinde ileride kurulacak gemi trafik hizmetleri sistemlerini Denizcilik Müsteşarlığı adına kurma, kurdurma, işletme, işletme, kontrol etme, denetleme ve belgelendirme hizmetlerini yapmak.

5.Denizlerimizde ve karasularımızda güvenli seyir yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, GPS ve benzeri sistemlere ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işletmek.

6.Seyir emniyeti, gemi kurtarma ve deniz güvenliği ile ilgili hava, deniz ve kara vasıtalarını temin etmek ve bu vasıtaların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak.

7.Yapılan hizmetlere karşılık; fener, tahlisiye, deniz haberleşmesi, kılavuzluk, römorkörcülük, palamar, balıkadam gibi tarifeye dayalı hizmet ücretlerinin tahakkuk ve tahsilini yapmak gemi kurtarma ve diğer hizmetlerle ilgili ücretleri tahsil etmek.

8.Amaç ve faaliyet alanlarında yerli ve yabancı ortaklıklara katılmak, yeni ortaklıklar kurmak veya kaldırmak. Yurt içinde ve yurt dışında şube istasyon ve sair tesisler açmak, her türlü anlaşmaları yapmak, ipotek tesis ve terkin etmek, her türlü taşıt, taşınır ve taşınmaz mal ile hizmet kiralamak.

9.Verimlilik ilkesi doğrultusunda faaliyetlerin yürütülmesi, geliştirilmesi ve tanıtılması için kaynaklar sağlamak ve artırmak.

10.Gerektiği hallerde müesseseler, işletmeler kurmak veya kaldırmak, bunlarla ilgili gerekli işlemlerde bulunmak, bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleriyle fiyat tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve denizcilik politikalarına uyumunu sağlamak.

11.Faaliyet amaçları ile ilgili her türlü eğitim konularında ve ihtisas alanlarında dünya standartlarına uygun personel yetiştirilmeye yönelik tedbirleri almak, eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve tesisleri işletmek veya işlettmek, danışmanlık hizmeti vermek, gerektiğinde yurt içi veya yurt dışından bu amaçlar doğrultusunda danışmanlık hizmeti almak.

12.İlgili Bakanlıkça verilecek diğer görevleri yapmak.

Kuruluş; bu amaç ve faaliyetlerini doğrudan doğruya ve müessese, bağlı ortaklık iştirak ve diğer birimleri eli ile yerine getirir.

Kuruluşun amaç ve faaliyet konuları Yüksek Planlama Kurulu kararı ile değiştirilebilir.

Resmi gazetede yayımlanan yukarıdaki faaliyet alanı doğrultusunda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin Görev ve Sorumlulukları

- Tesis bulunduğu deniz alanındaki deniz trafiğini her türlü çevre şartlarında, gece ve gündüz devamlı olarak yüksek bir hassasiyet ile izlemek,
- Servis ve sorumluluk alanındaki deniz trafiğinin emniyetini arttırmak,
- Gemi seyir emniyetini, gemi kaptanının sorumluluğunu esas alarak, etkin bir şekilde arttırmak,
- Sorumluluk sahasındaki deniz trafiğinin "trafik görüntüsünü" tesis ve idame etmek ve bu bilgileri gerekli durumlarda gemilere aktarmak, bu amaçla kullanılacak seyir bilgilerini hassasiyetle ölçmek ve kayıtları tutmak,
- Deniz trafiği ile ilgili tüm ses, veri ve görüntülerin kaydını yapmak, gerektiğinde yeniden göstermek,
- Tesis bulunduğu deniz alanındaki deniz trafiği ile ilgili olarak ulusal ve uluslararası mevzuatların uygulanmasını idare adına takip etmek,
- Kaza vukuunda, etkin bir şekilde ve süratle müdahale edilmesini sağlamak, can ve mal güvenliği, deniz kirlenmesi ve diğer ekonomik kayıpları asgariye indirmek ve trafiğin en kısa zamanda emniyetle devamını sağlamak ve bu amaçla ilgili kuruluşlar ile gerekli koordinasyon ve bilgi hizmetini vermek,
- Adli ve idari soruşturma gerektiren vakalarda, resmi makamlarca istenebilecek her türlü görüntü ve ses kayıtları dahil her türlü delili saklamak, resmi talep üzerine imkanlar dahilinde karşılamak.
- Kaza riskini asgariye indirmek için, gemi kaptanlarının seyir ile ilgili kararlarına yardımcı olabilecek gerekli bilgileri zamanında temin etmek, acil durumlarda gerekli uyarı, tavsiye ve talimatları vermek,
- Komşu GTH merkezleri ile karşılıklı bilgi alış verişinde bulunarak, daha etkin bir trafik organizasyonu ve yönetiminin yapılabilmesini sağlamaktır.

TBGTH Sisteminde Verilen Hizmetler

- Bilgi Hizmeti
- Seyir Yardımı Hizmeti
- Trafik Organizasyon Hizmeti

TBGTH alanındaki deniz trafiği radar, AIS, kapalı devre televizyon kameraları, ENC, VHF cihazları (RT, DSC, DF) kullanılarak izlenir. TBGTH ayrıca, katılımcı gemileri ilgilendiren seyir yardımcılarını bilgilerini, seyre etki edecek tehlikeleri ve olası gemi hareketlerini değişik kaynaklardan elde eder.

TBGTH'nin ana amacı seyir emniyetini artırarak, deniz çevresinin ve insan hayatının korunmasıdır. TBGTH'nin işletiminde, Boğazlardan geçiş yapan gemi sayısını azaltmak veya arttırmak amaçlanmamıştır.

Amaçlar çerçevesinde TBGTH, üç ana hizmet sağlamaktadır. Bunlar **bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmetidir**. Bu hizmetlere ek olarak TBGTH, Türk AAKKM'ne de arama ve kurtarma operasyonlarında yardım sağlamaktadır.

TBGTH sistemini bütün kullanıcılara tanıtmak için detaylı bilgi içeren ve Türkçe / İngilizce olarak "**Kullanıcı Rehberi**" basılmış ve dağıtılmıştır. Ayrıca **IALA**'nın (Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fenerler Otoriteleri Birliği) nin resmi internet sitesinde sistemin tanıtımı yapılmaktadır.

Bilgi Hizmeti

- Deniz Trafiği bilgisi
- Gemilerin diğer gemilere göre mevki bilgisi
- Bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkileri, rota ve yere göre hız bilgisi
- Diğer gemilerin olası hareketlerinin bilgisi
- Denizcilere uyarılar
- Talep edilmesi halinde Hidro-Meteorolojik bilgiler
- Talep edilmesi halinde seyir yardımcılarının durumu hakkında rapor edilen bilgiler
- TBGTH tarafından gerekli görülen diğer bilgiler

Seyir Yardımı Hizmeti

Seyir yardımı hizmeti zor seyir ve meteoroloji koşullarında, geçiş sırasında arıza veya bir eksiklik söz konusu olduğu durumlarda, gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde veya TBGTH operatörü tarafından gerekli görüldüğünde verilir. TBGTH operatörü gemilere aşağıdaki bilgileri sağlayarak gemi kaptanının, gemisinin seyir emniyetiyle ilgili kararını oluşturmaya katkıda bulunabilir:

- TAD içinde gemilerin emniyetli seyir yapabilmelerini sağlamak için pozisyon bilgisinin aktarılması
- Çevresindeki diğer gemilerle ilgili bilgi verilmesi
- Oluşabilecek tehlikeli durumlarla ilgili uyarılar

Seyirle ilgili yardımın başlangıcı ve sonu (tarih/saat), gemi ve TBGTH tarafından açık bir şekilde mutabakatla kayıt altına alınmalıdır.

Trafik Organizasyon Hizmeti

- Geminin Seyir Planı, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giriş izni, tarihi ve zamanı,
- Geminin seyir planındaki olası bir değişiklik,
- Boğazlara giriş yapmadan önce gemilere Trafik Yönetim Planıyla ilgili gerekli operasyonel bilgiler,
- Boğazlardaki tüm gemilere Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'ne göre operasyonel bilgiler,

- Tesis edilen GTH alanı içerisinde seyreden gemilerden rıhtımlara yanaşma, demirleme, kılavuzlama ve bağlama yapacaklara ait zamanlama bilgileri
- SP1/SP2 raporları TBGTH nin vereceği trafik düzenleme hizmetinin ana kaynağıdır. Bu raporların zamanında ve doğru olarak verilmesi deniz trafik organizasyonunun verimliliğini arttıracaktır.

SEYİR YARDIMCILARI HİZMETİ

Türkiye kıyılarına ilk kez fener konulması 1856 yıllarına rastlar. O tarihte Osmanlı Devleti ile Fransızlar arasında yapılan bir imtiyaz sözleşmesi sonunda Fener hizmetleri "Fenerler İdarei Umumiyesi Müdürlüğü" namı altında yürütülmüş ve daha sonra 3302 sayılı kanunla Fenerler İdaresi hükümetçe satın alınarak 1.1.1938 yılında Denizbank'a bağlanmıştır.

30 Haziran 1939 tarihinde ve 3633 sayılı kanunla Deniz Bank ilga edilerek 1.7.1939 tarihinde teşekkül eden Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlükleri teşkilatı ve vazifesine alınmıştır.

4517 sayılı kanunla Devlet Limanları Umum Müdürlüğü'nün kaldırılması ve vazifenin 12.1.1944 tarihinden itibaren Devlet Denizyolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü'ne verilmesi üzerine Kıyı Emniyeti İşletmesi, Fenerler ve Cankurtaran namı ile bu teşkilata bağlanmıştır.

1.3.1952 tarihinde ve 5842 sayılı kanunla Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü ilga edilerek Denizcilik Bankası T.A.O'na intikal etmiş ve Fenerler ve Cankurtaran Teşkilatı olarak adı geçen banka bünyesinde bir işletme hüviyeti almıştır.

Denizcilik Bankası T.A.O.17.6.1982 tarih ve 2680 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Bakanlar Kurulu'nca 10.10.1983 tarihinde TÜDEK (Türkiye Denizcilik Kurumu) adını almış, bünyede bulunan bankacılık bağlı ortaklık olarak ayrı bir Genel Müdürlük haline getirilmiştir.

Türkiye Denizcilik Kurumu da 8.6.1984 tarih ve 233 sayılı kanun hükmündeki kararname ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri (T.D.İ) olmuş, tersaneler de ayrı bir Genel Müdürlük altında toplanmıştır.

12.5.1997 tarih ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tüm seyir yardımcılarının, kurtarma yardım ve tahlisiye hizmetlerinin tek çatı altında toplandığı "Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü" kurulmuş ve ayrı bir Genel Müdürlük haline getirilmiştir.

Ülkemiz kıyılarında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uhtesinde değişik tip ve özelliklerde 459 deniz feneri olmak üzere 564 seyir yardımcısı bulunmaktadır.

CAN KURTARMAYA YÖNELİK FAALİYETLER:

Denizlerde arama ve can kurtarma hizmetleri vermek, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün ana statüsünde belirtilen ana görevlerden biridir.

KEGM bu hizmeti; 20 Temmuz 1936 Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 12.12.2001 tarih ve 24611 sayılı resmi gazetede yayınlanan Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği madde 5 g) fıkrasına göre Sahil Güvenlik Komutanlığı ile yapılmış olan 17.05.2002 tarihli protokol ve Haziran 2004 tarih ve 710/04 sayılı mutabakat hükümlerine göre yürütmektedir.

İlgili ulusal mevzuatımızda,

- Organizasyon ve koordine sorumluluğu Denizcilik Müsteşarlığı'na (2.9.1997 tarih ve 979916 sayılı Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği Md.4-k)
- Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege denizinde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Baba Burnu ile Saroz Körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk Karasularında ve bu iki sınır arasındaki

Karadeniz Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz-kara tahliyesi) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek görevi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir. (6.8.1997 kabul tarih ve 97T34 numaralı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ana Statüsü Md.4 Yüksek Planlama Kurulu 15.01.2006 tarihli ve 2006/T-3 kararı değişikliği ve Ulusal Arama Kurtarma Planı)

- Ayrıca tüm deniz araçları da imkânları nispetinde kurtarma operasyonlarına iştirak edeceklerdir. (10.6.1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun Md. 14, 15, 16)

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğinde;

- Arama ve Kurtarma, hava ve deniz vasıtalarının, karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması hallerinde, bu vasıtalarındaki şahısların, her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanarak aranması ve kurtarılması işle mi olarak tarif edilmiştir.

KEGM Can Kurtarmaya yönelik hizmetleri ücretsiz vermektedir.

GEMİ KURTARMA HİZMETLERİ

Kuruluş, 12.05.1997 tarih ve 9466 Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den ayrılmış olup, Kamu İktisadi Teşekkülü statüsünde ve "KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" adı altında hizmetlerine devam etmekte ve kurtarma hizmetleri Kuruluşun Deniz Hizmetleri Dairesi Başkanlığı birimleri tarafından verilmektedir. Bu kapsamda verilen hizmetler aşağıdaki gibidir.

- Karadenizde Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizinde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara denizinde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz-kara tahliyesi) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek ve harp ve yardımcı gemiler hariç kazaya uğrayan 300 Rusum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma, yardım ve çeki (cer) işlerini yapmak.
- Kılavuzluk transferi, römorkörcülük, palamar ve balıkadam hizmetlerini yapmak, işletmecilik esasları çerçevesinde batık çıkartmak, çıkarttırmak.
- Gemi kurtarma operasyonlarında olası bir çevre kirliliğine müdahale etmek amacıyla Kuruluş bünyesinde; açık deniz ve liman bariyerleri, yangın bariyerleri skimmer, sea sluglar ve barç gibi ekipmanlar bulunmaktadır.

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 kıçısı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçısı 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 savlolara 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 kıcı 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'li 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 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 mevkilerde 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 fıkraya uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sömür ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sömür 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 – Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü Maddede gösterilen demirleme yerlerine ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

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.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere 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 şartlarının 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, İdare 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 silindir 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 İç, 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 gücünü 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 yada 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 iletceklerdir.

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'nca 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 karşılaşmadıkça 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,

gemiye trafik ayırımı düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırtır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatısı, 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 ayırımı 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 ayırımı 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 Ayırımı Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 32 – İstanbul Boğazı deniz trafik ayırımı 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 deniz alanıdır.

Hava çekimi

Madde 33 – İstanbul Boğazı trafik ayırımı 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 aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırımı şeritlerini enkasa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz 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 yapabilirler.

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 çarpamaz 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 seyir elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 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 boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları 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 mevkieler 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 yapılabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli Hükümler

Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayırık 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 Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştıy'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

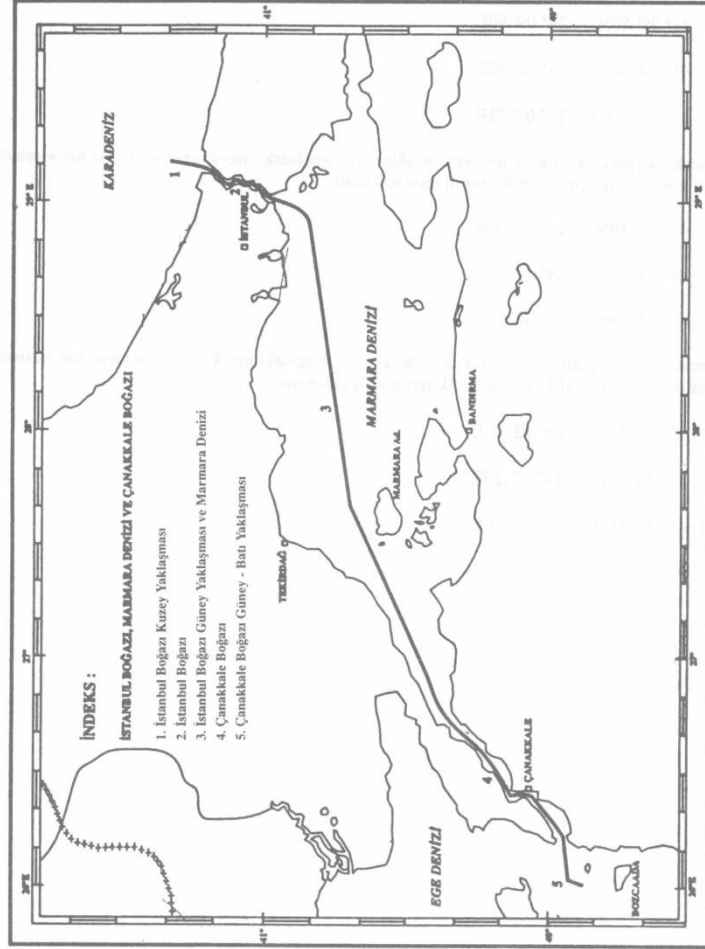
Yürütme

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

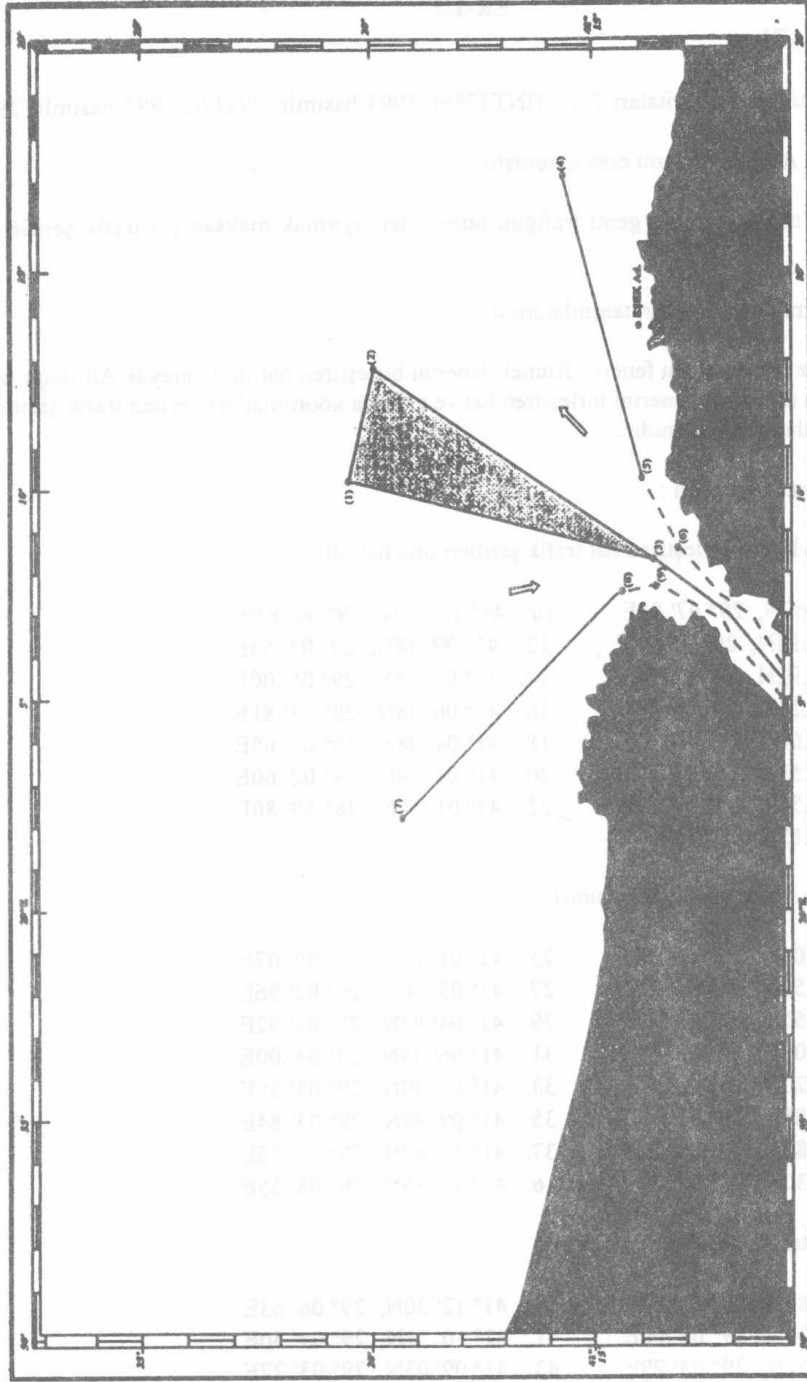
- (c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(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)



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 | |

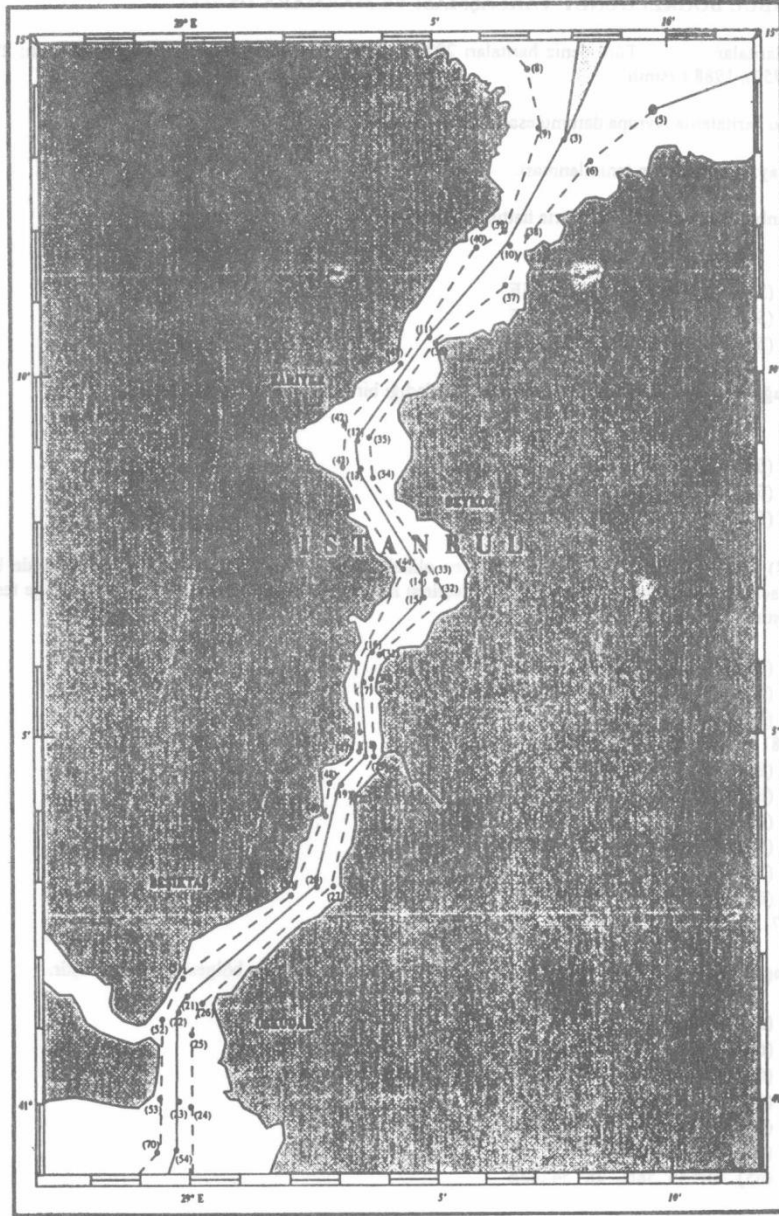
(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| 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 Boğazi 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 seyrecek 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

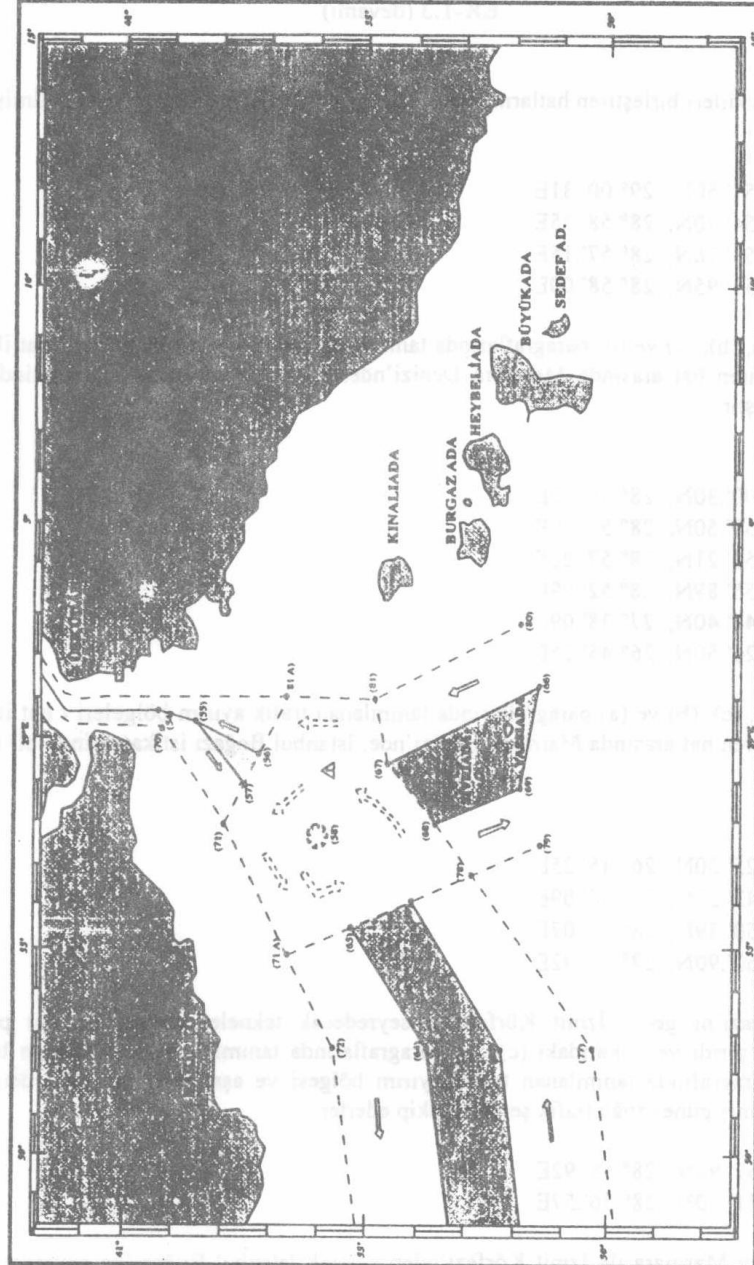
(79) 40°51'.50N, 28°56'.57E

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezi'nden gelerek İstanbul Boğazı'na seyrecek 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)



İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI

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 denizalanıdır.

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	

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

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

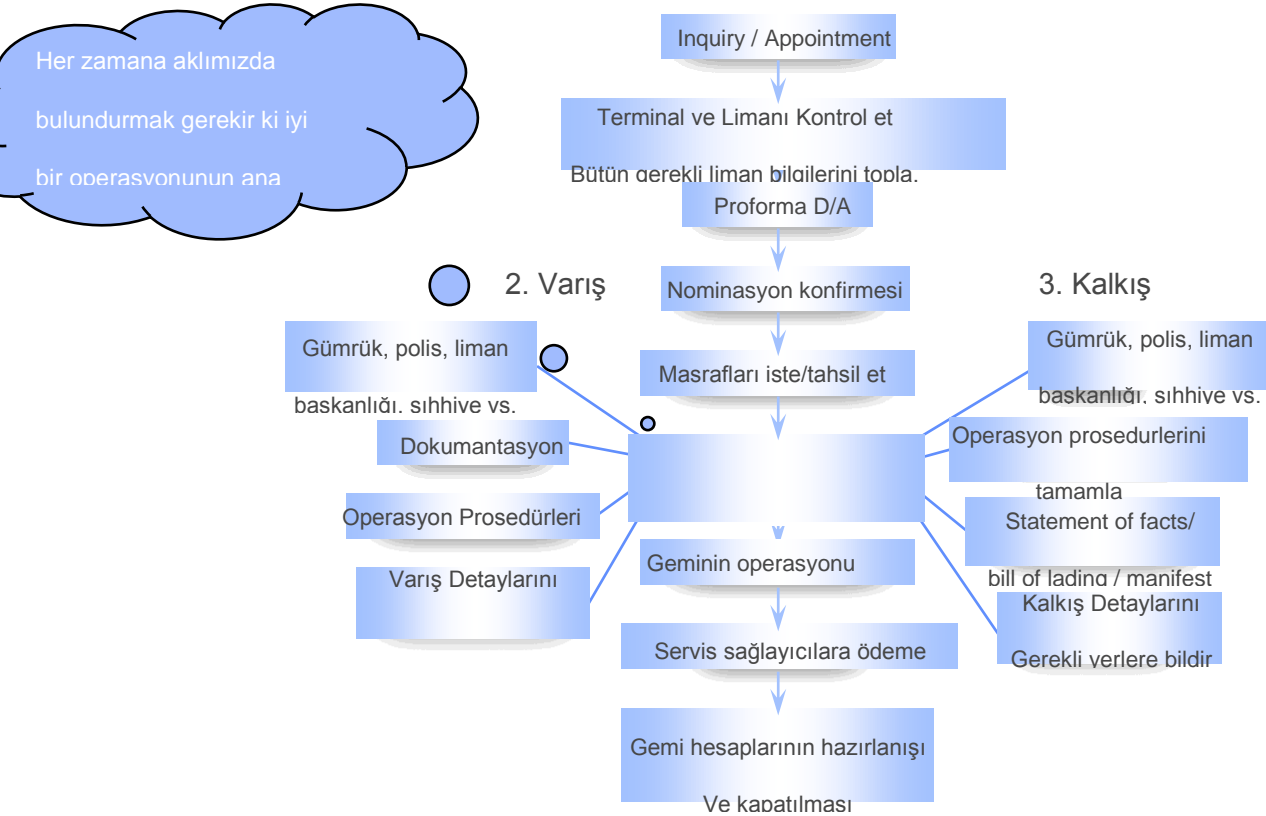
6.1.1 – Giriş

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.

Herhangi bir şekilde işverenle temasımız esnasında; Eğer bu gemi benim gemim olsaydı, neleri bilmem gerekirdi diye düşünüp, karşı tarafa dersimizi tam olarak çalışıp cevap vermemiz gerekir. Bu bilgileri verirken, bütün olasılıkları gözden geçirmemiz gerekir ve karşıdakinin, acente olarak beni nomine etmesi neticesindeki katma değer kazancı ne olacak diye düşünüp, bize işverenin gözü kulağı ve beyni olarak hareket ettiğimizi göstermeliyiz. Denizcilikte sürprize yer yoktur, sürprizden kastımız, olumlu ve olumsuz sürprizlerdir. Örnek vermek gerekirse; Gemi gelmeden önce tahmini operasyon detaylarını mümkün olduğunca gerçeğe yakın vermeliyiz ve operasyon detaylarını devamlı olarak günde en az bir kere tercihen sabah ve akşam olmak üzere iki kere güncellemeliyiz. Eğer geminin kalkışını ayın 5 i olarak verip, geminin kalkışı ayın 10 u olursa, armatörün daha sonra uğrayacağı limana geç giderek iş kaybına neden olacaktır. Eğer gemi ayın ikisinde biterse, armatörün beşinde kalkacak diye reddettiği bazı işleri almasına engel olur, ayrıca gideceği limanlardaki operasyonlarda da gecikmelere sebep olabiliriz. Hiç bir zaman unutmamak gerekir ki denizcilikte vakit nakittir. Eğer gemi on dakika erken kalkacaksa, on dakika erken kalkmalıdır. Belki 10 dakikalık gecikme Suez kanalında Konvoya girmesine engel olacak ve böylece en az yarım güne mal olacaktır. Gemi kiralamalarının günlük olarak hesaplandığı düşünülürse verilen zarar ortadadır.

Normal olarak bir geminin 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 varsayalım. 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;

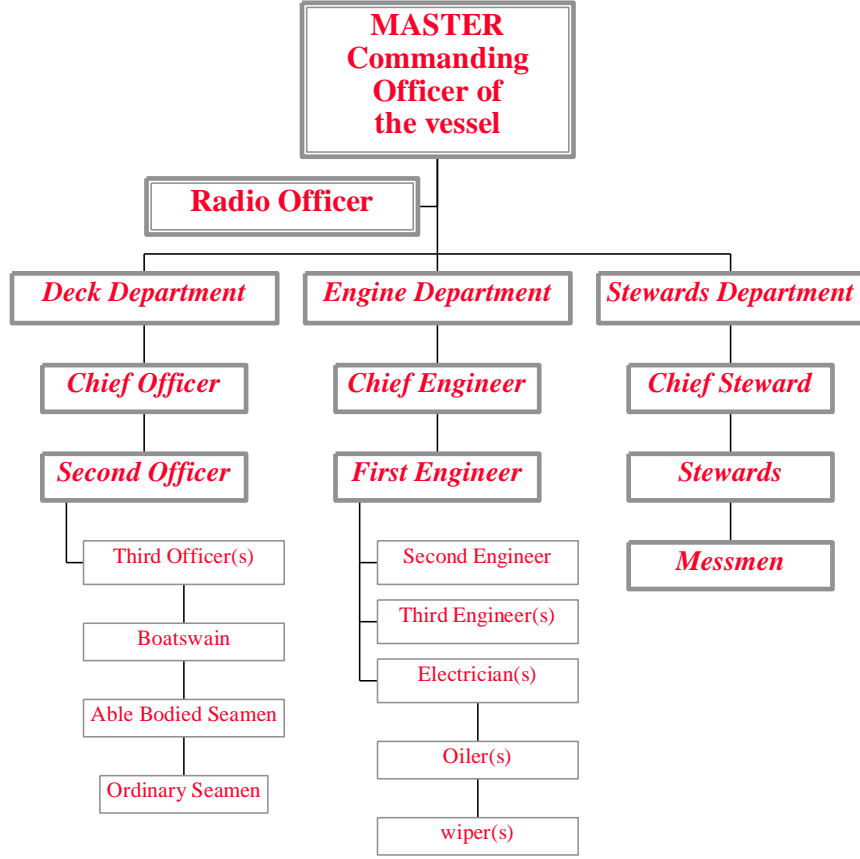
- Acente kimin için çalışıyor, nominasyon kimden ve ne aracılığıyla geldi?
- Gemi nereye yanaşacak, cargo operasyonunun detayı nedir?
- Gemi ne yükleyecek / boşaltacak, ne şekilde yükleme / boşaltma yapılacaktır?
- Operasyon ne kadar sürecek, fazla mesaide çalışma olacak mı?
- Operasyon ne zaman başlayacak, 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 "KOMİNİKASYON" 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 için 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 vekaleten, 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 yük ile 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 etkileme vs gibi nedenlerle siparişlerde sülfür oranları vs şeklinde detaylı yakıt özellikleri bildirilir ki eğer yakıtın özellikleri, gemi operatörünün kriterlerine uymuyorsa önceden durumu ivedilikle gemi operatörüne ve kaptanına bildirmek gerekir. Bu nedenle bu görevi layıkıyla yaparken dikkat etmemiz gereken konuların bazılarını aşağıdaki gibi özetleyebiliriz.

- Geminin/Armatörün siparişi ile akaryakıt ikmalcisinin gemiye vereceği mamul özellikleri aynı mıdır?
- Geminin yakıt alımından sonraki su çekimi, yüklemeye sonra ulaşacağı seviyenin operasyon yaptığı limandaki derinlikle uyumu 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 saatte 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 işletmecine 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 anlaşmasını 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 ikmalinde, 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 soru 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 karşılanırsa 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 tedarikçisi firmalar, ya gemi acenteleri, ya da geminin uğrak yaptığı limandaki mahalli kumanya tedarikçileri tarafından, gemi kaptanının bildirdiği ihtiyaç listesine, personelin sendikal haklarının ya da çalışma kontratlarının detayları çerçevesinde, en ekonomik şekilde gemiye temin edilebilecek limanda sefer süreleri de göz önüne alınarak gemi işletici firmanın satın alma departmanı aracılığıyla karşılanır.

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 Muamelesinin 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 bekleme 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 rıhtım vinci mi kullanılacaktır? Vinçlerin kapasiteleri, yüklenecek kumanyayı kaldırabilecek limitlerde olmalıdır.
- Kumanya teslimlerinde, teslimin delili olarak detaylı listelere, irsaliye ve faturalara gemi kaptanından kaşe ve imza alınarak, teslimatın yapıldığının kanıtı olarak gemi hesapları yapılırken kullanılır. Ayrıca herhangi bir ihtilaf anında delil olarak da kullanılır.

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 karşılaşıldığında kendi tedbirimizi almak için, sigorta yaptırılması faydalıdır.

Gemiye verilecek ve acente tarafından temini istenilen parçalar için, geminin istediği özelliklerde yedek parçanın temini gereklidir. Eğer muadili yedek parça temin edilecekse, gemiden muhakkak bu konuda onay alınmalıdır. Aksi takdirde telafi edilmesi güç zarar ve müşteri / donatan 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 hususlar aşağıdaki gibidir.

- Verilecek suyun kaynağı belli midir ve geminin istediği özelliklerle uyuşmakta mıdır? Kalitesini gösterir sertifikası var mıdır?
- Gemi işleticisi ve/veya gemi kaptanına suyun fiyatını bildirdik mi, ayrıca istenilen suyun miktarı ve fiyatının kabul edildiğine dair gemi işleticisinden yazılı onayımız var mı?
- Geminin su ikmali yapacağını, Gümrük, Polis, Liman Müdürlüğü, VTS ve Liman Başkanlıkları gibi gerekli mercilere yazılı olarak bildirdik mi?
- Suyun ne şekilde (rıhtımdan, deniz tankeri ile vs) verileceğini, suyun verilmesi esnasında kullanılacak hortumların kimin tarafından sağlanacağı (gemi veya liman), eğer tarafımızdan hortum 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 açıklığa 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 Denizcilik ve Haberleşme 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 yavaşık 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 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 amacıyla, 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 Kanununun 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 tescilli 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 Kanununa 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 Kanununa 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,

Limn: 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,

Limn yöneticisi: Limn 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: Limn 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.

Liman Yöneticilerinin Yükümlülükleri

MADDE 6 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)

Atık alım yükümlülükleri; 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 yükümlülükleri;

- 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 taşıma 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 tanımlanan 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 tanımlanan 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 olmadığına belirlenmesi halinde atıkları alınmaya 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.)

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 inceler veya gerekli görmesi durumunda uzman kurum veya kuruluşlardan bir komisyon kurarak incelettirebilir. Raporunda 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 atıkların atık kabul tesisine tesliminde söz konusu nüshalar atık kabul tesisi sorumlusu tarafından imzalanır. İmzalanmış 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.)

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) Pissu alım tesisi, MARPOL 73/78'in EK-IV'inde özellikleri belirtilen standart boşaltma bağlantı flencine sahip olmak zorundadır. Bu bağlantı flenci, gemilerin pissu boşaltım devrelerine bağlanabilir özellikte olmak zorundadır. Yat limanlarında bu özellikler aranmaz ancak gemilerden pissu alımı için uyumlu bir sisteme sahip olmak zorundadır.

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.

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 yeterli 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 Orman Bakanı ile Denizcilik Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.

(Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G. Yayımlanan Yönetmeliğin 21. maddesi; Aynı Yönetmeliğin 14, 15, 17, 20, 21, 22 ve 23 üncü maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.)

GEMİLER İÇİN ATIK TRANSFER FORMU

T.C.
ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI
GEMİLERİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR VE YÜK ARTIKLARI İÇİN
TRANSFER FORMU [MARPOL 73/78 EK-I,II,IV,V]

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF ENVIRONMENT AND FORESTRY
TRANSFER FORM FOR WASTES GENERATED BY SHIP AND
CARGO RESIDUES [MARPOL 73/78 ANNEX-I,II,IV,V]

(A) Kopyası [Copy of the form (A)]

Cilt No (Volume Number) : 0000

Seri ve No (Serial Number) : 000000

ATIK VEREN GEMİNİN (WASTE DELIVERING SHIP'S)		ATIK ALMA GEMİSİNİN (WASTE RECEPTION SHIP'S)		ATIK KABUL TESİSİNİN (PORT WASTE RECEPTION FACILITY'S)	
ADI (NAME)		ADI (NAME)		AİT OLDUĞU LİMANIN ADI (PERTAINING PORT NAME)	
BAĞLI OLDUĞU LİMAN/BAYRAK (PORT OF REGISTER/FLAG)		LİSANS NO (LICENCE NUMBER)		LİSANS NO (LICENCE NUMBER)	
ÇAĞIRMA İŞARETİ (CALL SIGN)		ÇAĞIRMA İŞARETİ (CALL SIGN)		ADRESİ (ADDRESS) TEL / FAX	
GROS TONU (GRT)		GROS TONU (GRT)		SORUMLUSUNUN ADI SOYADI (DUTY OFFICER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)	
		SİCİL NO (REGISTER NUMBER)			
YEREL ACENTE ADI, ADRESİ (LOCAL AGENCY NAME, ADDRESS) TEL/FAX		SAHİBİNİN ADI ADRESİ (OWNERS NAME ADDRESS) TEL/FAX			
KAPTANIN ADI SOYADI (MASTER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)		KAPTANININ ADI SOYADI (MASTER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)			

GEMİNİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR (WASTES GENERATED BY SHIP)					YÜK ARTIKLARI (CARGO RESIDUES)											
	Sintine Suyu (Bilge Water)	Slaç (Sludge)	Atık Yağ (Waste Oil)	Pissu (Sewage)	Çöp (Garbage)						Slop (Slop)	Kirlili Balast (Dirty Ballast)	Diğer (Other)			
					1	2	3	4	5	6			Toplam (Total)			
Miktarı (Quantity) (m ³)																
Kategori (Category) (*)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
H Kodu (H Code) (*)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
BM Kodu (BM Code) (*)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Başlama Saati (Starting Time)																
Bitiş Saati (Finishing Time)																

Transferin Yapıldığı Yer, Mevki Adı (Transfer Place, Name Of The Location)	Koordinatı (Coordinates)	Atık Transfer Tarihi (Date Of Waste Transfer)
--	--------------------------	---

* Form Gemilerin Ürettiği Atıklar Ve Yük Artıkları İçin Transfer Formu kılavuzundaki bilgilere uygun olarak doldurulacaktır. (Form will be fulfilled of concerning to 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

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 tarifesi

MADDE 2 – (1) Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği uyarınca ilgililerden talep edilecek ücretler, tarafların katılımı ile hazırlanarak Ek–1 nolu tabloda gösterilmiştir.

Tarife uygulama esasları

MADDE 3 – (1) Ücret tarifesinin uygulanması Ek–2’de belirtilen esaslar çerçevesinde yürütülür.

Yürürlükten kaldırılan tebliğ

MADDE 4 – (1) 9.9.2006 tarihli ve 26284 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ (No: 2006/2)” yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 5 – (1) Bu Tebliğ 1.1.2010 tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 6 – (1) Bu Tebliğ hükümlerini Çevre ve Orman Bakanı ile Ulaştırma Bakanı müştereken yürütür.

GEMİLERDEN ATIK ALIM HİZMETİ ÜCRET TARİFESİ (2009)

GRT	1. Kısım				2. Kısım			
	Sabit Ücret (€)	Sabit Ücrete Dâhil Verilebilecek Atık Miktarı (m ³)			Atık Ücreti (€/m ³)			
		MARPOL EK I (sintine suyu, atık yağ, slaç)	MARPOL EK-IV (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 m³ 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 m³ başına ücret tarifesi uygulanır.

5 - Kabotaj hattındaki; 150 groston ve altı tankerler ile 400 groston altı diğer gemilere atık türüne göre Ek-1'in ikinci kısmında belirtilen m³ 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 m³ 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 m³ 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 m³ 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 €/m³tür.

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 tarifede belirtilen tüm ücretler üst sınır olup, tarife dışında herhangi bir ad altında ücret alınmaz. Sabit ücret hariç, bu tarifede belirtilen diğer ücretlerden maksimum %40 indirim yapabilir.

14 - Ücret tarifesinde yer almayan MARPOL EK-I kapsamında kalan katı slaç ve MARPOL EK-II atıkların alımı taraflarca belirlenir. Anlaşmazlık durumunda ilgili Valiliğin belirleyeceği ücret uygulanır.

15 - Atık alım hizmet ücreti banka aracılığı ile yatırılır/tahsil edilir.

16 - Muafiyet belgesi verilen ve atık alımı yapmayan limanlar sabit ücreti alır ve anlaşma yaptığı limana verirler.

17 - Limanlar, atık alım hizmetlerini veren gemi veya diğer araçlardan herhangi bir isim altında ücret alamazlar.

Gemilerden atık alımı ile alakalı bir talep geldiğinde dikkat etmemiz gerekenlerin bazıları aşağıdaki ana hatları ile verilmiştir.

- Gemi kaptanı ile aynı terminolojiyi mi kullanıyoruz, CHT, COW, Sewage, Sludge, Garbage vs. tam karşılıklarını biliyor muyuz?
- Atık alımı yapacak limanla, belediyeyle vs, atığın nevi, miktarı, ne şekilde paklendiği 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 işletenine 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 yanıştırılmalıdır, 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 ücrette bir fark çıkıyorsa bu farkı kim ne şekilde ödeyecek. ?
- Atık alımı dolayısıyla gelen fatura ve makbuzlara gemi kaptanından gemi kaşesi ve imzası ile onaylanmış, atık alım formunun bir sureti ekli midir?

Atık alımı denizlerin ve çevremizin korunması açısından çok önemli bir operasyon olmakla birlikte gemilerin işleyişinin de ana etmenlerinden biridir. Bu nedenle konuya her yönüyle yaklaşmalıyız.

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 inşasından başlamak üzere bağlı olduğu uluslararası olarak akredite edilmiş bir Klass kurumuna bağlı olması gerekir. Gemilerin klas kuruluşları yaptıkları bu incelemeleri konuyla ilgili her bir kısım için ayrı ayrı sertifikalandırırlar. Bu sertifikalarda bir sonraki survey işleminin ne zaman yapılması gerektiği belirtilir. Netice olarak survey zamanını geçmiş gemilerin, artık yola elverişli olmadıkları sonucuyla uğrak yaptıkları limandaki otoriteler tarafından kalkışına izin verilmeyebilir veya tamir maksadıyla uğrayacağı limana Klass kuruluşunun onayı da alınarak tek seferlik yola elverişlilik raporu verilebilir. Klass kuruluşları yanında konuyla ilgili kuruluşlar da kendi yetki alanlarına giren bölüm ile alakalı gemi denetimini yapar ve geminin denetimi neticesindeki bulguları sertifika düzenleyerek belirler. Örneğin, Dünya Sağlık Örgütü tarafından yetkilendirilmiş, sağlık denetleme kurumları tarafından düzenlenen İtlaf-ı Fare Belgesi (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 mlzemelerin 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.

İtlaf-ı fare belgesi düzenlenirken, düzenleyen kuruluşun Dünya Sağlık Örgütü tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş olduğundan emin olmalıyız, hatta limana gelecek gemilere itlafı fare belgesinin hangi limanda alındığı ve veren otoritenin detayları da sorulmalıdır ki gemi geldiğinde son anda Hudut ve Sahiller Sağlık merkezi tarafından belgenin geçerli olmaması nedeniyle yeni bir itlaf-ı fare belgesi 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
	(*)	(**)	De-rating 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)

Above certificates returned on board (date) _____

_____Master ISS-TR/004-02 ISSUED 1/4/99

(*) **CRUISE**
(**) **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, Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü acil müdahale durumunda ulaşılacak 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 ulaşılacak 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 işletenin talimatıyla belirtilen yerlere verilmelidir. Tıbbi bilgisi olmayan kişiler tarafından yapılan tercüme 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 Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğüne yetkili memurlarına ve ayrıca konu ile ilgili emniyet teşkilatına da yazılı olarak bildirilmelidir. Herhangi bir bulaşıcı hastalık durumu 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 gözüküyorsa, Pasaport Şubesinden gemiden çıkış işlemlerinin yapılması gerekir. Bu esnada görevli pasaport memuru hastanın durumunu gösterir resmi doktor raporu talebinde bulunabilir. Bu nedenle hazırlıklı olmalıyız.
- Gemiden ayrılan personelin, bagajının ve şahsi eşyalarının teslimi gemi kaptanının da imzalayacağı bir tutanakla yapılmalıdır, aksi takdirde zayi veya hasarlı malzemenin sorumluluğu acentenin üzerinde kalabilir.
- Tedavi gören gemi personelinin, ülkesine geri dönmesi için gerekli uçak, gemi, otobüs vs rezervasyonu yapmadan önce görevli doktordan tıbbi açıdan ne şekilde seyahat edeceğini bildiren (fit to travel) doktor raporunun temin edilmesi gerekir. Örneğin ayağı kırık bir tayfa sadece business class veya önündeki koltuk boş kalacak şekilde uçabilir.

Bu tip durumlarda özellikle oluşabilecek masrafın karşılanmasının ne şekilde olacağı gemi kalkmadan aydınlatılmalıdır. Özellikle tıbbi masrafların fazla olması ve tedavilerin uzun sürmesi nedeniyle, acentenin bu masrafları tahsil edeceğini garantiye alması gerekir. Bu konudaki en iyi çözüm, özellikle ilk defa çalışılıyorsa, gemi işleticilerinin P&I Klüplerinin devreye alınarak tıbbi masrafların ödeneceğini garanti etmesidir.

Ayrıca gemi personelinin aile detaylarının acentede bulunması, ihtiyaç olunması halinde acil temas kurulmasını da sağlar.

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, 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 levazımatçısı firma, cenazeyi taşımaya uygun hale getirir (yıkanıp, ilaçlanır) ve cenaze taşımaya uygun tabut içerisinde memleketine yollanır. Genellikle, cenaze nakilleri hava yoluyla yapıldığı için, hava konişmentosu düzenlenirken, cenazeyi karşı tarafta alacak olan, levazımatçı firma veya aile bireylerinin detaylarının önceden temini gerekir.

Savcılık soruşturması esnasında, gemi personelinin ifadeleri alınır, her ne kadar acente bu ifadelerin Türkçe'ye çevrilmesinde yardımcı rol üstlenebilirse de doğru olanı yeminli tercüman tarafından bu tercümenin yapılmasıdır. Bu nedenle 24 saat hizmet verebilecek yeminli tercümanların telefonlarının kayıtlarımızda bulunması gerekir. Adli vaka durumunda veya herhangi bir şikâyet anında yeminli tercüman tarafından tercüme edilmiş ifadeler esas teşkil edecektir. Eğer savcı gerek görürse, adli tıptan otopsi yapılmasını ister. Geminin kalkmasına (delillerin toplanması vs nedenlerle) izin vermeyebilir veya gemi personelinin tutuklanmasına karar verebilir. Bu gibi nedenler dolayısıyla, her zaman iyi derecede İngilizce bilen ceza avukatının hazır bulundurulması gerekir. Ayrıca bu tip problemler P&I Klübünün görev alanına da girdiğinden, armatör bu işlerle ilgili P&I Klübünün de davaya devam etmesini isteyebilir. Her ne sebeple olursa olsun, soruşturması uzun sürecek durumlarda, acentenin duruşmalara katılması mahkeme tarafından istenebilir, bu nedenle mutlaka bir avukatla acentenin durumu müşahade etmesi gerekir.

Bunların dışında kanuni sürecin uzun ve masraflı olması ayrıca cenaze işlemlerinin de masraflı olması ve önceden 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 tanımiyorsak, 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 tanıtıp, 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 personelini uyararak gerekebilir.

Tayfa giriş ve çıkışlarını iki başlık altında toplayabiliriz.

1. Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerde tayfa giriş ve çıkışları

Türk boğazlarından tansit geçiş yapan gemiler transit rüsuma tabiidir 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 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 edilemeyebilir.

- 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 çıkacağız, 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, Continious 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, 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 Rihtımı 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 (Rıhtım üzerinde veya acente botunda kontrol bittikten sonra) onay almamız geminin emniyeti bakımından gereklidir. Kaynağını ve içeriğini bilmediğimiz posta gönderilerine temkinli yaklaşmamız güvenlik amacıyla elzemdir.
- Kurye firmaları ile gönderilmiş (DHL, FedEx, UPS, Yurtiçi Kargo vs gibi) ve gönderi numarası belli postaları gemi varışından önce takip edip, herhangi bir gecikme durumunu gemi kaptanına ve işleticisine bildirmemiz gerekir.
- Gemi varışında gemiye gelen postaları imza karşılığı gemiye ivedilikle vermemiz gerekmektedir. Unutmamalıyız, gemideki personeli karaya bağlayan etmenlerden biri de onların mektuplarıdır. Ayrıca gemi postalarının içinde, mal ile alakalı kargo dokümanları, gemi sertifikaları, pasaport vs gibi aciliyeti gerektiren doküman bulunabilir. Bu nedenle gemi gelişinde bu evrakları gemiye teslim etmek gerekir.
- Gemiye yollanacak veya gemiden alınacak postanın, gemiye teslimi esnasında oluşabilecek masraflar önceden hem gemi kaptanına hem de gemi işleticisine bildirilmelidir. Örneğin, boğazdan transit geçiş yapacak gemiye verilecek posta için yapılacak motor teması maliyeti dolayısıyla, posta teması daha sonraki bir limanda da maliyet olmadan gerçekleşebilir. Ayrıca yine belirtmek gerekir ki, transit gemilerde geminin geçişine yardımcı olan kılavuzların görevleri arasında gemi postalarını teslim etme bulunmamaktadır.
- Gemiden yollanmak üzere, acente tarafından teslim alınacak postalarda, posta gönderi ücretinin kimin tarafından ödeneceği (eğer gemi işleticisi ödemeyecekse, gemiden ücretin peşin alınması), hangi adrese ne şekilde gönderilmek istendiği ve yollanacak postanın içeriğinin ne olduğu konusunda yazılı olarak bilgi sahibi olmamız gerekir. Eğer gümrüğe tabi olabilecek bir posta ise, (yakıt numunesi, yedek parça, vs) bununla ilgili fatura ve çeki listesinin gemi tarafından hazırlanarak acenteye verilmesi gerekir. Özellikle, yanıcı, yakıcı parlayıcı vs içeren gönderileri gemiden teslim almadan önce göndereceğimizden emin olmamız gerekir. Bu nedenle gönderici firmalardan bu tip malzemenin hangi şartlarda (paketleme, fiyat, hava, kara postası vs) yollanacağı bilgisini edinmemiz gerekmektedir.
- Gemiden alınan posta içerisinde değerli evrak (özellikle yolcu gemilerinde seyahat çeki vs) veya madde bulunması durumunda postalama esnasından oluşabilecek zarar ve kayıp olayları konusunda sigorta yaptırılıp yaptırılmayacağının gemiden yazılı onayını almamız gerekmektedir.
- Özellikle adi posta tabir ettiğimiz şekildeki gönderilerde, (tayfa mektupları, kartpostal) vs gönderinin adrese tesliminde yaşanabilecek sorunların acentenin sorumluluğunda olmadığını bildirmekte fayda vardır.

- Özellikle Transit ve demirdeki gemilere yapılacak temasları, görevli Gümrük Muhafaza, Polis, Sahil Sağlık gibi yetkili mercilere önceden yazılı olarak bildirmek ve izin almak gerekir.

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 husular 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 kıydan 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 sörveylerinin 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 akittir. 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 taşınması 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 taşınması 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 taşınmasını 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:

- c. Taşımanın nehir ve denizyoluyla (gemiyile) 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.

Gemiyile 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. İstarya (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 ayırmasıdır. "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. Günün parçaları oransal olarak belirtilir.

13. Aralıksız Günler (Clear Days)

Bu deyim, bildirim 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 yapılırsa bile istaryadan sayılmayacağını belirtir.

20. Çalışma Önce Başlarsa (Unless Sooner Commenced)

Bu deyim, istaryanın sayılmaya başlamasından önce bir çalışma yapılırsa, 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 yapılırsa 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 ritminin geminin yanaşmasına elverişli olmaması ve geminin bekleme yerinde hazırlık mektubu verememesi durumunda, beklemede geçen zamanın yerine göre istarya sayılması, eğer istarya dolmuşsa süristarya sayılması gerektiğini anlatır. Ritim yanaşmaya elverişli olunca bu zaman sayımı durur. Gemi hazırlık mektubu verebilecek yere gelince, mektubun verilmesinden itibaren süristarya ve C/P de belirtilen süre geçer geçmez istarya işlemeye başlar.

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 mutat bekleme yerine ulaşır ulaşmaz hazırlık mektubu verebilir ve c/p hükmüne göre de istarya işlemeye başlar. Rıhtım yanaşmaya hazır duruma gelince istarya işlemesi durur ve gemi (yanaşıp) yüklemeye ya da boşaltmaya hazır duruma gelince zaman yeniden işlemeye başlar.

27. Serbest Pratika Almış ve/veya Gümrüğe Girmiş (Vessel Being In Free Pratique and/or Having Been Entered At The Custom House)

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. Süristaryanın 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 yüklemeye 4, boşaltmada 3 gün kullanırsa, süristarya ödemez.

Bazen C/P'lerde istarya ambarağzı başına belli bir miktarda belirtilir, "ambarağzı başına 300 ton" şeklinde bir ibare yer alır. Bu durumda 3 ambarlı bir gemide günlük 900 ton yükleme veya boşaltma yapılması gerekecek demektir.

Navlun Sözleşmelerinde istaryanın başlangıcı için "NOR sabah verilirse saat 13.00'de, öğleden sonra verilirse ertesi gün saat 08.00'de zaman sayımı başlar" şeklinde hüküm vardır.

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 kararlaştırıldan daha çabuk yüklenmesi veya boşaltılması dolayısıyla, seferin süre bakımından kısalmasından yararlanan taşıyanın, taşıtana verdiği bir ödül olarak ta sayılabilir. Dispeç parası ya da belli bir tutar olarak belirtilir ya da demurajın yarısı gibi bir ibareyle süristaryaya gönderme yapılarak belirtilir.

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 (3x3.000=) 9.000 dolar süristarya parası alacaktır. Taşıyan, süristaryadan sonra da üç gün boşaltma için beklemek zorunda kalmışsa, bu zararını kanıtlayarak günlük 5.000 dolardan (3x5.000=) 15.000 dolar ritenşin (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

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 boylamı
- 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 anlayama-yacağı 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 mutata olan yüklerin güverteye yüklenmesi ve istifi için taşıtanın rızası aranmaz. Bu yüklerin güvertede taşınması mutata olan kereste (timber, lumber) yüküdür. Kereste, az yoğun bir yük olduğu için, genel olarak ambarlar dolduğu halde gemi azami detveytine ulaşmaz. Bu nedenle kereste yükü güverteye de yüklenir. Güverteye yüklenen kerestenin iyi istiflenmiş ve kurallara göre bağlanmış olması, gemi yüzerliğini ve dengesini (buoyancy and stability) olumlu yönde etkiler ve kereste yükünün güverteye konması (mutat) alışılmış sayılır. Bu yargı hemen her çeşit kereste için geçerlidir. 1980'li yıllarda ortaya çıkan ve olağanüstü bir hızla gelişen konteyner taşımacılığı, güvertede taşınması mutata olan yük olarak ortaya çıkarmıştır. Konteynerler de, esas bakımından taşıtanın rızası olmadan güvertede taşınabilecek yükler arasında yer alır.

Bunun dışında, güverteye yüklenmesi gereken yükler için TTK 1151'nci maddesi uyarınca yük sahibinin rızası alınması kuralı benimsenmiştir. Bu nedenle, yükletenin (taşıtanın) rızası olmadan, yük güverteye yüklenmemelidir. Taşıtanın muvafakatiyle güverteye yüklenen yüke, taşıyanın özen göstermesi gerekir. Güverteye yüklenmiş olan yüklerin konişmentoya, "yükün güvertede olduğu" yazılmalıdır. Bu "on deck" şeklinde bir cümlecikle konişmentoya yazılır.

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, donatana/taşıyanı temsil eden tacir olarak, kendisine ibraz edilen konişmentonun o gemi ve o yükle ilgili gerçek, geçerli konişmento olup olmadığını denetlerken, varsa arkasına yazılan ciroların düzenli şekilde arka-arkaya gelişini (teselsülünü) kontrol etmelidir.

Yükün teslim edilmesi talimatını içeren yazı veya konişmentoyu, gümrük işlemleri bittikten sonra liman işletmesi veya gemiye ibraz etmek suretiyle gönderilen yük alıcıya teslim edilir. Bu teslimat, ya doğrudan gemi bordasında supalan olarak teslim şeklinde olur, ya da antrepoya/sundurmaya/rıhtıma indirilmiş yükün kısa veya uzun bir zaman sonra teslim alınması biçiminde de olur. Yük gönderilene teslim edilince, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan bir dizi borçları sona ermiş olur.

Taşıyanın yük hasarından sorumlu tutulabilmesiyle ilgili hükümler TTK 1178 ve takip eden maddelerde belirtildiği gibi, Brüksel Konvansiyonu ve Hamburg Konvansiyonu hükümleri uygulanmaktadır. Yükün hasara ya da kısmen 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 yüklemesiyle 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 kuşkuca yer olmamalıdır. Bununla birlikte bazı konuların dikkate alınması zorunludur. Bunlar kuramsal olarak:

i. Konişmento, tek yanlı olarak düzenlenir; yalnızca kaptan, ya da taşıyan tarafından imzalanır. Kaptan veya taşıyan tarafından yetki verildiği acentesi tarafından da imzalanır.

ii. Konişmentoda, yükün taşınmak üzere teslim alındığı ve nereye taşınacağı belirtilir.

iii. Konişmentoda açık ya da örtülü, yükün varma limanında, konişımentonun meşru hamiline teslim edileceği belirtilir.

iv. Konişmento, Türk Hukukunda "kıymetli evrak" diye anılan ve özel önemi olan senetler arasında yer alır.

Konişımentonun bir özelliği de karine oluşturmasıdır; 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 Konişmentolar bulunmaktadır. Bu konişmentolar, belirli ortak unsurlara sahiptir. Bir kira sözleşmesi çerçevesindeki Konişmento, çoğunlukla gemi kiralama sözleşmeleri ile birlikte kullanılan belirli bir konişmentodur.

b. Konişmentonun içeriği

Konişmentoya nelerin yazılmasının gerekli olduğu yasa ve uluslararası kurullarla belirlenmiştir. Bu bakımdan, "kıymetli evrak" niteliğindeki bu sene-din, yasa ve kurullarda yazılı bütün öğeleri eksiksiz olarak içermesi gerekir.

1. Taşıyanın adı (Carrier's name)

Konişmentoda taşıyanın veya taşımayı üstlenenin firma adının gösterilmesi gerekir.

2. Kaptanın adı (Master's name)

Basılı konişmentoların bazılarında kaptanın adı ve soyadı için bir yer belirtilir ve buraya gemi kaptanının adı yazılır.

3. Geminin adı ve bandırası (Vessel's name and flage)

TTK 1229'ncü maddede, "geminin adını ve tabiiyetini" denmiştir. Yükleten, gönderilen, taşıtan hatta sigortacı için, yükün yüklendiği gemi adının ve bandırasının bilinmesi önemlidir. Bu nedenle gemi adının ve bandırasının konişmentoya yazılması gerekir. Ancak, bandıranın yazılmadığı konişmentolara çok rastlanır.

4. Yükletenin adı ve adresi (Shipper's name and address)

Yasalara göre yükletenin adının veya ticaret ünvanının konişmentoya 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 konişmentoya gönderilenin adının ve adresinin yazılması öngörülmüştür.

6. İhbar adresi (Notify address)

Taşıtan tarafından verilen talimatta "nama" yazılı olmayan -yani "emre" yazılı olan- konişmentoya gönderilen olarak kimsenin yazılmamış olması halinde sadece, ihbar yapılabilmesi için bir notify adress gösterilir.

7. Yükleme ve boşaltma limanları

Konişmentolarda yükleme ve boşaltma limanları gösterilir.

8. Navlun

Bir kira sözleşmesi konişmentosu üzerinde navlun ve sözleşmeyle ilgili bölüm vardır. Buraya kira sözleşmesinin yazılır. Aynı alanda navlunun peşin veya havale olarak ödemesi yazılacağı yer bulunur. Konişmentoda navlunla ilgili olarak peşin navlun ise "freight prepaid" "navlun peşin ödenmiştir" veya "freight payable at destination" "navlun varışta ödenecektir" anlamına gelir.

9. Yükle ilgili kayıtlar

Konişmento üzerinde yükün tanımlanması büyük önem taşır. Bu tanım, taşıyana taşıtan tarafından beyan edilen tanımdır.

a. Genel olarak

Konişmentonun orta kısmı malların tanımlanmasına ayrılmıştır ve mal tanımının aslına uygun yapılması çok önemlidir. Konişmentoya yükle ilgili olarak konacak kayıtlar, yazılacak yazılar ve rakamlar, konişmento kayıtlarının en önemlileridir.

b. Konişmentoya 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

konişmentoda gösterilmesi gerekir.

Yükün nitelendirilmesini sağlayacak bilginin yazılması zorunludur. Yük, açık ve aydınlık biçimde nitelenmesi gerçekleşmezse, konişmentonun neyi temsil ettiği anlaşılmaz; böyle olunca konişmento üzerine inşa edilmiş bütün yapı çöker. Yükleten, gemiye teslim edeceği yükün miktarını, markasını, haricen belli olan durumunu ve mahiyetini, yüklemeden önce taşıyana bildirir; taşıyan yükleme ve istif sırasında bu bildirimle gerçek durumu karşılaştırır. Yükleme 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"nun içerdiği bilgiler her türlü delille kanıtlanabilecek bir takdiri delildir. Deniz raporu düzenlenmesi istemiyle kaptan tarafından TTK 1100'ncü maddesine göre mahkemeye hitaben verilen dilekçeye:

- Bütün gemiadamlarının ad ve soyadlarını içeren gemiadamı (personel) listesi,
- Gemi jurnalinin fotokopisi,
- Bir kaptan raporu,
- Deniz raporu alınmasına neden olan olayın krokisi,

eklenmelidir.

Deniz raporu alacak gemi kaptanının, raporunu hazırlarken dikkat etmesi gereken hususlar:

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 paylaşılacağı 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 bildirim 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 bulundukları 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 kirletilmemesi, çatma/çatışma, personelin yaralanması vb. olaylarda ve teknik konularda, Kulüp Sigortası Sörveyörleri gemileri kontrol ederler ve raporlandırırlar.

8.1.7. Gemi Mürettebatı

Geminin hukuki bir varlık ve bir işletme olarak kabul edilmesiyle gemide çalışanlar, uluslararası ILO Sözleşmesi kurallarına göre, geminin donatanı veya kaptan ve mürettebat arasında yapılan sözleşme ile gemide çalışırlar. Gemi mürettebatı, zabitan ve 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 kişiler, 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 ehliyete haiz personel ile değişim yapılmalıdır.

Gemi mürettebatının ülkeye giriş çıkışları liman acentesinin görevleri arasında yer alır. Personel değişimi, kaptanın talimatlarına uygun olarak ve donatanın seyahat aracı ve biletin sınıfıyla ilgili kurallarına göre seyahatlerin ayarlanması gerekebilir. Birçok havayolu şirketi, gemi mürettebatının indirimli tarifeye 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 olduğunda 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 bildirim 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 ödemediği 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 ilişkisi

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 olmayacağını 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:	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.	
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: Or (i)Master Master's name and signature Or (ii)as Agent for the Master Agent's name and signature Or (iii)as Agent for the Owner* Agent's name and signature Owner *if option (iii) filled in, state Owner's name above		

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

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, Marine, 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

**BIMCO LINER BILL OF LADING
CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"**



Amended January 1950; August 1952; January 1973;
July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.

Shipper (full style and address)	B/L No.		Reference No.
Consignee (full style and address) or Order	Vessel		
	Port of loading		
Notify Party (full style and address)	Port of discharge		

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m ³
<p style="font-size: 48px; opacity: 0.3; transform: rotate(-30deg);">Sample COPY</p>			

<p>SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.</p>	Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier		
	<table border="1"> <tr> <td>Shipper's declared value</td> <td>Declared value charge</td> </tr> </table>	Shipper's declared value	Declared value charge
	Shipper's declared value	Declared value charge	
Freight details and charges			

Carrier's name/principal place of business	Date shipped on board	Place and date of issue
	Number of original Bills of Lading	
	Pre-carriage by**	
Signature Carrier or, for the Carrier as Master (Master's name/signature) as Agents (Agent's name/signature)	Place of receipt by pre-carrier**	
	Place of delivery by on-carrier**	

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, 2000

*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 reship and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed 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, Manner, 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 his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

16. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

- (i) negligent filling, packing or stowing of the container;
- (ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
- (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (a) 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 DENİZLERİ KORUMA

- 9.1.1 – Genel Koruma ve Denizleri Koruma
- 9.1.2 – Denizlerde Çevre Kirliliğine Karşı Önlemler ve Ulusal/Uluslararası Yasaların Uygulanması
 - 9.1.2.1 – Deniz Kirliliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler ve Ülkemizin Yükümlülükleri
 - 9.1.2.2 – Çevre Koruma ile İlgili Ulusal Düzenlemeler
- 9.1.3 – Gemi Kaynaklı Emisyonlar

HAZIRLAYAN
Hayriye DEMİROĞLU

9.1 – ÇEVRE VE DENİZLERİ KORUMA

9.1.1 - Genel Koruma ve Denizleri Koruma

Çevre, canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamı ifade eder.

Çevrenin korunması ise, çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünüdür.

Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki, **çevre kirliliği** olarak değerlendirilmektedir.

Çevrenin temel unsurlarından olan doğa, kendine has fiziksel, kimyasal ve biyolojik özelliklere sahiptir. Bu özellikler dikkate alındığında çevre kirliliği şu bölümlere ayrılır:

- **Fiziksel Kirlenme**
Çevreyi meydana getiren toprak, su ve havanın fiziksel özelliklerinin tamamının veya bir kısmının insan, hayvan ve bitki sağlığını tehdit edecek, olumsuz yönde etkileyecek biçimde bozulması ve değişmesi olayıdır.
- **Kimyasal Kirlenme**
Doğal çevreyi oluşturan toprak, su ve havanın kimyasal özelliklerinin hayati faaliyetlerini ve aktivitelerini olumsuz yönde etkileyecek biçimde bozulmasıdır.
- **Biyolojik Kirlenme**
Doğal ortamı oluşturan toprak, hava ve suyun çeşitli mikroorganizmalarla kirlenmesidir.

9.1.2 - Denizlerde Çevre Kirliliğine Karşı Önlemler ve Ulusal / Uluslararası Yasaların 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.

9.1.2.1 - 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. Deniz Güvenliği
- b. Deniz Kirliliği
- c. Sorumluluk ve Tazmin
- d. Diğer Konular

şeklinde belirlenmiştir. Yukarıdaki başlıklardan bazı konular ve taraf olduklarımız ve taraf olma çalışmalarını devam eden örnek Sözleşme ve Protokoller;

DENİZ KİRLİLİĞİ:

Taraf olduklarımız;

- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin 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 Kirletilmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar,
- EK-V. Gemilerden Çıkan Süprütüler (Katı Atık) İle Kirletilmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar,
- EK-VI. Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğini Önleme Kurallarıdır.
- Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme, OPRC-90

Henüz Taraf olmadığımız;

- Denizlerin Yağ ile Kirletilmesini 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 Sözleşme, LDC LC-1972 (72 Londra Sözleşmesi ile LC 76 Protokolü)

SORUMLULUK ve TAZMİN:

Taraf olduklarımız;

- **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 Kirletilme 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)**

(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 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.

Henüz Taraf olmadığımız;

- **Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme, HNS–1996**
- **Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme, AFS - 2001;**

Avrupa Birliği limanlarında 17 Eylül 2008 tarihinde yürürlüğe girmiş olup onaylayan tüm ülkelerin limanlarında uygulanacağı ve Liman Devleti Kontrolü(PSC) denetimlerine hazırlıklı olunması için gemilerin Sözleşme ile uyumlu olması gerekmektedir. Sözleşmeye ait bir Uygunluk Belgesi (Statement of Compliance-SOC) olmayan gemi işletme şirketlerine gemileri için, SOC'yi sağlamaları gerekmektedir. Ülkemiz olarak Sözleşmeye taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir.

- **Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004'un, (Balast Suyu Sözleşmesi);**

16 Şubat 2004 tarihinde Londra'da düzenlenen bir Uluslararası konferansla kabul edilerek imzaya açılmış olduğu, Türkiye'nin de Sözleşmeye taraf olma çalışmalarını başlattığı bilinmektedir. Sözleşme, balast sularının yönetimi konusunda özellikle gemilerin tabi olacakları, bazı önemli kurallar getirmektedir. Standartları IMO tarafından belirlenen ve bu kapsamda 2011 ile 2016 (*geminin 2016 yılı içindeki teslim tarihi dikkate alınarak teslim tarihinden sonraki ilk klas ara veya yenileme sürveyi olması gerektiğine dair yorum kabul edilmiş olup bu yorumun IMO tarafından BWM.2/Circ.29/Rev.1 olarak yayınlanmasına karar verilmiştir*) yılları arasında tüm gemilerin arıtım cihazları ile donatılması gerektiği bilinmekte olup arıtım sistemleri oluşturuluncaya kadar geçen süre içinde, istilacı türlerin oluşturabileceği riskleri azaltmak için ise gemilerin balast sularını; en yakın karaya 200 veya 50 deniz mili uzakta, en az 200m derinliğe sahip açık denizlerde değiştirmesi, Liman Devleti tarafından belirlenmiş alanlarda ve Geminin rotasını değiştirmeden ve bekletmeden yapılması zorunluluğu getirilmiştir. Sözleşmeye katılım hazırlıkları Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda sürdürülmektedir.

Balast suları ile taşındıkları yeni deniz ekosisteminde diğer bazı canlı türlerini yok etmekte, bazı türlerin gelişimini ve faaliyetlerini etkilemekte olduğu ve ekosisteme vereceği zararlar sebebiyle IMO'nun; üye ülkelerini, bu konuda her açıdan inceleme ve tedbir almaya zorladığı bilinmektedir. Bu çerçevede, Türk deniz alanları ve Türkiye'nin, balast suları ile taşınan zararlı sucül 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. Türkiye kıyıları maruz kaldığı yoğun deniz trafiğinden dolayı dünyadaki en hassas kıyılardan biri olup şimdiye kadar 3 adet istilacı türün gemiler ile Karadeniz'e taşındığı tespit edilmiştir. Ege Denizi, Karadeniz, Türk Boğazları ve Marmara Denizi ile Doğu Akdeniz'de deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu gereken tedbirlerin, ivedilikle alınması değerlendirilerek, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda TÜBİTAK - Marmara Araştırma Merkezi ile birlikte büyük bir proje yapılmış olup Projenin amaçları ve hedefleri ile; Balast Suyu Yönetiminin etkin ve verimli yöntem ile kullanılması ve gerekli tedbirlerin alınması, mekanizmaların ve veri tabanının oluşturulması, Balast Suyu Arıtımı ve Sediment Alım Tesisleri ile ilgili teknolojilere ait düzenlemeler yapılması, Limanlara ait risk değerlendirmeleri, Türk deniz alanlarındaki uygulamaları gibi hususlar belirlenmiştir. Projeye yardımcı olması için, daha önce el ile doldurulan, Balast Suyu Raporlama Formlarının 20 Nisan 2007 itibarıyla, Acenteler tarafından elektronik ortamda doldurulmaktadır. Ayrıca, IMO'nun MEPC Komitesine, Türkiye olarak Balast Çalışmaları kapsamında, Botaş Liman Başkanlığı bölgesindeki balast suyu değişimi, numuneleri ve denetimine ait pilot uygulamalar sunulmuştur. (*Gemilerin hiçbir suretle yapılan denetimler kapsamında tutulmadığı ve bekletilmediği ancak, gelen numunelerde istilacı tür tespit edilirse, bu rotadan gelen tüm gemiler için değişim yapılmasının bir zorunluluk haline getirileceği ifade edilmiştir.*) Her yıl küresel olarak yaklaşık 3–10 milyar ton balast suyunun transfer edildiği tahmin edilmektedir

- **Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi),**

26 Ağustos 2010 tarihinde, Diplomatik Konferans ile ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamıştır. (Ülkemiz, IMO'daki büyük gayretleri sonucu oluşturulan Sözleşme, dünyada henüz yürürlüğe girmemiştir.) Dünyanın, 5 ana gemi geri dönüşüm ülkelerinden biri olan Türkiye'nin, 2009 yılında çevresel geri dönüşüm gemileri ve güvenlik onayına bağlı kalmak koşuluyla 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 ile 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 yeni tonajda ve 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.

DİĞER KONULAR:

IMO deniz güvenliği 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.

- a. Deniz Emniyet Komitesi (MSC)
- b. Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (**MEPC**)

IMO, gemilerin sahip olması gereken standartları getirirken, gemilerin güvenliği ile gemi personelinin eğitimine de önem vermektedir. Deniz kazalarında acil durumlarda uygulanması gereken prosedürlerde de, düzenlemeler olup, kirliliğin önlenmesi ve zararların tazmini konusunda uluslararası çalışmalarını da ayrıca sürdürmektedir.

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 vardır ki, 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 güvenliği, deniz çevresi ve hukuksal anlamda IMO'nun önemini ortaya koymuş ve MARPOL73, CLC69, FUND71, SOLAS1974 gibi konvansiyonların hazırlanmasına ve mevcut olanlarda da düzenlemelere gidilmesini gerekli kılmıştır.

Yine bu önemli kazalardan olan, 24 Mart 1989 yılında, Alaska açıklarında Prince William Boğazı'nda, 36.000 ton ham petrol yükü ile batan, Exxon şirketine ait Valdez isimli tanker ise 'Exxon Valdez' isimli tanker kazası olarak anılmaktadır. Amerika'nın en büyük petrol kaynaklı çevre facialarından olan bu kazada tüm petrol, 1700 km boyunca sahile yayılmıştır. Yaklaşık 400.000 kuş ve balık ölümüne sebep olmuş, bölge ekosistemi toparlanamamış eksik ve zamanında yapılamayan müdahale sonucu boğaz bölgesinde uzun yıllar petrol döküntülerinden dolayı sıkıntılar yaşanmıştır. Bu olay karşısında Exxon şirketine 6.7 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 koymuştur. **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; 25 yaşında tek cidarlı olan Erika Tankeri, 12 Aralık 1999 yılında, Fransa sahili açıklarında, 20.000 ton ham petrol yükü ile batmış ve 400 kilometrelik sahil şeridinin kirlenmesine ve Biskay Körfezinin 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, tek cidarlı olan Prestige Tankeri 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.

Dünyada meydana gelen ve ülkemiz sularında da geçmişte can kayıpları ve ekosistem zararları ile sonuçlanan kazalar dikkatleri Boğazlarımızdan geçiş yapan petrol tankerlerinin emniyetine çekmiştir. Türk Boğazları'ndan geçen 95.000 adet gemiden %20'si petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerdir. 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 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. Konvansiyonlara 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.

- **Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme, (Bükreş-1993)**
- **Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme, (Barselona-1977)**

Akdeniz'e kıyısı bulunan ve Türkiye'nin de dâhil olduğu MARPOL 73/78 Ek V uyarınca ve MEPC 172(57) kararıyla; Akdeniz'in 1 Mayıs 2009'dan itibaren Özel Alan ilan edildiği, bu tarihten sonra, çöp boşaltılmasının yasaklanacağı ve özel boşaltım kriterlerinin uygulanacağı bildirilmiştir. Ayrıca, MEPC-62 inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.201(62) Kararı ile MARPOL EK-V Değişimleri kabul edilmiş olup 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-V kapsamında; Türk Bayraklı gemilerde tutulması gereken kayıtlar için gerekli "Çöp Kayıt Defteri"ne ait değişiklikler revize edilmiştir.

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 kuralları 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 paketlenme 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 ve atık alım hizmetlerinin iyileştirilmesini gerekli kılacaktır.)

Uygulamanın başlaması ile birlikte gemilerde bulunan çöp yönetim planlarının yeni kurallar doğrultusunda revize edilmesi gerekecektir.

Avrupa Komisyonu deniz çevresi tedbirleri ve kuralları kapsamında; gemilerin yol açtığı deniz kirliliğini suç kabul etmekte, bu nedenle de denizleri kirleten gemilere ağır cezai müeyyideler getirmektedir. Gemilerden kirletici maddelerin boşatılması ile oluşan deniz kirliliği suçlarına ilişkin cezalarda genel olarak; geminin gros tonajından ziyade, atığın cinsi ve miktarının rol oynadığı bilinmektedir. Bu suçu işleyenlere getirilecek müeyyidelerde; "kasten ya da ihmal sonucu yasadışı kirliliğe yol açan veya katkısı bulunan gemi personeli - kaptan, donatan, işletmeci ya da kiralayan firma ve klas kuruluşu-dâhil 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.

9.1.2.2 - Çevre Koruma ile İlgili Ulusal Düzenlemeler

Ulusal mevzuatta ve uluslararası sözleşmeler ile kurallara göre; denizlerde can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için, güverte ve makine teçhizat donanımının ölçümlerinin yapılarak gemilere sertifika verilmesi amacıyla yapılan bir çalışma olan "Sörvey Uygulamaları" mutlak ve periyodik olarak gerçekleştirilmektedir.

Bu sebeple, Uluslararası sözleşmeler ve IMO'nun kuralları gereği, çeşitli tipteki gemiler için sahip olması gereken Sertifikalar tespit edilmiştir.

Bunlara örnek; Marpol 73/78 Ek-1 kapsamında; Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası (International Oil Pollution Prevention Certificate-IOPP) (petrol kirliliğini önlenmesine yönelik sistemin gemide bulunduğuna dair belge), Ek-IV kapsamında; Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Sertifikası (International Sewage Pollution Prevention Certificate) (pis sular ile denizin kirlenmesini önleme amacıyla gemide biriktirme tankı ve sisteminin bulunduğuna dair belge), Ek-V; kapsamında Uluslararası Çöp Kirliliğini Önleme Sertifikası (International Garbage Pollution Prevention Certificate) (gemideki çöplerin kayıt altına alındığına dair belge) gibidir.

Bu tür belgelerden son olarak güncellenen; MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI kapsamında MEPC 176 (58) kararıyla 1 Temmuz 2010 ayında itibaren yürürlüğe giren ODS Record Book (Ozon İnceltici Maddeler Kayıt Defteri) dir. Ek-VI'nın Md.12'sinde; gemilerde bulunan ozon inceltici maddeler içeren sistemler hakkında, İdarece onaylı Kayıt Defterinin tutulması veya elektronik sistemde kaydedilmesi gerektiği, Türk Bayraklı gemilerde, herhangi bir eksiklik yaşanmaması için söz konusu Kayıt Defterine ilişkin gerekli kontrollerin gerçekleştirilmesi istenilmektedir.

Dünyada yaşanan, çok fazla sayıdaki petrol tankeri kazaları sonucu AB, kendi özel deniz alanları da dâhil, 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 Sözleşmesinin 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.

Kirlenmenin 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 yılında revize edilmiş (Revize Kanun No:5491 - Çevre Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun) 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 Odamızca üyelerimize duyurulmaktadır.

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:

Kanununun 24 üncü maddesine istinaden, İdari Cezalarda Yetki ve 12 inci maddesi hükmü ile denizlerle ilgili denetim yetkisini « Yetki Devri Genelgesi» ile aşağıdaki kurumlara devretmiştir;

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devredilmiştir.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bağlısı Liman Başkanlıklarına,
- Sahil Güvenlik Komutanlığı, Bölge Komutanlığı bağlısı 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, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bağlısı 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, tabii 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 hükümlerlik 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;

MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve AB mevzuatı paralelinde, gemilerden kaynaklanan atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla; atıkların alınması, depolanması ve bertaraf tesislerine taşınmasına ilişkin usul ve esasları içeren, gelişen şartlar nedeniyle yeniden düzenlenmiş ve 18 Mart 2010 tarihli ve 27525 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

Her zaman bahsettiğimiz üzere, Uluslararası sözleşmelerde, denizlerin kirletilmesi kesinlikle yasaktır. Ancak gemilerde meydana gelen atıkların boşaltılması, gemilerin güvenliğini tehlikeye sokmayacak, seferlerini gereksiz olarak aksatmayacak ya da gecikmesine izin vermeyecek şekilde olmalı ve bu atıkları alabilecek yeterli liman ve kıyı tesislerinde alma istasyonlarının bulunması gerekmektedir.

"Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Md.26 Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Md.26'sine istinaden hazırlanmakta olup Odamızca üyelerimize duyurulmaktadır.

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 bildirimini 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 dâhilinde 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 bildirimini 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)

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 Sözleşmesinin 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 bildirimlerini kapsamaktadır.

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”, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yerine getirilmekte olup küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, Mavi Kart Sistemi uygulaması “Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi” ile yürürlüğe girmiştir. “Mavi Kart Sistemi” için pilot bölge olarak seçilen Muğla ve Antalya İli Sınırları içinde çalışmalar sürdürülmektedir. Fethiye ve Göcek pilot bölgesinde, İMEAK Deniz Ticaret Odası İştiraki olan “Atık Su Otomasyon Sistemi (ASOS)’ nin çalışmaları tamamlanmış ve 34 noktada atık su boşaltım ünitesi / noktaları devreye girmiştir. Keza, söz konusu atık alım noktalarının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemine entegrasyonu sağlanarak 24 Eylül 2013 tarihinde tam otomasyona geçilmiştir. Bahse konu Bakanlık koordinatörlüğünde tüm kıyılarımız için çalışmalar sürdürülmektedir.

9.1.3 – Gemi Kaynaklı Emisyonlar

Gemi kaynaklı CO₂ emisyonları 2007 yılında %0.9 artış göstererek dünyadaki toplam CO₂ emisyonlarının %2.7'sini teşkil etmiş olup küresel antlaşmalar olmadığı takdirde, gemi kaynaklı CO₂ emisyonlarının 2050 yılına kadar %150–250 oranında artması beklenmektedir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) yaptığı araştırmaya göre, CO₂ emisyonu bakımından en avantajlı taşıma şeklinin denizyolları olduğu belirlenmiştir

Gemilerden kaynaklanan CO₂ 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 (Ship Energy Efficiency 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 sömreyi yapılacaktır. Sömreyde SEEMP'in (Gemi Enerji Verimliliği Planı) gemide bulunduğu görülecektir. Ayrıca gemiye özel EEDI (Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi) değerinin hesaplandığını gösteren teknik dosyanın bulunduğu görülecektir Sömreyde sonuçunda IEEC (International Energy Efficiency Certificate) düzenlenecektir.

Gemilerden Kaynaklı Kükürt(SO_x) Emisyonunun (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel uygulamada; %4.5 (45.000 ppm) iken 01 Ocak 2012 tarihinden itibaren %3.5 (35.000 ppm) olduğu ve zamanla yakıttaki Kükürt(S) emisyonlarının azaltılarak, 01 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0.5 (5.000 ppm) düşürüleceği bilinmektedir.

Şu an için, Baltık, Kuzey Denizi ve Dover Kanalı, ABD - Kanada, Karayipler Bölgelerinde tesis edilen **Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA)** ise, 01 Temmuz 2010 tarihinden itibaren halihazırda uygulanmakta olan fuel oillerde %1.5 (15.000 ppm) Kükürt oranının %1.0 (10.000 ppm) olduğu ve 01 Ocak 2015 tarihinden itibaren %0.10 (1.000 ppm) kadar düşürüleceği hususları izlenmektedir.

Ayrıca, Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SOx) Emisyonunun, küresel uygulamalarda ve AB limanlarında olduğu gibi; **karasularımız dâhilinde düşük sülfürlü 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 Firmaları'nın, düşük sülfürlü yakıt bulundurmaları açısından önem taşımaktadır.

"Yeşil Liman"; Halen Kuzey Avrupa ülkelerinde, bazı liman tesislerinde uygulanan MARPOL EK-VI kapsamında, "Gemilere kıyıda elektrik verilmesi" ile ilgili çalışmalar, önümüzdeki yıllarda ülkemizde de projelendirileceği değerlendirilmektedir.

Son düzenlemelere bakıldığında ise; 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 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

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

10.5 – DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ MADDE YÜKLERİ

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

10.7 – MLC 2006 – DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ

HAZIRLAYAN

Halil DELİBAŞ

1. Güncelleme: Burak ORUÇ
2. Güncelleme: Özer ÖZBEY

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 Güvenliği) Sözleşmesine de Bölüm XI-2 olarak dahil edilmiştir. ISPS ile ilgili olarak özellikle mülga Denizcilik Müsteşarlığı’nca yapılan çalışmalar kapsamında “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi 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 Koda olduğu gibi ISPS Koda tabi olan kıyı tesisleri ve gemiler; İdare veya İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca onaylanacak şekilde güvenlik planlarını hazırlayarak İdarenin (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) onayını almaları gerekmektedir. Bu kapsamda;

Gemi Güvenlik Planı: Gemideki kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini, gemi kumanyasını veya gemiyi, bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin, gemide uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş plandır.

Liman Tesisi Güvenlik Planı: Liman tesisi ve gemileri, kişileri, kargoyu, yük taşıma birimlerini ve gemi kumanyasını, bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş plandır.

Bu planlar yapılmadan önceki çalışma sürecinde **gemiler için** Şirket güvenlik sorumlusunun kontrolünde “**Gemi Güvenlik Değerlendirmesi**”, kıyı tesisleri için ise İdare veya İdarenin yetkilendirdiği bir Tanınmış Güvenlik Kuruluşunca (RSO) “**Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi** “ yapılmaktadır. Kabotaj hattında çalışan bir gemi ISPS Koduna tabi bir limana yanaşması halinde, ilgili liman tesisince belirlenen asgari güvenlik kriterlerine uymak zorunda olup, gemilerle ilgili hükümlerine uymak zorunluluğu yoktur.

10.1.1.2- İdarenin Yetki ve Sorumlulukları

Türkiye Cumhuriyeti adına ISPS Kodun Uygulanması ile görevlendirilmiş ve belirlenmiş olan İdare (Sorumlu Otorite- DA- Designated Authority) Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının. Ülkemizde mülga Denizcilik Müsteşarlığı Başkanlığında ISPS Daimi İzleme Komitesi kurulmuş olup halen Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 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 Tesisi Güvenlik Sorumlusunun (LTGS)(PFSO-Port Facility Security Officer) atanması gereken liman tesislerini belirlemek (LTGS'ler, LTGP hazırlar ve uygularlar)
5. Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmelerinin tamamlanmasını ve onaylanmasını ve daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişikliklerin onaylanmasını sağlamak,
6. Liman Tesisi 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 Tesisi Güvenlik Tesisi 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 (AAKMM) 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

GEMİ GÜVENLİK ALARMINI ALACAK BİRİM: ANA ARAMA VE KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM) ADRES: MUSTAFA KEMAL BULVARI NO:128 MALTEPE-ANKARA

TELEFON (0312) 231 9105 / (0312) 232 47 83 E-mail: trmrcc@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 ulaşılacaktır. 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 zabitlerden 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 personelinden % 25i değişirse üç ayı beklemeden hemen bir hafta içinde yine talimler yenilenir. Benzer şekilde şirket güvenlik sorumluları, liman tesisi güvenlik sorumluları ve gemi güvenlik zabitlerinin katılımı ile bölgesel hatta başka devletlerin de katılımı ile toplu eğitim ve talimler yapılabilir. Toplu eğitimler her yıl ve en geç 18 ayda bir yapılmalıdır.

10.1.1.6 – Limanlar İçin ISPS Sorumlulukları

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 yanaşma ordinosu ile birlikte:

- Gemi Güvenlik Planı (Onaylı sayfa fotokopisi)
- Gemi Güvenlik Sertifikası Fotokopisi
- Gemi Liman Girişi Öncesi ön bilgi formu (örnek ek'te), tanzim edilmiş olarak Liman Başkanlığı'na sunulur.

Özetle Gemi işleten şirketler, gemiler ve liman tesisleri gerek bayrak devleti, gerek liman devleti kontrol yetkililerince ISPS Kod gereklerine yönelik olarak her an denetlenebilecekleri gerçeği nedeniyle bu anlamda planlarını, güvenlik personellerini, güvenlik belgelerini güncel olarak temin ederek her an denetime hazır olmalıdırlar.

ISPS'de, ISM içinde geçerli olduğu üzere gibi kağıt üzerinde kalmamalı, sık eğitim ve talimlerle denenerak 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 Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın “udhb.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 Deklarasyonutarihinden.....tarihine kadar aşağıdaki faaliyetler için geçerlidir.

.....
(İlgili detaylar ile birlikte faaliyetleri listeleyniz)

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.

2. Sayfa:

* 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.

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 I
Page 88



APPENDIX TO PART B

APPENDIX 1

Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility⁸

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		

⁸ This form of Declaration of Security is for use between a ship and a port facility. If the Declaration of Security is to cover two ships this model should be appropriately modified.
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)

Uluslar arası Gemi Güvenlik Sertifikası Örneği (İngilizce)

SOLAS/CONF.5/34
ANNEX 1
Page 26

5

APPENDIX TO PART A

APPENDIX I

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)

I:\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	Müsedjel 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 Donatının 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* :

10.2 – ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODU (ISM KODU)

Ticaret Gemilerinin güvenliği amacıyla hazırlanmış olan SOLAS 74/78 (Denizde Can Güvenliği 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 Güvenliği 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, işletmecisi 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 dökümanete 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 dökümanete 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 yeterliğe 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 bildirim, 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 oluşturmalı 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'unun 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-Document of Compliance - Uygunluk Belgesi: Bu belge şirkete ait bir uygunluk belgesidir. Gemi, Uygunluk Belgesine sahip bir şirket tarafından işletilmelidir. Bu belge şirkete en fazla 5 yıl için verilerek her yıl (+/-3 ay) yapılacak kontrol sonucu doğrulaması yapılmalıdır. DOC belgesinin bir örneği (fotokopisi) mutlaka gemide de bulunmalıdır.



Certificate No. 2HO-0881TRKDOC

Company ID Number SMS0189

DOCUMENT OF COMPLIANCE

REPUBLIC OF TURKEY

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,
Under the authority of the Government of the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name and address
of the Company : NEMTAS NEMRUT LIMAN ISLETMELERI A.S.
Sair Esref Bulvari No:23/501 35210 Montro Izmir,
Turkey

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)* for the types of ships listed below (delete as appropriate):

- ~~Passenger ship~~
- ~~Passenger high speed craft~~
- ~~Cargo high speed craft~~
- Bulk carrier
- ~~Oil tanker~~
- ~~Chemical tanker~~
- ~~Gas carrier~~
- ~~Mobile offshore drilling unit~~
- ~~Other cargo ship~~

We hereby certify that this is a true copy
At Istanbul on 02-August-2004


K.O. Karakoc
General Manager
Istanbul Office
NIPPON KAIJI KYOKAI



This Document of Compliance is valid until 13th May 2007, subject to periodical verification.

Issued at Tokyo on 21st May 2002

Anniversary Date : 13 May
(Date of Initial Audit : 14 May 1997)


Managing Director
NIPPON KAIJI KYOKAI

* Adopted by the International Maritime Organization by resolution A.741(18).

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:

İZMİR, TURKEY

Date:

04th AUGUST 2003

2nd Annual Audit

Signed:



(Signature of authorized official)

Place:

İZMİR, TURKEY

Date:

28th July 2004

3rd Annual Audit

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

4th Annual Audit

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

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. ST-51T-0004SMC
(SMS0189004)

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

REPUBLIC OF TURKEY

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
Under the authority of the Government of the Republic of Turkey
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name of ship : IDC-3
Distinctive number or letters : TCXD
Port of registry : ISTANBUL
Type of ship* : Bulk carrier
Gross tonnage : 25885
IMO Number : 9071416

Name and address of Company : NEMTAS NEMRUT LIMAN ISLETMELERI A.S.
Sair Esref Bulvari No:23/501 35210 Montro Izmir,
Turkey

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until 3rd June 2005, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.

Issued at Istanbul

Date of issue 4th January 2005

Pending issuance of a final certificate.



I. AKSOY, ISM Lead **Auditor
NIPPON KAIJI KYOKAI

* Insert the type of ship from among the following: passenger ship; passenger high-speed craft; cargo high-speed craft; bulk carrier; oil tanker; chemical tanker; gas carrier; mobile offshore drilling unit; other cargo ship.
** To be deleted as appropriate.

**ENDORSEMENT FOR PERIODICAL VERIFICATION AND
ADDITIONAL VERIFICATION (IF REQUIRED)**

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Intermediate Verification
(to be completed between the second and the third anniversary date)

Signed : _____
(Signature of authorized official)

Place : _____

Date : _____

Additional Verification *

Signed : _____
(Signature of authorized official)

Place : _____

Date : _____

Additional Verification *

Signed : _____
(Signature of authorized official)

Place : _____

Date : _____

Additional Verification *

Signed : _____
(Signature of authorized official)

Place : _____

Date : _____

* If applicable. Reference is made to paragraph 3.4.1 of the Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations (resolution A.913(22)).

10.3 – BAYRAK DEVLETİ KONTROLLERİ

10.3.1 – IMO ve Bayrak Devletleri:

Dünyada ülkelerarası ve dâhili hatta taşınan yüklerin yakın dönemde %90'lara yakın olmak üzere çok büyük bir oranının deniz yolu ile taşınması, deniz ulaşımının temeli olan gemilerde de, hem yapısal hem hacim hem de sayısal olarak gelişim ve artış ihtiyacı getirmiştir.

Bu artış dünya denizciliğinin güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularını gündeme getirmiş, bu amaçla da gemilerle ilgili olarak kırk sözleşme ve protokol ile binin üzerinde kod ve tavsiye kararı hazırlayan ve Birleşmiş Milletlerin bir organı olan **Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)** gemilerin her anlamda (Emniyet, güvenlik, çevre, eğitim, yaşam şartları. vb) standartlarının yükseltilmesini sağlamıştır.

IMO sözleşmelerinden SOLAS, dünya denizcilik GT un % 98'i, MARPOL %96'sı, STCW ise % 95'i oranlarında kabul edilmiş anlaşmalardır.

10.3.1.1 – Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

IMO'nun (International Maritime Organization) kuruluşuna ilişkin sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir. "Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü'nün kurucu sözleşmesi, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; denizcilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak, denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir.

IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt-Komiteler tarafından yürütülür.

Temel Organları

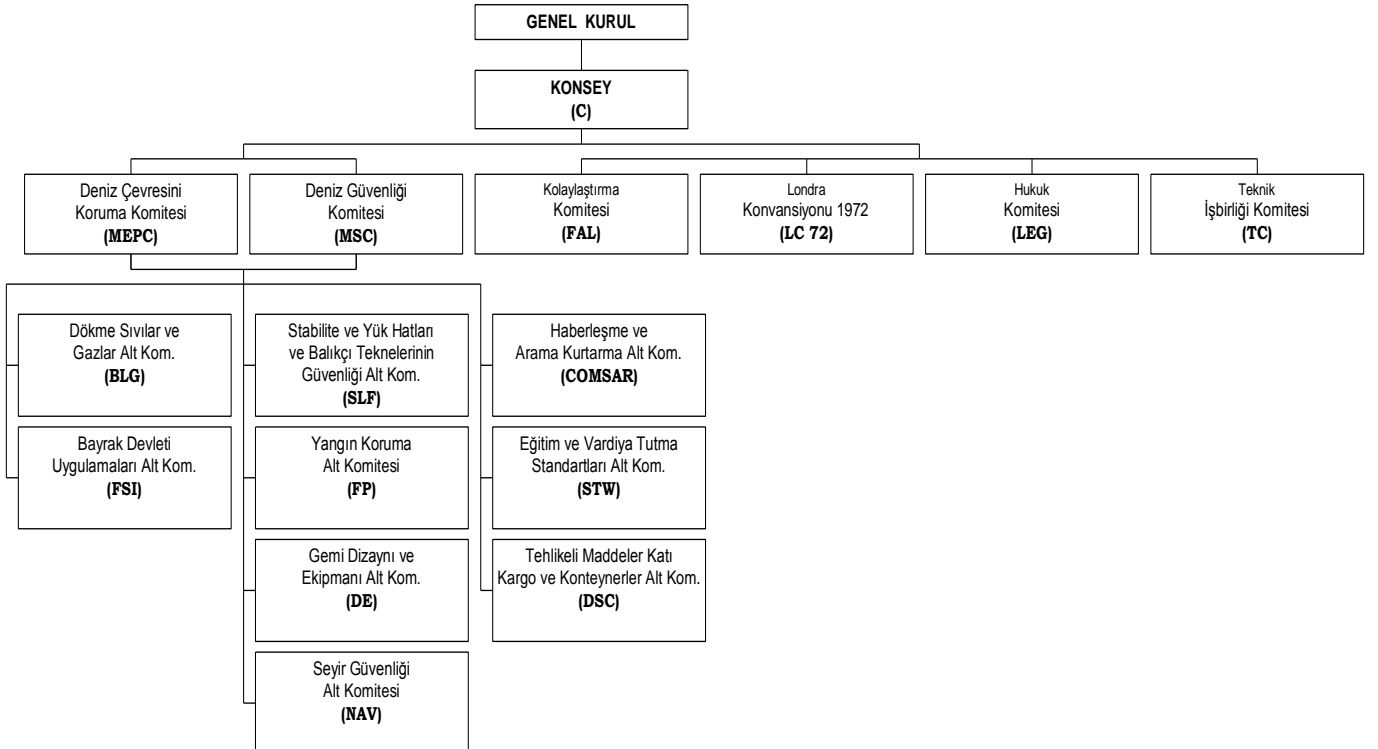
- Genel Kurul
- Konsey
- Sekreteryaya

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 kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak,

şeklinde özetlenebilir.

IMO tarafından konulan standartların gereği gibi uygulanmasını sağlamak anlamında kontrolü ve takibi konusu denizcilik endüstrisinin can damarını teşkil etmektedir. Genel anlamda da IMO'ya taraf olan ülkeler, **(halen 170 ülke üyedir)** kendi bayraklarındaki gemileri ulusal ve uluslararası standartlarda idamelerini sağlamak üzere; çevre, can, mal, gemi emniyeti gibi temel ögelere 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 elverişliliktir". Denize elverişlilik ölçütü ise başta IMO Sözleşmeleri olmak üzere bir dizi uluslararası kurallarda sıralanmaktadır.

Taraf oldukları IMO Sözleşmelerinin etkin uygulanması ve yaptırımlarının sağlanması için tedbirlerin alınması ve korunması bayrak devletlerinin sorumluluğundadır.

Bayrak devleti uygulamaları açısından en önemli IMO Sözleşmeleri şunlardır.

1. SOLAS 74 - Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi,
2. MARPOL 73/78 - Denizlerin Gemiler tarafından Kirletilmesinin 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 Kirletilmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi:

Gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi konusunda yapılan uluslararası bir sözleşmedir.

- 1973'te IMO tarafından yapılan Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı'nda MARPOL kuralları kabul edilmiştir.
- 1978'de düzenlenen Uluslararası Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi Konferansı'nda bir protokol yapılarak MARPOL 73/78 olarak kabul edilmiştir.
- MARPOL 73/78'de 6 adet uygulama ekleri bulunmaktadır.
- Savaş gemileri ve ticari faaliyette bulunmayan devlet gemileri hariç olmak üzere genel olarak 150 GT'nin üzerindeki petrol tankerleri ile 400 GT'nin üzerindeki diğer gemilere uygulanır.

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 Donatımlarıyla 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 Tonaj Ölçümleri ile ilgili Uluslararası Sözleşme:

Uluslararası sefer yapan gemilerin tonaj ölçümlerinin standartlarını sağlamaktır.

- 18.07.1982'de yürürlüğe girmiştir.
- Mevcut gemiler 18.07.1994'e kadar uygulama kapsamına alındı.
- 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 kirliliğinin önlenmesi, azaltılması, kontrolü ve kirlenmeye sebep 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 sörvey ve belgelendirme işlemlerine ilişkin İdarenin talimatına göre hareket edecektir.

Yetkilendirilmiş Kuruluşların, kendi klasları altındaki Türk Bayraklı gemilerin klas sertifikalarının herhangi bir nedenle geriye çekmeleri durumunda ;

- Yetkilendirilmiş Kuruluş, klas sertifikası geri çekilen bir geminin bilgilerini ve nedenini zaman geçirmeden İdareye bildirecektir.
- Yetkilendirilmiş Kuruluşlar, diğer bir yetkilendirilmiş kuruluş tarafından klas sertifikası iptal edilmiş veya güvenliğe ilişkin bir kusuru yahut eksikliği nedeniyle yetkilendirilmiş kuruluş değiştiren bir gemiye İdare adına yasal sertifika düzenlemeyecektir.
- Bu durumda, bir gemiyi kaydı altına alacak olan yetkilendirilmiş kuruluş, geminin çıkacağı yetkilendirilmiş kuruluştan ve İdareden temin ettiği bilgilere bağlı olarak; tespit edilecek kusur ve eksiklikler bütünüyle giderilmedikçe ve İdare'nin onay ve talimatı olmadan bu gemiye belge düzenlemeyecektir.

Yetkilendirilmiş kuruluşlar; tutulma söz konusu olsun veya olmasın, kayıtları altındaki Türk bayraklı bir geminin 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 sörvey/denetim işlemi yapamaz ve sertifika/belge düzenleyemez ve/veya yenileyemezler. Ancak, daha önce verilmiş olan belgeler/sertifikalar geçerliliklerini korur.

10.4 – LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ (PSC – PORT STATE CONTROL)

10.4.1 – Liman Devleti Kontrolü Neden Yapılır:

Milli limanlara gelen yabancı bayrak taşıyan gemilerin denetlenmesi anlamında olan liman devletinin kontrol Yükümlülüğü (PSC-Port State Control) denizde güvenliğin sağlanmasında son halkadır. Liman Devleti Kontrolü;

- Gemi sahipleri,
- Klas kuruluşları,
- Sigortacılar veya
- Bayrak devletlerinin, şu ya da bu şekilde görevlerini ihmal ettikleri ölçüde gündeme gelen bir kavramdır. LDK neticesinde standart dışı gemilerin tasfiye edilmesi mümkün olabilmektedir.

Liman devletleri; IMO'nun teknik anlaşmalarının çoğu, devletlere limanlarını ziyaret eden gemilerin IMO Standartlarını taşıyıp taşımadıklarını kontrol etme hakkı vermesinin yanında, liman devletleri kendi karasularına gelen gemilerin olası riskler nedeniyle yaratabileceği sonuçları bertaraf etmek amacıyla da hükümler haklarının gereği kıyı devleti olarak da denetleme yapmaktadırlar. Bu güne kadar ki tecrübeler de Liman Devleti Kontrolü sisteminin bölgesel bazda uygulandığında çok daha etkili olduğunu göstermiştir. Bu anlamda 1982 yılında Avrupa ülkelerinin katılımı ile oluşturulan bölgesel liman devleti kontrol sözleşmesi "Paris Memorandumu'dur". Bu anlamda ülkemiz önce Akdeniz Memorandumu'na daha sonra ise Karadeniz Memorandumu'na taraf olmuştur. Paris Memorandumu'na üye olmamız konusunda ise çalışmalar yapılmaktadır. Liman Devleti Kontrolünün sonuçları neticesi oluşan istatistikler ülkelerin denizcilikteki durumu hakkında da bilgi vermekte ve kara listede yer alan ülke gemileri daima en sıkı denetime tabi olarak limanlarda tutulma riski yüksek bayrak kategorisine girmektedirler. Bu anlamda standart dışı gemi çalıştırmak başta sigorta olmak üzere limanlardaki tutulmalar, gecikmeler ve eksikliklerin giderilmesine yönelik aşırı masraflar dolayısı ile artık pek mümkün olmayacaktır. Bu anlamda gemi acenteleri acenteliğini yapacakları geminin liman devleti denetimi safahatını, önceki denetlemelerindeki durumu hakkında bilgi sahibi olmalılar, gerekirse bu bilgileri gemiden veya işletici şirketten talep etmelidirler. Dolayısı ile acenteliği yapılacak

geminin limandaki denetimlerinde olası sorunlarını önceden tahmin ederek tedbir almak gerekecektir. Bu liman devleti denetimi ile ilgili her konuya ait olabilir. Geminin personeli değişmesi gerekebilir. Gemiye malzeme gerekebilir. Kitap, jurnal gerektiği gibi geminin ISM, ISPS, STCW, MARPOL, SOLAS, COLREG, LL66 ve benzer IMO enstrümanları gereği malzeme, yapısal değişiklik, eğitim, talim ihtiyacı olabilir. İdareler ve bölgesel memorandumların 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 kademedeki idarelerimizce 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 olacağına 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 idare 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. MARPOL73/8-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

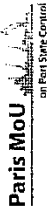
Ülkemizin taraf olduğu Liman Devleti Denetimi Memorandumları;

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)



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL*)

(reporting authority)
(address)
(telephone)
(fax)
(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:
3. Type of ship:
4. Call sign:
5. IMO number:
6. MMSI Number:
7. Date keel laid / major conversion commenced:
8. Deadweight (where applicable):
9. Gross tonnage:
10. Main engine (KW):
11. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:
date of issue:
date of issue:
date of expiry:
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. 1st 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**)

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

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

***) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organizations 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

a title	b issuing authority	c date of issue	d date of expiry	e information on last intermediate, periodical or annual survey	f surveying authority	g country
1
2
3
4
5
6
7
8
9

22. Ship related inspection action taken:
- Flag State informed
 - Ship expelled
 - Observations
 - RO informed
 - Dismissed on AFS grounds
 - Next port informed
 - Inspection suspended
 - Coastal State informed
 - Overriding factor
 - ILO informed
 - Shipowner & Seafarer organisations informed
 - MARPOL investigation

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 CONTROL¹⁾**

(reporting Authority)	copy to: master
(address)	head office
(telephone)	PSCO
(telefax)	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.

¹⁾ This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place.
 This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
 ***) to be completed in the event of a detention.
 ****) Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to publication.
 Med MoU (2007 Revision) {including Amendments No. (1 to 18)}, adopted 27 November 2006 (effective date 27 January 2007) 38

(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
<u>18</u>	<u>rectify non-conformity within 3 months</u> ¹⁷
<u>19</u>	<u>rectify major non-conformity before departure</u>
20	ship delayed to rectify deficiencies
25	ship allowed to sail after delay
30	ship detained
35	detention raise (+specify date)
<u>36</u>	<u>ship allowed to sail after follow-up detention</u>
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)
<u>95</u>	<u>letter of warning issued</u>
<u>96</u>	<u>letter of warning withdrawn</u>
99	other (specify in clear text)

¹⁷ 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)), adapted 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	Underlabeled
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 ongo	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 release	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	Foiled	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	Overdue		
27	Incompletely performed	64	Not carried out	101	Overhauled		
28	Incorrect entries	65	Not certified	102	Partially not working		
29	Incorrect language	66	Not complete	103	Pitting		
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 taşınma 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, Denizcilik ve Haberleşme 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 Mantiğı 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 mutual 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 paylaşılır. 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, Llyod 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 mekan olarak akıllara yerleşti. Mekanda çokça iş yapıldığını gören Edward Lloyd, yapılan tüm bu işlemleri kağıt, 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 kar 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 sahtekarlıkları da getirdi. Sonunda Hükümet tarafından bu tür firmaları kontrol eden bir yasa oluşturuldu. Bu yasadan sonra 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 Herter 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 Protokolü 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 bildirimini 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 sigortalalar) 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.

10.7 – 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 itibarıyla, 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 1Ağustos 2013 itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

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 alıkonulabileceklerdir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 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

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 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 uluslararası sözleşmeler aşağıda sıralanmaktadır:

a. Uluslararası Denizcilik örgütü “International Maritime Organization (IMO)”

Uluslararası Denizcilik örgütü “International Maritime Organization (IMO)” tarafından hazırlanan “1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi” Safety of Life at Sea (SOLAS 74)”, Deniz ticaret filosunu ilgilendiren Taraf Devletlerin denizdeki gemilerini, mallarını ve gemideki insanların canlarının güvenliğinin artırılması konusunda bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile deniz ticaret filusunda bulunan gemilerin denizde emniyetli seyir, eğitilmiş denizci ve çevre kirliliğinin önlenmesi konusunda konulan denizcilik kurallarının uygulanması sağlanmıştır.

b. Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organisation) ILO,

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.

c. 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.

Bu kurallara göre deniz ticaret filusunda 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 Sertifikalar

Bir gemi acentesi, gemi kontrolüne gittiğinde, geminin cins ve yapısına göre gemi kaptanından isteyeceği sertifikaları bilmek ve istemekle, gemi kaptanı da bu sertifikaları ibraz etmekle yükümlüdür. Uluslararası kurallara göre bir gemide olması gereken başlıca sertifikalar:

1. Certificate of Registry (Gemi Sicil Sertifikası)
2. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
3. Certificate of Seaworthiness (Denize Elverişlilik Belgesi)
4. Cargo Ship Safety Construction Certificate (Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası)
5. Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası)
6. Cargo Ship Safety Radio Certificate (Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası)
7. International Load Line Certificate (1966) (Milletlerarası Yükleme Sınırı Sertifikası)
8. Certificate of Classification (Klas Sertifikası)
9. Minimum Safe Manning Certificate. (Gemi Adamı Donatımında Asgari Personel Sertifikası)
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 (Güvenli Yönetim Sertifikası)
16. International Oil Pollution Prevention Certificate. (I.O.P.P.) (Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğini Önlenmesine Yönelik Sertifika)
17. International Sewage Pollution Prevention Certificate (Pis Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Sertifikası)
18. International Air Pollution Certificate (IAPP) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası.
19. P&I Club (Koruma ve Tazminat Sigortası)
20. Civil Liability Certificate (CLC) (Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik 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.

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. Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği

Türk Boğazlarından geçen veya yükleme/boşaltma yapmak üzere limanlarımıza gelen gemilerden:

1. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)
2. Medical Stores Certificate (İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)
3. Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Gemi Sağlık Kontrolundan Muafiyet Sertifikası)

ibraz edilir.

f. Gümrük İdareleri

Yük almak veya yük boşaltmak üzere Türk limanlarına ilk defa gelen bir gemi için:

1. Certificate of Registry (Gemi Sicil Tasdiknamesi)
2. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)

elektronik ortamda acentesi tarafından sisteme girilir ve gemi tanıtıldıktan sonra işlem yapılır.

g. Kılavuz ve Römorkörcülük İşletmeleri

Yükleme be boşaltma yapmak üzere Türk limanlarına gelerek liman işletmeleri ve tesislerine yanaşan gemiler için,

1. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)

geminin acentesi tarafından ibraz edilir.

11.1.4 – Gemilerde Bulunan Sertifikalar ve Anlamı

Ticaret gemilerinde bulunan tüm sertifikaların geminin denize, yüke ve yola elverişli olduğunu, ehil gemiadamlarıyla sefere çıkarıldığını, emniyetle işletildiğini belirten sertifikalardır. Bu sertifikaların her birinin verilme amacı vardır ve bunlar ticaret gemisi için büyük önem taşır. Bunlar:

1. Gemi Sicil Sertifikası (Certificate of Register)

Uluslararası sözleşme kurallarına göre denizde yüzen her gemi, bir liman siciline kayıt yaptırmak ve mülkiyet belgesi olan Gemi Sicil Sertifikası (Certificate of Register) olarak 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, bu Ticaret Geminin Tonilatoları ölçülerek; Teknenin boyu, eni, draftı, inşa yılı, gros ve net tonilatolarını belirten bir sertifikadır.

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 Sertifikası (Cargo Ship Safety Construction Certificate) SOLAS 74 1/12

Geminin yük, tanker, konteyner, vb. taşıma amacına yönelik gemi olarak inşa edildiğini, teknenin genel donanımı, makineleri, kazanı vb. esas kısımlarının yapacağı seferlerin deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda inşa edildiğini, denize, yüke ve yola elverişli gemi olduğunu belirleyen sertifikadır.

5. Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) SOLAS 74 1/12

1974 Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi kuralları gereğince, ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme vb. sair araç ve teferruatının kurallara uygun ve emniyetle çalışır durumda olduğunu belirten sertifikadır.

6. Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Radio Certificate) SOLAS 74 1/12

1974 Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi kurallarına göre gemide, telsiz haberleşmesinde kullanılan telsiz 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 yükleyeceği yüklerin sınırını belirleyen ve geminin bordasına markalandığını gösteren bir sertifikadır. Bu markada belirtilen işaretler, mevsim itibarıyla matematiksel olarak tespit edilmiş gemiye azami yüklenilecek yükü belirler.

8. Klas Kuruluşu Sertifikası (Certificate of Class)

1974 Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi, 1988 Protokolü hükümlerine göre; gemilerin inşası, makine ve teçhizat durumunun tatminkâr ve sözleşmede belirtilen kriterlere göre ve taşıma amacına uygun olduğunu gösteren bir sertifikadır.

9. Gemi Adamı Donatımında Asgari Personel Belgesi (Minimum Safe Manning Document) SOLAS 74 V/14.2

Denizde Can ve Mal Güvenliği 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 Kontrol 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 Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği tarafından kontrol yapılarak yenilenen bir sertifikadır.

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 gemilerin bir geçmişini oluşturmaya yönelik 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.Emniyetli Yönetim Sertifikası (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 Önlenmesine Yönelik Sertifika (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 bulunduğu belirten bir sertifikadır.

17. Pis Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Sertifikası (International Sewage Pollution Prevention Certificate) MARPOL 73/78 Annex IV Reg. 5

Marpol 73/78 Kuralları gereğince, gemiler tarafından pis sular ile denizin kirletilmesini önleme amacıyla, gemide biriktirme tankının ve sisteminin bulunduğu 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 Tazminat 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 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 Sicil Sertifikası)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
TÜRK ULUSLARARASI
GEMİ SİCİLİ TASDİKNAMEŚİ

The Government of the Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs
Turkish International
Certificate of Registry

Belge No (Cert Nr.) DM10GS01430274640

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince ibraz olunan belgelere dayanılarak "ÇİNE" gemisi, Türk Uluslararası Gemi Siciline TUGS 372 numarası ile tescil edilmiştir.

The vessel of "ÇİNE" is recorded in Turkish International Register with registration number TUGS 372 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) "ÇİNE"
IMO numarası (IMO number) 7615945
Çağrı işareti (Call sign) TCAC
Gemi cinsi (Type of ship) KURUYÜK GEMİSİ
İnşa yılı (Year of build) 1986
İnşa yeri (Place of build) İSTANBUL
Bağlama limanı / no (Port of call / nr.) İSTANBUL /
Tonalıto belge no. (Tonnage certificate nr.) İSTANBUL / 18043
Tescil boyu (Registered length) (m.) 71,1
Eni (Breadth) (m.) 12,9
Derinliği (Depth) (m.) 6,9
Gros ton (Gross tonnage) 1854
Net ton (Net tonnage) 1042
DWT (DWT) 2927
Makine adedi (Number of engine) 1
Toplam makine gücü (Total power of engine) 2400 BHP

Form B172

Sayfa No (Page Nr.) 1/2

GEMİ MALİKLERİ (OWNERS)

Ünvanı (Name of Owner) : DUMAN GEMİCİLİK VE TİCARET A.Ş.
Adresi (Address of Owner) : HACİMİMİ MAH. KEMERALTI CAD. NO:35 KALAYCIOĞLU İŞ HANI
KAT:7 BEYOĞLU İSTANBUL
Payı (Share) : 100 / 100
İktisap Tarihi (Date of Acquisition) : 27.05.2002
İktisap Nedeni (Reason of Acquisition) : DEMİR FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.'DEN SATIN ALINMASINDAN.

GEMİ KİRACILARI (CHARTERERS)

MÜLKİYET TAKYİTLERİ, GEMİ İPOTEĞİ, İNTİFA HAKKI (MORTGAGE, SEQUESTRATION AND PROFIT DATA)

Var ise, tüm takyidat, ipotek ve intifa hakkı bilgileri Gemi Sicil Defterinde ve Kütük Kayıt Örneği'nde kayıtlıdır.

If exists, the data of mortgage, sequestration and profit is recorded at Ship Registry Book and Record of Registry.

Yukarıda vasıfları yazılı "ÇİNE" 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 "ÇİNE", 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)

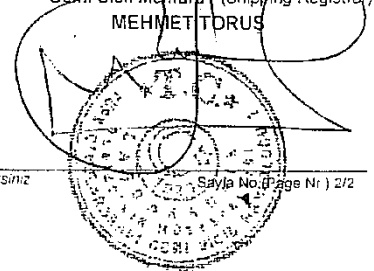
12.10.2010

İSTANBUL Gemi Sicil Dairesi
(İSTANBUL Ship Registration Office)
Gemi Sicil Memuru (Shipping Registrar)
MEHMET TORUS

Form: 01/08/07

Düzenleme Nedeni : Gemi bilgileri değişikliği. (Gemi ismi vb.)
Reason Given : Change of ship data (Ship name etc.)

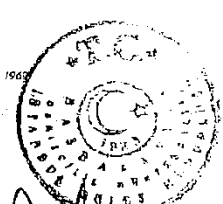
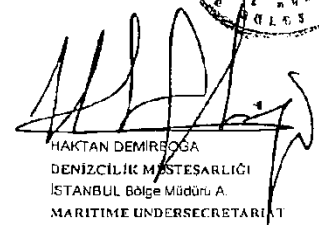
Düzenlenen belgenin doğruluğunu "http://www.denizcilik.gov.tr/ belge_dogrulama.asp" adresinden kontrol edebilirsiniz.
The accuracy of the document can be controlled at "http://www.denizcilik.gov.tr/ belge_dogrulama.asp"



Sayfa No. (Page Nr.) 2/2

2

2. International Tonnage Certificate (1969) (1969 Uluslararası Tonilato Sertifikası)

Certificate No: DM10T91443L2167000 Page 1 of 2 Form No:T04 Rev.01			
TÜRKİYE CUMHURİYETİ GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY			
ULUSLARARASI TONİLATO BELGESİ INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE			
1969, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümlerine göre, kendisi bakımından Sözleşmenin 18 Temmuz 1962 tarihinde yürürlüğe girdiği TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ'nin yetkisi altında DENİZCİLİK MÜSTESARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ tarafından düzenlenmiştir.			
Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY for which the Convention came into force on the 18 th of July, 1962 by THE MARITIME UNDERSECRETARIAT İSTANBUL DISTRICT DIRECTORATE			
GEMİNİN ADI <i>Name of Ship</i>	TANINMA İSARETİ <i>Distinctive Number of Letters</i>	BAĞLAMA LİMANI <i>The Port of Registry</i>	TARİH* <i>Date*</i>
ÇİNE	TCAC	İSTANBUL	26.08.1976
(*) Geminin inşasının konulduğu veya benzer inşası safhasında bulunduğu (Madde 2(6)), veya büyük ölçüde tamamlanmış yapıldığı (Madde 3(2)(b)) tarihi. (*): Date of which the keel was laid or the ship was in 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			
ANA BOYUTLAR MAIN DIMENSIONS			
BOY (Madde 2 (8)) <i>Length (Article 2 (8))</i>	GENİŞLİK (Kaide 2(3)) <i>Breadth (Regulation 2 (3))</i>	Geminin ortasında üst güverteye kadar kalıp derinliği (Kaide 2 (7)) <i>Moulded Depth Amidships to Upper Deck (Regulation 2 (7))</i>	
71,1	12,9	6,9	
GEMİNİN TONİLATOLARI THE TONNAGES OF THE SHIP ARE			
GROS TONİLATO <i>GROSS TONNAGE</i>	1854		
NET TONİLATO <i>NET TONNAGE</i>	1042		
Geminin tonilatolarının, 1969, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümleri gereğince teyit edildiği tasdik olunur. This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention Tonnage Measurement of Ships, 1969.			
İSTANBUL'da 12.02.2010 tarihinde verilmiştir. Issued at İSTANBUL on the 12.02.2010.			
Aşağıda imzası bulunan, bu belgenin düzenlenmesi hususunda adı geçen Hükümet adına tam yetkili olduğunu beyan eder. The undersigned declares that he/she is duly authorized by the said Government to issue this Certificate.			
Belge No: İSTANBUL-16043 Cert. Nr. İSTANBUL-16043			
  HAKTAN DEMİRSOĞ DENİZCİLİK MÜSTESARLIĞI İSTANBUL Bölge Müdürü A. MARITIME UNDERSECRETARIAT			

3. Certificate of Seaworthiness (Denize Elverişlilik Belgesi)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ
CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS

Certificate No: DMDEB1043Y2187112

Page 1 of 2



Form No: DEB Rev.02

Geminin Adı Name Of Ship	Tanıma İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type Of Ship	IMO No. IMO Nr.
ÇİNE (1428596)	TCAC	KURUYÜK GEMİSİ	7615945
Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer Date on Which Keel was Laid - Place	İnşanın bitiş tarihi ve yeri Date and Place of Built	Son Tadilat Tarihi ve Navl - Dates of Last Modification and Kind	
İSTANBUL-1976-İSTANBUL	14.10.1986 İSTANBUL		
Tescil Limanı Port of Register	Bağlama Limanı The Port of Registry	Teknik Kütük Limanı Port of Technical Reg	
İSTANBUL-TUGS 372	İSTANBUL	İSTANBUL-18043	
Donatan Owner (s)	DUMAN GEMİCİLİK VE TİCARET A.Ş. (ULAŞTIRMA/3140032988)		
İşleten Manager (s)	RUHI DUMAN DENİZCİLİK SAN. VE TİC. A.Ş.		

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ

Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions			TONAJ Tonnage			FRİBORD Freeboard		
	Tam Boy (m) Length Over All	80,08		Gros Tonilatosu G.R.T.	1854		Fribord (Yaz) (mm) Freeboard (Summer)	1149
Kütük Boyu (m) Register Length	71,1		Net Tonilatosu N.R.T.	1042		Fribord (Kış) (mm) Freeboard (Winter)	1289	
Kütük Eni (m) Register Breadth	12,9		Dwt (yaz) Dwt (summer)	2927				
Kütük derinliği (m) Register Depth	6,9							

ANA MAKİNELER

Main Engines

No	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	MAK	8MU452AK	25103	2400 BHP

JENERATÖRLER

Generators

No	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	VOLVO PENTA	TD121CHC	99317 248735	192 kW
2	VOLVO PENTA	TD70CRC	163314-249546	92 kW
3	VOLVO PENTA	TD121CHC	97546-248897	192 kW

YAKIT

Fuel

Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (Ton) Total Capacity	Günlük Sarfiyat (Ton) Daily consumption (Ton)
Fuel Oil+Motorin	182	4,4

TAŞIMA KAPASİTESİ (Yalcu ve Gemi Personeli Dahil)

The Carrying Capacity of Ship (Passengers and crew are included)

	LIMAN SEFERİ Intra-port		KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN KIYISAL SEFER Near Coastal Voyages	UZAK SEFER Ocean-going
	İdari Administrative	100 mil'e sınırlı Limited to 100 miles			
KIŞ (Winter)	0	0	0	0	0
YAZ (Summer)	0	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ/ Allowed Voyages Range

Uzak Sefer

CAN KURTARMA TEÇHİZATI

Life - saving appliances

Cinsi Type	Adedi Quantity	Toplam Kapasite (kişi) Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası Open with engine lifeboats	1	15
Motorsuz açık can filikası Open with oars lifeboats	1	15
Hizmet/servis botu Service boat	1	4
Kurtarma botu Rescue boat	0	0
Can saltı Liferafts	2	26

Cinsi Type	Adedi Quantity
Can simidi Lifebuoys	8
Can yeleği Life - jackets	21
Çocuk can yeleği Life - jackets for children	2
-----	-----
-----	-----

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI

Fire - fighting appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Yangın pompası Fire pump	2
Portatif yangın pompası Portable fire pump	0

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Sabit yangın söndürme tertibatı Fixed fire extinguisher	Var
Portatif yangın söndürme cihazı Portable fire extinguisher	21

SÖRVEYLER DURUMU

Surveys

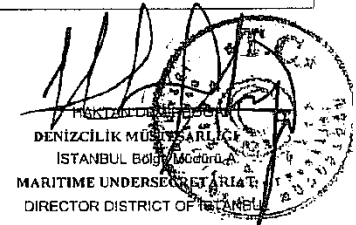
Başlangıç deniz sürvey tarihi Date of initial sea survey	Başlangıç sahil sürvey tarihi Date of initial drydocking	Şaft sürvey tarihi Date of shaft survey
11.02.2010	14.12.2009	10.12.2006

Yapılan sürveysler 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 ...30.11.2011 ... 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 ... 30.11.2011... provided that surveys are carried out in (+/-) 3 months.

Belge No: Certificate Nr.	DMDEB1043Y2187112	Düzenleme Tarihi Issued Date	12.02.2010
------------------------------	-------------------	---------------------------------	------------

Açıklama=

**YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY**

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sürvey Türü Type of Survey	Yer Place/Part	Tarih Date	Sürveyörün Adı Soyadı Full name of inspector	İmza Signature
1.yıldönümü 1st Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü 2nd Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü 3rd Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü 4th Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				

4. Cargo Ship Safety Construction Certificate
(Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası)

Certificate No: DM06S0243000314
Page 1 of 4

Türkiye Cumhuriyeti
Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı



Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi

Government of Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs
Cargo Ship Safety Construction Certificate

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in accordance with Assembly resolution A 883(21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification.

Gemi Özellikleri / Particulars of Ship

Gemi Adı / Name of ship ÇİNE
Tanınma İşareti / Distinctive number or letters TCAC
Bağlama Limanı / Port of Registry İSTANBUL
Gros Tonajı / Gross tonnage 1854
DWT / Deadweight of ship (metric tons)¹ -
IMO Numarası / IMO number 7615945
Gemi Tipi / Type of ship Bulk-carrier Oil-tanker Chemical-tanker Gas-carrier
Cargo ship other than any of the above
Omurga Tarihi / Date on which keel was laid² 26.08.1976

This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention;
2. that the survey showed that 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 the chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);
3. that the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on 10.12.2006 and - ;
4. that an Exemption Certificate has not been issued.

This certificate is valid until³ 30.11.2011 subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based 21.12.2006

Issued at İSTANBUL

on 27.12.2006

Cengiz ÖZKAN

DISTRICT DIRECTORATE OF İSTANBUL

¹ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

² Delete as appropriate.

³ 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

³ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and month of this date correspond to anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/4(h).

5. Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası)

Certificate No: DM10S014300275
Page 1 of 3

Türkiye Cumhuriyeti
Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı



Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi

Government of Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs
Cargo Ship Safety Equipment Certificate

This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E) No: DMFOE0007615945
Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in accordance with Assembly resolution A.883(21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification.

Gemi Özellikleri / Particulars of Ship

Gemi Adı / Name of ship	ÇİNE
Tanıma İşareti / Distinctive number or letters	TCAC
Bağlama Limanı / Port of Registry	İSTANBUL
Gros Tonajı / Gross tonnage	1854
DWT / Deadweight of ship (metric tons) ¹	-
Gemi Boyu / Length of ship (regulation III/3.12)	71,1
IMO Numarası / IMO number	7615945
Gemi Tipi / Type of ship	Bulk carrier Oil-tanker Chemical tanker Gas carrier Cargo ship other than any of the above
Omurga Tarihi / Date on which keel was laid ²	26.08.1976

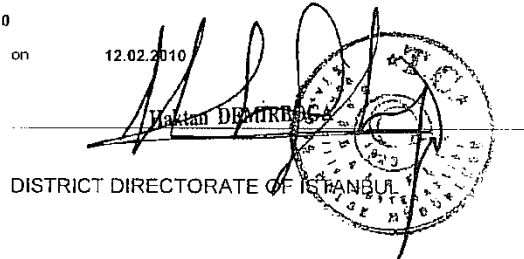
This is to certify:

- that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention;
- that the survey showed that:
 - the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - the life-saving appliances and equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 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;
 - the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
 - the ship was provided with lights, shapes, 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;
 - in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
 - the ship ~~was~~ was not^{*} subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-2/17 of the Convention;
 - a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety ~~is~~ is not appended to this Certificate.
- that an Exemption Certificate ~~has not been~~ issued.

This certificate is valid until³ 30.11.2011 subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation I/8 of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based 11.02.2010

Issued at İSTANBUL on 12.02.2010



DISTRICT DIRECTORATE OF İSTANBUL

¹ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

^{*} Delete as appropriate.

² Date on which keel was laid or ship was 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

³ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and month of this date correspond to anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

**6. Cargo Ship Safety Radio Certificate
(Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi)**

Certificate No. DM06S0343000315
Page 1 of 3

Türkiye Cumhuriyeti
Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı



Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi

Government of Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs
Cargo Ship Safety Radio Certificate

This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form R) No. DMFOR0007615945
Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in accordance with Assembly resolution A 883(21)
relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification

Gemi Özellikleri / Particulars of Ship

Gemi Adı / Name of ship	ÇİNE
Tanıma İşareti / Distinctive number or letters	TCAC
Bağlama Limanı / Port of Registry	İSTANBUL
Gros Tonajı / Gross tonnage	1854
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)	A1+A2
IMO Numarası / IMO number	7615945
Omurga Tarihi / Date on which keel was laid	26.08.1976

This is to certify:

- that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention
- that the survey showed that:
 - the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations.
 - the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
- that an Exemption Certificate has not been issued.

This certificate is valid until² 30.11.2011 subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention

Completion date of survey on which this certificate is based 21.12.2006

Issued at İSTANBUL on 27.12.2006

Cengiz ÖZKAN

DISTRICT DIRECTORATE OF ISTANBUL

¹ 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

² Delete as appropriate

³ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and month of this date correspond to anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h)

7. International Load Line Certificate (Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi)

Certificate No: DM06L0143000316
Page 1 of 4

Türkiye Cumhuriyeti
Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı



Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi

Government of Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs
International Load Line Certificate

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, in accordance with Assembly resolution A.883(21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification.

Gemi Özellikleri / Particulars of Ship

Gemi Adı / Name of ship	ÇİNE
Tanınma İşareti / Distinctive number or letters	TCAC
Bağlama Limanı / Port of Registry	İSTANBUL
Madde 2(8)'de tarif edilen Boy / Length (L) as defined in article 2(8) (metres)	71,1
IMO Numarası / IMO number	7615945
Fribord / Freeboard assigned as	Yeni gemi olarak atanmıştır / A new ship
Gemi Tipi / Type of ship	B Tipi / Type B

Freeboard from deck line¹

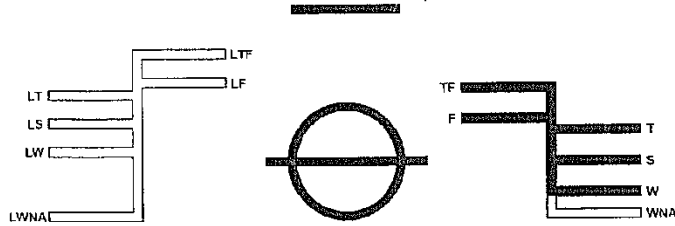
Tropical	1029	mm (T)	120	mm above (S)
Summer	1149	mm (S)	Upper edge of line through centre ring	
Winter	1269	mm (W)	120	mm below (S)
Winter North Atlantic	-	mm (WNA)	-	mm below (S)
Timber tropical	-	mm (LT)	-	mm above (LS)
Timber summer	-	mm (LS)	-	mm below (LS)
Timber winter	-	mm (LW)	-	mm below (LS)
Timber winter North Atlantic	-	mm (LWNA)	-	mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber 124 mm

Allowance for fresh water for timber freeboards 0 mm

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 0 mm

below the top of main deck at side.



¹ Freeboards and load lines which are not applicable need not to be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention;
2. that the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown on page 1 have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until² 30.11.2011 subject to annual surveys in accordance with article 14(1) (c) of the Convention

Completion date of survey on which this certificate is based 21.12.2006

Issued at ISTANBUL

on 27.12.2006


Cengiz OZKAN



DISTRICT DIRECTORATE OF ISTANBUL

Notes:

1. When a ship departs from a port situated on a river or inland water, 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, the allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

² Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2 (9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19 (8) of the Convention.

8. Certificate of Classification
(Klas Sertifikası)



TÜRK LOYDU

TL No : G-0613
TL Id No :
IMO No : 7615945
IMO No :

KLAS SERTİFİKASI
CERTIFICATE OF CLASS

"ÇİNE"

Kayıt Limanı / No :
Port of Registry / No

İSTANBUL

Bayrak :
Flag

TURKISH

Çağrı İşareti :
Call Sign

TCAC

Armatör :
Owner

DUMAN GEMİCİLİK VE TİC. A.Ş.

İnşaat Tersanesi :
Shipyard

TGS CAMİALTI TERSANESİ

Omurga Konması :
Keel Laid

08.1976

Denize İndirme :
Launching

Tamamlama :
Completion

10.1986

Tadilat :
Conversion

11.2001

Yukarıda adı geçen gemi Tekne, Makina ve Elektrik Donatılarının sürveyleri 27.12.2006 tarihinde İstanbul'da Türk Loydu Kurallarına göre yapılarak aşağıda belirtilen klas işareti ile Türk Loydu klasına alınmıştır.
This is to certify that the hull, machinery and electrical installations of the above mentioned vessel has been surveyed at Istanbul on 27th December 2006 in accordance with Türk Loydu's Rules and has been assigned the class with the following Character of Class.

[+] 1A5 GENERAL CARGO
[+] M

Klas periyodu başlangıcı :
Class running from

12.2006

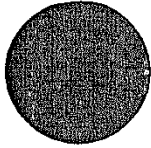
Geçerlilik süresi için 2. Sayfaya bakınız
For validity of the Certificate see page 2

Klas; Geminin Tekne, Makina ve Elektrik Donatılarının Türk Loydu "Gemilerin Klaslama ve Sürvey Kuralları" isteklerine göre periyodik sürveylerinin ve onarımlarının, TL sürveyörleri isteği doğrultusunda yerine getirildiği ve ek sayfalara ilgili girişler yapıldığı sürece devam edecektir. Bu kurallar, geminin Klas Yenileme Sürveyinin Sertifika bitim tarihinden önce tamamlanmaması halinde, geminin klasının çekileceğini belirtir.

The class will be maintained as long as the Ship's Hull, Machinery and Electrical Installations are subjected to all prescribed surveys in compliance with "Rules for Classification and Surveys of Ships" and repairs found to be necessary are carried out to the satisfaction of TL's surveyor and related Certificate entries made on the appended sheets. The Rules require the class to be withdrawn if the Renewal Survey is not completed within the expiry date of this certificate.

27.12.2006

TÜRK LOYDU




Şevki BAKIRCI
General Manager

R. Tansel TİMUR
Head of Division

Türk Loydu kendisi adına hizmet verecek sürveyörlerini ve personeli seçer. Türk Loydu, kurullarında görev olan üyelerden herhangi birinin, personelinin veya sürveyörlerinin verileri ve vereceği hizmet ve sonuçlarından dolayı hiçbir şekilde sorumlu tutulmaz. Bununla birlikte herhangi bir kişi TL'den hizmet talep ettiğinde TL personeli veya sürveyörlerinin kullanılacağı bu kişiye hizmetin ortamında telafi edilebilir. Bu işte TL'nin yetki organlarıca sorumlu tutulması söz konusu olduğunda, yukarıda bahsedilen zarar telafi edilebilecek miktarda, hiçbir TL will exercise due diligence in selecting their surveyors and all other personnel whose services are employed for the purpose of performing their obligations. But it is to be understood that TL will not be held responsible or liable for any service and its result of any of its committees or any member thereof, or the surveyors, or other officers, servants. However if any person uses the services of TL, in consequence suffers a loss, damage or expense proved to be due to their gross negligence, omission or default than TL may pay by way of compensation to such person as such person has proved loss. In the event TL may be held liable in accordance with the actions above the amount of compensation shall under no circumstances exceed the amount of fee, if any, charged for that particular service.

Klas, 1. Sayfada belirtilen şartlar yerine getirildiği takdirde 30.11.2011 tarihine kadar geçerlidir.
Subject to the conditions referred to 1st page , the Class is valid until 30th November 2011.

Yer İSTANBUL Tarih 27.12.2006
Place Date


Cenk Oral GEZİCİ
Surveyor

Klas yenilendiği takdirde aşağıda belirtilen tarihler geçerlidir.
The Class running from below mentioned dates.

KLAS YENİLEME SÖRVEYİ / RENEWAL SURVEY

Türk Loydu Kuralları uyarınca yapılan klas yenileme sürveyi neticesinde geminin klasının yenilenmesi uygun bulundu.
This is to certify that, with the result of class renewal survey required by Türk Loydu's Rules, the Ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

Klas periyodu başlangıcı :
Class running from

Klas, 1. Sayfada belirtilen şartlar yerine getirildiği takdirde tarihine kadar geçerlidir.
Subject to the conditions referred to 1st page , the Class is valid until

Yer _____ Tarih _____
Place Date

Surveyor

KLAS YENİLEME SÖRVEYİ / RENEWAL SURVEY

Türk Loydu Kuralları uyarınca yapılan klas yenileme sürveyi neticesinde geminin klasının yenilenmesi uygun bulundu.
This is to certify that, with the result of class renewal survey required by Türk Loydu's Rules, the Ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

Klas periyodu başlangıcı :
Class running from

Klas, 1. Sayfada belirtilen şartlar yerine getirildiği takdirde tarihine kadar geçerlidir.
Subject to the conditions referred to 1st page , the Class is valid until

Yer _____ Tarih _____
Place Date

Surveyor

9

Certificate No: DM08S0443001789
Page 1 of 2

9. Minimum Safe Manning Certificate (Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi)



Türkiye Cumhuriyeti
Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı
Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi

Government of Republic of Turkey, Undersecretariat for Maritime Affairs
Minimum Safe Manning Document

Bu belge Denizde Can ve Mal Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi SOLAS-74 (değişiklikleri ile beraber) kural V/14 uyarınca Türkiye Cumhuriyeti tarafından düzenlenmiştir.

This document is issued under the provisions of regulation V/14 of the International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of Republic of Turkey.

Gemi Adı Name of Ship	ÇİNE	Çağrı veya tanıma işareti Distinctive number or letters	TCAC
Sicil Limanı Port of Registry	İSTANBUL	Gros Tonnajı Gross Tonnage	1854
Sicil Numarası Register Number	TUGS 372	Ana Makine Gücü (kW) Main Propulsion Power (kW)	1790
IMO Numarası IMO Number	7615945	Gemi Tipi Type of Ship	Other

Bu belgede adı geçen gemi, aşağıdaki taloda verilen sayı ve yeterlik/kapasitedeki gemiadamları ile donatıldığında; ulusal ve uluslararası mevzuata göre emniyetli donatılmış sayılır.

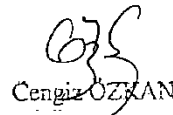
The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades / capacities of personnel specified in the table below.

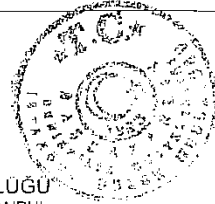
Yeterlik / Kapasite Grade / Capacity	Sertifika (STCW Kuralı) Certificate (STCW Regulation)	Kişi Sayısı Number of Persons	
Kaptan Master	II/2	1	
1. Zabit Chief Officer	II/2	1	
Vardiya Zabiti Officer in Charge of Navigational Watch	II/1	1	
Güverte Tayfası (Grup-1) Deck Rating (Group-1)	II/4	2	***
Güverte Tayfası (Grup-2) Deck Rating (Group-2)	-	1	
Telsiz Zabiti Radio Officer	IV/2	1	**
Baş Mühendis Chief Engineer	III/3	1	
İkinci Mühendis Second Engineer	III/3	1	
Vardiya Mühendisi / Makinisti Officer in Charge of Engineer Watch	III/1	1	*
Makine Tayfası (Grup-1) Engine Rating (Group-1)	III/4	2	** / ***
Makine Tayfası (Grup-2) Engine Rating (Group-2)	-	1	*

Sefer Bölgesi / Voyage Area	Uzak Sefer / Oceangoing Voyage
-----------------------------	--------------------------------

Düzenlenme Tarihi ve Yeri
Date and Place of Issue: 22.09.2008 / İSTANBUL

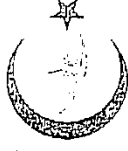
Geçerlilik Tarihi
Date of Expire: 30.11.2011


Cengiz ÖZKAN



İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
DISTRICT DIRECTORATE OF İSTANBUL

11. Medical Stores Certificate
(İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası)

T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İzmit Sahil Sağlık Denetleme Merkezi	 T.C. Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü	REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF HEALTH GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH FOR BORDER AND COASTAL AREAS OF TURKEY İzmit Coastal Health Control Center
--	---	---

İLAÇ ve TIBBİ DONANIM SERTİFİKASI
MEDICAL STORES CERTIFICATE


Geminin Adı Ship's Name	: KULELİ
İmo No Imo Number	: 9125413
Çağrı İşareti Calling Sign	: TCDD
Geminin Cinsi Type of Ship	: TANKER
Net Tonu Net Tonnage	: 1536
Bayrak Flag	: TÜRKİYE
Veriliş Tarihi Date of Issuance	: 22/1/2014
Geçerlilik Tarihi Validity Date	: 22/1/2015

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 Resmî Gazetede yayımlanan "Soylu Halindeki Gemilerde Dena İyî Tıbbî Hizmet Verilmesi İçin Gerakli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik"e; Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından yayımlanan "International Medical Guide for Ships"e (IMGS) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yayımlanan "Medical First Aid Guide" (MFAG)'a göre uygundur.

Upon the inspection result on board ship given name above, the mandatory medicines and medical supplies are 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 Berter Medical Service on Sailing Vessels" by Ministry of Health of Republic of Turkey" In accordance with Council Directive 92/29/EEC of 31 March 1992 harmonized within the context of EU legislation; International Medical Guide for Ships (IMGS) published by the World Health Organization (WHO) and Medical First Aid Guide (MFAG) published by international Maritime Organization (IMO).

Sağlık Denetleme Merkezi Tabibi
Physician of Health Control Center

Adı, Soyadı (Name, Surname):
İmza, Mühür (Signature, Seal):


Dr. Vedat GİRGEN
İzmit Sahil Sağlık Denetleme Merkezi
Denetim No: 110-07459

12. Continuous Synopsis Record (Sürekli Özet Kayıt Belgesi)

12



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
SÜREKLİ ÖZET KAYIT BELGESİ
GOVERNMENT OF REPUBLIC OF TURKEY
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)
FORM 1

IMO NUMARASI : IMO 7615945 OLAN GEMİ İÇİN SÜREKLİ ÖZET KAYDI (CSR) DOSYA
NUMARASI TUGS 372-3 OLAN GEMİ İÇİN;
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER TUGS 372-3 FOR THE SHIP
WITH IMO NUMBER : IMO 7615945

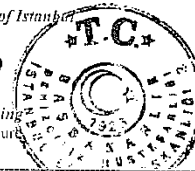
Tarihler yıl/ay/gün formatına göre yazılacaktır.
Dates should be in the format: yyyy/mm/dd.

Bilgiler / Information	
1	Belgenin Uygulanmaya 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 Donatının 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 faaliyetlerin; 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 durdurulan (2. maddede 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 kayıtlı tüm bilgilerin doğruluğu onaylanır. / THIS IS TO CERTIFY THAT this record is in all respects.

Düzenleyen İdare / Issued by the Administration of : Behalf of Harbour Master of Istanbul
Düzenleme Yeri ve Tarihi / Place and Date of Issue : 2010/10/12
Yetkili Kişinin İmzası / Signature of Authorized Person :
Yetkili Kişinin İsmi / Name of Authorized Person : K. Şafak ÖZCAN

Bu belge günde 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
..... (doldurulduğunu) Tarihi/Date İmza/Signature



Mechis-i Mebusan Caddesi No: 151, Fındıklı-İstanbul-TURKEY-Tel:0212 249 21 97/Fax:0212 252 49 69/e-mail:istanbul@denizcilik.gov.tr

**13. International Ship Security Certificate
(Uluslar arası Gemi Güvenlik Sertifikası)**

13

Certificate No: ISPS- 04056 05



INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

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

TÜRK LOYDU

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ÇİNE	TCAC	İSTANBUL	1854	7615945
Name and address of Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	RUHİ DUMAN DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ HACİMİMİ MAH. KEMERALTI CAD. NO.35 KALAYCIÖĞLU İŞ HANI KAT 7 BEYOĞLU İSTANBUL TURKEY			
Company Identification Number	1819194			
Type of Ship	OTHER CARGO SHIP			

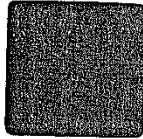
THIS IS TO CERTIFY :

- 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 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 Renewal verification on which this Certificate based : 05.03.2009

This Certificate is valid until the 04.03.2014 subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at İSTANBUL on 12.10.2010



TÜRK LOYDU

R. Tansel Timur
R. TANSEL TİMUR

Head of Marine Division

* 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.

Bu bilgi hakkında detaylı bilgiyi +90 216 581 37 00 no'lu telefondan talep edebilirsiniz.
All kind of information about this certificate can be confirmed from the phone no.+90 216 581 37 00

Form No. ST 933- 01

1/4

**14. Document of Compliance
(İşletme ISM Sertifikası)**

14

Certificate No:0208.01



TÜRK LOYDU
DOCUMENT OF COMPLIANCE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974, as amended
under authority of Government of
THE REPUBLIC OF TURKEY
by
TÜRK LOYDU

Name and address of the Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	RUHİ DUMAN DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ HACİMİMİ MAH. KEMERALTI CAD. NO.35 KALAYCIOĞLU İŞ HANI KAT 7 BEYOĞLU İSTANBUL/ TURKEY
Company Identification Number	1819194

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 the Ships and for Pollution Prevention (ISM Code*) for type of ships listed below :


OTHER CARGO SHIP

This Document of Compliance is valid until 24.03.2012 subject to periodical verification.
Completion date of the verification on which this certificate is based 13.03.2007

Issued at İSTANBUL on 12.10.2010



TÜRK LOYDU


R. TANSEL TİMUR
Head of Marine Division

* Adopted by the Organization by resolution A.741(18) And amended by resolution MSC.104(73)

15. Safety Management Certificate
(Güvenli Yönetim Sertifikası)

15

Certificate No: 0208.01.01



TÜRK LOYDU

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

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

TÜRK LOYDU

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ÇİNE	TCAC	İSTANBUL	1854	7615945

Name and address of the Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	RUHI DUMAN DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ HACIMIMI MAH. KEMERALTI CAD. NO.35 KALAYCIOĞLU İŞ HANI KAT 7 BEYOĞLU İSTANBUL/TURKEY
Company Identification Number	1819194
Type of Ship*	OTHER CARGO SHIP

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 the Ships and for Pollution Prevention (ISM Code**), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

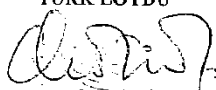
This Safety Management Certificate is valid until the **14.04.2012**

Subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the verification on which this certificate is based on **19.03.2007**

Issued at İSTANBUL on **12.10.2010**



TÜRK LOYDU

R. TANSEL TIMUR
Head of Marine Division

- * Insert the type of ship from: Passenger Ship, Passenger high speed craft, Cargo high speed craft, Bulk carrier, Oil tanker, Chemical tanker, Gas carrier, Mobil offshore drilling unit, Other cargo ship.
** Adopted by the Organization by resolution A.741 (18) and amended by resolution MSC.195 (80) and MSC.273 (85)

16. International Oil Pollution Prevention Certificate
(Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik
Sertifika



TÜRK LOYDU

Certificate No: 271206-2

**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, and as amended by resolution MEPC. 39(29), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

THE REPUBLIC OF TURKEY

by TÜRK LOYDU

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Deadweight of Ship ¹	IMO Number ²
ÇİNE	TCAC	İSTANBUL	1854	-	7615945

Type of ship³

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 4 of Annex I of the Convention.
2. 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 I of the Convention.

This Certificate is valid until 30th November 2011 subject to Surveys in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at

İstanbul

On

27.12.2006

(Place of issue of Certificate)

(Date of issue)



R. Tansel TİMUR

TÜRK LOYDU

Form No: ST-406-02

This Certificate shall be supplemented by Record of Construction and Equipment No: 271206-2 A

¹ For oil tankers

² In accordance with resolution A.600 (15), IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

³ Select as appropriate

17. International Sewage Pollution Prevention Certificate
(PİS Sular ile Deniz Kirliliğini Önleme Sertifikası)

17

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

ULUSLARARASI PİS SULAR İLE DENİZ KİRLİNMESİNİ ÖNLEME BELGESİ
INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

1978 tarihli yeniden düzenlenmiş protokol ve 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesini Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme (Bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümlerine göre Türkiye Cumhuriyeti Hükümetince düzenlenmiştir.

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.

Geminin Özellikleri:

Particulars of ship :

Geminin Adı : ÇİNE
Name of ship

Tanıma İşareti : TCAC
Distinctive number or letters

Bağlama Limanı : İSTANBUL
Port of registry

Gros Tonajı : 1854
Gross tonnage

Gemide taşınması onaylanan kişi sayısı : 15 Persons
Number of persons which the ship is certified to carry

IMO numarası : 7615945
IMO Number

Yeni/Mevcut gemi *
New/ Existing ship *

Omurganın kızığa konduğu veya geminin benzer inşa aşamasındaki tarihi veya, sayet var ise, büyük tadilat veya eims değişiminin başladığı tarih * :26.08.1976
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 *

* Gerekmeyeni çiziniz.
* Delete as appropriate.



BU SERTİFİKA:
THIS IS TO CERTIFY:

1 Gemide Sözleşmenin Ek IV, kural 9 ve 10 gereğince aşağıda gösterildiği gibi pis su ıslah tesisatı/ parçalama tesis/ toplama tankı * ve boşaltım boru donanımı bulunmaktadır:

That the ship is equipped with a sewage treatment plant/ comminuter/ holding tank * and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

***1.1 Pis su ıslah tesisinin tarifi:**

Description of the sewage treatment plant:

Pis su ıslah tesisinin tipi

Type of sewage treatment plant

Yapımcının ismi

Name of manufacturer

Pis su ıslah tesisinin MEPC.2(VI) kuralına uygun sıvı atığı standartlarını karşıladığı idarece tasdik edilir.
The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI)

***1.2 Parçalayıcının tarifi:**

Description of comminuter:

Parçalayıcının tipi

Type of comminuter

Yapımcının ismi

Name of manufacturer

Dezenfekte edildikten sonra pis suların standardı

Standart of sewage after disinfection

***1.3 Toplama tankı teçhizatının tarifi:**

Description of holding tank equipment:

Toplama tankı toplam kapasitesi

Total capacity of the holding tank

Nerede bulunduğu

Location

1.4 Pis suların alma tesisine boşaltımı için standart bağlantı boru donanımı

A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standart shore connection

2 Gemi, Sözleşmenin Ek IV, kural 4'üne göre sömreye tabi tutulmuştur.

That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

3 Sözleşmenin Ek IV'üne göre yapılan sömrey neticesinde geminin inşaiye, teçhizat, donanım ve malzemelerinin her hususta yeterli olduğu tespit edilmiştir.

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.

Bu belge 30 Kasım 2011 tarihine kadar Sözleşmenin Ek IV kural 4'üne göre yapılacak sömreylere bağli kalmak koşuluyla geçerlidir.

This Certificate is valid until 30 November 2011 subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

Bu belge 27 Kasım 2007 tarihinde yapılan sömrey neticesinde düzenlenmiştir.

Completion date of survey on which this certificate is based 27 November,2007

İstanbul' de/da 28 Kasım 2007 tarihinde verilmiştir.

Issued at Istanbul on 28 November 2007

Belge No: 6524/1

Cert. No



Hüseyin DİNİZ
DENİZGİZİK MÜSTEŞARLIĞI
İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRÜ
UNDERSECRETARIAT FOR MARITIME AFFAIRS
DIRECTOR DISTRICT OF İSTANBUL

* Gerekmeyeni çiziniz.

* Delete as appropriate.

**18. International Air Pollution Prevention Certificate
(Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası)**



TÜRK LOYDU

Certificate No: 271206-3

**INTERNATIONAL AIR POLLUTION
PREVENTION CERTIFICATE**

Issued under the provisions of the protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

THE REPUBLIC OF TURKEY

by **TÜRK LOYDU**

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	IMO Number	Port of registry	Gross tonnage
ÇİNE	TCAC	7615945	İSTANBUL	1854

Type of ship¹

tanker

Ships other than a tanker

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 30th November 2011 subject to surveys in accordance with Regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at **İSTANBUL**
(Place of issue of
Certificate)

On **27.12.2006**
(Date of issue)



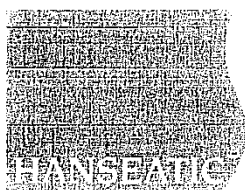
R. Tansel TIMUR
TÜRK LOYDU

This Certificate shall be supplemented
by Record of Construction and Equipment Nr: 271206-3 A

Bu belge hakkında her türlü bilgiyi +90 216 446 22 40 no.lu telefondan teyid edebilirsiniz.
All kind of information about this certificate can be confirmed from the phone no. +90 216 446 22 40

¹ Select as appropriate

(Koruma ve Tazmin Sigortası)



ZELLER ASSOCIATES
MANAGEMENT SERVICES
GMBH

49

VERSICHERUNGSZERTIFIKAT
für Reeder-Seehaftpflichtversicherung

CERTIFICATE OF INSURANCE
Policy for Owner's P&I Insurance

Deckungsbestätigungs-Nummer: 10-02529
Cover Note-No.:

Versicherungsnehmer: Duman Gemicilik ve Ticaret A.S., Istanbul
Assured:

Versichertes Schiff: CINE
Vessel Insured: Schiffstyp, *Ship type:* General cargo vessel
BJ, *Built:* 1986
GT: 1.854
Klasse, *Class:* TL
Flagge, *Flag:* Turkey
IMO: 7615945

Deckungszeitraum: 24.10.2010 00:00:00 Uhr, Hours GMT
Period of Cover: Bis, until: 23.10.2011 23:59:59 Uhr, Hours GMT

Fahrtgebiet: Black Sea, Red Sea, Mediterranean, East Coast
Trading Area: of Atlantic Ocean not south of Dakar, not North of Bilbao, No trans-Atlantic voyages, but always subject to vessel's class and registration.

Deckungssumme: P&I Deckung
Limit of Cover: P&I Cover
USD 5.000.000 pro Schadenfall
und als Jahresgesamtmaximum
USD 5.000.000 a.o.a.o.o. and
in the aggregate per year

1 of 5

ZELLER ASSOCIATES MANAGEMENT SERVICES GMBH as Managers of P&I Clubs
Van-der-Smissen-Str. 1, D-22767 HAMBURG, Tel: +49-40-30 30 68-0, Fax: +49-40-30 30 68-70
Trade Register: HRB 69 929 Hamburg, VAT-ID: DE 1992 877 77, Managing Directors: Dr. Harald Zeller, Capt. Bent Wardetzki

Insurers of P&I Clubs:
Allianz Global Corporate & Specialty AG, Gothaer Allgemeine Vers. AG, Kravag-Logistic Vers. AG, Schwarzmeer und Ostsee Vers - AG,
ERGO Versicherung AG

20

Certificate No. DM14M0243000248
(Sertifika Numarası)

20. Civi Liability Certificate (CLC)
(Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik Sigorta Teminatı Sertifikası)

**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	KULELİ	IMO Number IMO Numarası	9125413
Distinctive number or letters Belirleyici numara veya harfler	TCDD	Port of registry Tescil limanı	İSTANBUL
Name and address of owner Gemi sahibinin adı ve adresi	KULELİ TANKERCİLİK ANONİM ŞİRKETİ ZİNCİRLİKUYU BÜYÜKDERE CAD. NO.145 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 2014 TO NOON GMT 20th FEBRUARY 2015
(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 Fenchurh Street London EC3M 4ST ENGLAND
(Adres)

This certificate is valid until NOON GMT 20th FEBRUARY 2015
(Bu sertifikanın geçerli olduğu tarih)

Issued or certified by the Government of REPUBLIC OF TURKEY
(Düzenleyen veya tasdik eden hükümet)

At İSTANBUL
(Yer)
On 10.02.2014
Date (Tarih)


Mustafa KIRAN



HARBOUR MASTER OF İSTANBUL...

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 verdirmekte ve bilgiler yayınlamaktadır. Bunların içinde “Deniz Turizmi” adı altında “Kruvaziyer Turizm” ve “Yat Turizmi” konuları işlenerek bu konuda hizmet veren “Kruvaziyer ve Yat Acenteleri” için, turizm araçlarının limanlarımıza geliş ve gidişlerinde nelerin yapılması gerektiği konusunu içeren “Temel ve Kalıcı Bilgiler” ilişikte sunulmuştur.

12.1.1 – KRUVAZİYER TURİZM

Giriş

Beş yıldızlı otelden daha zengin donanımlı konaklama, yeme-içme, eğlence, spor, alış-veriş imkânı sunabilen gemilerle, belirli süreler içerisinde, daha önceden planlanmış limanlara ve şehirlere yapılan gezi ve ziyaretlerdir.

Kruvaziyer turizmin amacı, yolcuların sadece iki nokta arasında taşınması olmayıp, belirli bir süre içinde, belirlenmiş bir program ve rota çerçevesinde muhtelif limanların ziyareti, bu limanlarda çeşitli aktivitelerin gerçekleştirilmesidir. Kruvaziyer 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 arzudur. 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 güneşle 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 sürececek 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, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İşçular 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,
- 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, "Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü" ve bu kuruluşa bağlı "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.

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.

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, geçerliliği 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 yaptırırlar.

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 "Yola elverişlilik belgesi" 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 yola elverişlilik belgesi alınır.
3. Alınan Yola Elverişlilik Belgesi (YEB) ile 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 özlülerinin 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, Denizcilik ve Haberleşme 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 mutfuğı 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,

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, Denizcilik ve Haberleşme 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,
- 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,
- 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, 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

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; 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.

I. 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, 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 ÜÇÜNCÜ 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 – Ekümanlar
- 13.1.9 – Konteyner Yüklemesi
- 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 oluşturmuştur. Bu sistem:

- a. **Konteyner ve tanımı,**
- b. **Sağladığı yararlar,**
- c. **Tipleri, tanımlama bilgileri ve işaretleri,**
- d. **Liman operasyonları,**
- e. **Ekipmanları,**
- f. **Konteyner ve tehlikeli yüklerin elleçlenmesi,**
- g. **Güvenlik önlemleri,**

gibi gemi acentesini ilgilendiren başlıca konular olmuştur.

13.1.2 – Konteyner ve Tanımı

Her türlü yük ve eşyayı içine alarak dış etkenlerden koruyan, hasara uğramasını ve kaybolmasını önleyen, yüklerin birimleşmesini sağlayan, sağlam yapıda ve çok kere kullanılabilen deniz, kara ve hava taşıtlarıyla taşınmaya elverişli ve 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 göre. 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 konteynerleri kapsar. Bu konteynerler de **havalandırmalı** ve **havalandırmaz** 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. Havalandırmaz 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. Basıncılı ve basıncısız 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 olarak 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 konteyner sığmayan malların taşınmasında kullanılırlar. Genellikle çelikten yapılmış olup baskı ve tekstil makineleri, fabrika parçaları gibi büyük yüklerin taşınması için dizayn edilmiştir. Taşınmada 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 taşınmasına 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.

- Tüm yük konteynerleri için U,*
- Konteynerle ilgili sökülebilir teçhizat için J,*
- 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 donatımlar için kullanılması önerilmektedir.

Konteynerin tipi ve ana dış ölçüleri konteyner üzerinde işaretlenmiş kodlarla belirlenmelidir. Boyut ve tip kodları konteyner üzerinde bir bütün olarak kullanılır. Bilgiler parçalara ayrılmamalıdır.

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 ³ 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 CUFT.





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 kilitlemlerle (*twist lock*) donatılmıştır. Bunların dışında bıçaklı olanları da mevcuttur. Bu araçlar:

- Rihtim 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.

Rihtim 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 rihtim 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 Cranelere 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 tekerleklidir. 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 yüklemesi ve tahliyesi yapılır. Yükleme ve tahliye için ek ekipmana ihtiyaç yoktur. Fabrikaya boş olarak gönderilen konteyner, dolum yapıldıktan sonra Sidelifter ile tekrar araç üzerine yüklenebilir.

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 yükleme esnasında, hava sirkülasyonu engellenmeyecek biçimde yüklenmelidir. Hava, eşyalar arasında rahat dolaşabilecek şekilde olmasına dikkat edilmelidir.
- Birbirini etkileyen kimyasal mallar, toza duyarlı yüklerle toz yayıcı yükler, kirlenici (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.
- Yüklenen 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 Szmleşmeleri: 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	Variş ÖÇncessş 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 – 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği
- 14.1.5 – 618 Sayılı Limanlar Kanunu
- 14.1.6 – Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar (11.8.1989 tarih ve 20249 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Karar Sayısı: 89/14391)
- 14.1.7 – 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu
- 14.1.8 – 492 Sayılı Harçlar Kanunu
- 14.1.9 – Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları
(Her ülke ile yapılan anlaşma metinlerine Gelirler İdaresi Başkanlığının www.qib.gov.tr adresinden ulaşılabilir.)
- 14.1.10 – 2872 Sayılı Çevre Kanunu,
- 14.1.11 – 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun
- 14.1.12 – Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
(26.12.2004 tarih ve 25682 sayılı Resmi Gazete)
- 14.1.13 – (Tüm) Limanlar Yönetmeliği – (31.10.2012 tarihli Resmi Gazete)

HAZIRLAYAN
Neslihan BAŞARSLAN