



T.C.
ULA TIRMA VE ALTYAPI BAKANLI I
Denizcilik Genel Müdürlü ü

Sayı : E-19463099-010.99-1143766

12.05.2023

Konu : Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik
Yapılmasına Dair Yönetmelik Hk.

DAĞITIM YERLERİNE

İlgi : a) Gemi Yakıt İkmalcileri Derneğinin 18.01.2019 tarihli ve 2019/0101 sayılı yazısı.
b) 29.09.2021 tarihli ve 38591462-400.03.01-E.2638 sayılı yazınız.
c) 29.11.2022 tarihli ve 38591462-499.04.01-E.3716 sayılı yazınız.
ç) 05.05.2023 tarihli ve 38591462-400.04.01-E.1266 sayılı yazınız.

İlgi (ç) yazıda özetle, 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Limanlar Yönetmeliği'nde yapılan değişikliklere ilişkin görüşleriniz iletilmekte olup görüşlerimiz müteakip maddelerde belirtilmektedir.

1- "(Md 13/7) Yakıt ikmal amacıyla demirde veya kıyı tesisinde bulunan gemilere aborda olmak için yanaşp ayrılan veya yapılacak yakıt ikmal için yükünü almak üzere kıyı tesisine yanaşp ayrılan 1000 GT ve daha küçük yakıt ikmal gemileri kılavuz etap seyri olan liman sahalarındaki etap seyirleri de dâhil olmak üzere, kılavuz kaptan almak zorunda değildir. 1001 GT ile 3000 GT arasındaki yakıt ikmal gemileri ile ana tahrik sisteminin alternatif ve çevre dostu enerji kaynakları ile sağlandığı belgelendirilmiş 1001 GT ile 5000 GT arasındaki yakıt ikmal gemileri, İdare tarafından süresi ve kapsamı belirlenen mesleki eğitimi almış olan bir kaptan tarafından sevk ve idare edilmek kaydıyla, kılavuz etap seyri olan liman sahalarındaki etap seyirleri ile demirleme operasyonları da dâhil olmak üzere, kılavuz kaptan ve römorkör almak zorunda değildir."

İlgi (a) yazı ile gemi yakıt ikmal (bunker) şirketlerinin 1000 GT üzeri yakıt ikmal gemilerine zorunlu olan kılavuz kaptan uygulamasına ilişkin olarak; söz konusu uygulamanın, Odanızca da birçok platformda dile getirilen denizcilik ekonomisine katkısı olan gemi yakıt sektörünü olumsuz etkilediği, kılavuz kaptanların ifa ettiği şekilde aynı gemi ve aynı kaptan ile defalarca yapılan operasyonlar için kılavuz kaptan muafiyeti verilmesi, yabancı rakiplerinin sahip olduğuna benzer muafiyetlerin sağlanması ve özellikle yoğun zamanlarda hem ticari işleyişe engel olan hem de kılavuz kaptan işleyişini aksatan, ciddi israfa sebep olan mevcut uygulamanın düzeltilmesi için sektör dinamikleriyle uyumlu mevzuat düzenlemesi talep edilmiştir. Yine Odanızca düzenlenen Müşterek Meslek Komiteleri Toplantılarında da bu husus "Gemi Tedariklerinde, Yağ Yakıt İkmallerinde Yüksek Liman Ücretleri" başlığı altında sıklıkla dile getirilmiş olup bu değişiklik sektörün talepleri doğrultusunda hazırlanmıştır.

Yönetmeliğin 13 üncü maddesine ilave edilen yedinci fıkra hükmü ile ülkemiz yakıt ikmal sektörünün yabancı ülkelerle rekabet gücünün artırılması ve gemi sevk sistemlerinde alternatif ve çevre dostu enerji kaynaklarının kullanımının teşvik edilmesi amacıyla, yakıt ikmal gemilerinin işletim maliyetlerini azaltacak kılavuz kaptan ve römorkör alma muafiyetlerinin kapsamının genişletilmesi uygun bulunmuş olup bu şekilde çevre denizlerimizde sefer yapan gemilerin, yakıt ikmal için ülkemiz

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Do rulama Kodu: 3C07DB5A-0249-4B94-A9AC-91FCFD21CA11

Do rulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/uab-ebys>

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
KEP Adresi : uab@hs01.kep.tr

Bilgi için: Alper KARAEYVAZ
Denizcilik Sörvey Mühendisi



limanlarını tercih etmeleri dolayısıyla ülke ekonomisine katkı sağlanması ve sektörün çevre dostu uygulamalara yönlendirilmesi hedeflenmiştir. Malumunuz olduğu üzere, ülkemizdeki yakıt ikmal şirketleri eski uygulama dahilinde kılavuzluktan muaf olmak için daha küçük tonajlarda gemiler inşa ettirmekte, bu durum da ölçek ekonomisine uygun olmadığından gerek ekonomiyi gerekse tek seferde birden fazla ikmal yapmaya engel teşkil etmektedir. Ayrıca bahse konu hüküm, mevcut gemi sicilimizde petrol/akaryakıt tankeri gemi cinsinde kayıtlı 1000-3000 GT arasındaki sadece 12 adet gemiye genişletilerek, bu gemilerde kaptanlık görevi yapacak olanlara yönelik mesleki eğitimlerin tamamlanması akabinde uygulanmaya başlanacak ve İdaremiz ilgili eğitim hususunda yakında duyuru yapacaktır.

2- "(MD14/14) Kıyı tesislerimiz ile diğer ülkelerin kıyı tesisleri arasında düzenli sefer yapmak için İdareden uygunluk yazısı alınmış olan, yüksek manevra kabiliyetine sahip, bağımsız en az iki ana makine ve iki sevk sistemi ve baş iteri bulunan veya baş ve kış iteri olan tek ana makineli, köprüüstünden manevra kabiliyetine sahip, uzakyol kaptanı ile donatılmış, 20 yaşından küçük ro-ro yolcu ve ro-ro kargo gemilerine, ilgili kıyı tesisine asgari beş yanaşma ve beş ayrılma manevrasını kılavuzluk/römorkörcülük hizmetlerine tabi olarak yapmış kaptan istihdam etmesi kaydıyla, aldığı uygunluk yazısında belirtilen kıyı tesislerinde kılavuz kaptan alma zorunluluğu uygulanmaz."

Bilindiği üzere, ilgi (b) ve (c) yazılarınızda birçok Avrupa ve Karadeniz ülkelerinde uygulandığı üzere Türkiye limanları ile yabancı ülke limanları arasında yılda aynı gemi ve aynı kaptan ile en az 25-30 uluslararası sefer yapan ve hat izni olan 2 (iki) ana makine ve baş pervaneli pitch kontrollü veya pitch kontrollü tek makineli gemilere Limanlar Yönetmeliği kapsamında kabotaj ve liman seferinde çalışan gemilerdeki gibi Türkiye limanlarında kılavuz kaptan alma muafiyeti tanınması hususu talep edilmiştir.

Bununla birlikte, Avrupa Birliği (AB) uzun yıllardır kısa mesafe deniz taşımacılığının geliştirilmesi için ciddi çalışmalar yapmakta ve bu konuda üyelerine tavsiye kararları yayımlamaktadır. AB'nin gerçekleştirdiği çalışmaların arasında özellikle üye ülke limanları arasında gerçekleştirilen düzenli seferlerde; kılavuzluk hizmetine muafiyetler sağlanmasının kısa mesafe deniz taşımacılığının maliyetlerini azaltarak deniz taşımacılığını geliştirecek bir destek mekanizması olarak kullanılabileceği ifade edilmektedir. Bu konuda Avrupa Komisyonu'nun tavsiye kararları ve Direktifleri mevcuttur.

Düzenli seferlerle gerçekleştirilen kombine taşımacılık operasyonları; ülkelerin ulaştırma modlarını çeşitlendirmeleri ve tek bir ulaştırma moduna bağlı kalmamaları için önemli bir taşıma modu olup 2020 yılında ortaya çıkan Covid-19 Pandemisi sırasında karayolu sınır kapıları ülkelere kapatıldığında global ticaret, denizyolu üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda dünyada birçok ülke kısa mesafe deniz taşımacılığının geliştirilmesi için gerekli seyir emniyeti şartlarının sağlanması halinde düzenli sefer yapan Ro-Ro ve Ro-Pax gemilerine "Kılavuzluk Muafiyet Sertifikaları (Pilotage Exemption Certificate)" düzenlemektedir. Deniz taşımacılığı alanında rekabet ettiğimiz ve en fazla kombine taşımacılık operasyonu gerçekleştirdiğimiz Avrupa Birliği üyesi ülkelerin bu alanda mevzuatları incelendiğinde birçok üye ülkenin (Yunanistan, Romanya, İngiltere, Birleşik Krallık, İtalya, Finlandiya vs.) düzenli seferlere kılavuzluk muafiyeti getirdiği ve bunu bir gelir kaybı ya da seyir emniyetini akamete uğratacak bir düzenleme olarak görmedikleri aşıkardır.

Diğer taraftan ülkemiz açısından Ro-Ro ve Ro-Pax gemilerle uluslararası seferlerde taşınan toplam yük, ülkemiz limanlarında toplam elleçlenen yükün %2'sini oluşturmaktadır. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Ro-Ro ve Ro-Pax gemilerinden alınan kılavuzluk ücretine muafiyet sağlanmasının, bu hizmetlerden alınan kamu payının bütçeye olan etkisi çok sınırlı olacaktır. Sağlanan bu muafiyet ile denizcilik sektöründen alınan vergilerin yine denizcilik sektörüne dolaylı bir şekilde geri dönüşü

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Do rulama Kodu: 3C07DB5A-0249-4B94-A9AC-91FCFD21CA11

Do rulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/uab-ebys>

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
KEP Adresi : uab@hs01.kep.tr

Bilgi için: Alper KARAEYVAZ
Denizcilik Sörvey Mühendisi



sağlanarak dolaylı bir teşvik mekanizması oluşturulacak ve anılan hüküm, ilgili mevzuatta belge alınması ile ilgili düzenleme yapılmadan ve bu hükmeye istinaden İdareden uygunluk yazısı alınmadan uygulanmayacaktır.

Bakanlığımızca denizcilik sektörüne sağlanan teşvik mekanizmaları son 3 yılda regüle edilerek sektörümüzün kullanımına açılmıştır. Bu kapsamda, 2022 Ağustos ayında ""Karayoluyla Taşınan Yüklerin Denizyoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik", 2021 Nisan ayında "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik" ile son olarak 14 Nisan 2023 tarihinde Limanlar Yönetmeliğinde sağlanan "Kılavuzluk Muafiyeti" ile sektörümüzün uluslararası alanda rekabet edebilirliğinin önü açılmıştır. Halihazırda düzenlenen bu mevzuatlar, sektörümüzle yapılan toplantılar neticesinde ve bireysel çıkarlar önceliklendirilmeden sektörün genelini talepleri doğrultusunda hazırlanmıştır.

3- "(MD14/15) İdare, geminin teknik yapısı ve özellikleri, kullanım amacı, deniz trafiği, coğrafi ve meteorolojik şartlar ile üstün kamu yararı gibi hususları göz önünde bulundurarak kılavuz kaptan ve/veya römorkör muafiyeti veya istisnası tanıyabilir."

Bilindiği üzere 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun 4 üncü maddesi "...Hükümet, muvakkaten ve hiçbir hak temin etmemek şartıyla ecnebi tahlisiye gemilerinin ve petrol arama ve üretim faaliyetlerinde kullanılan deniz vasıtalarının icrayı sanat etmelerine ve Türk tahlisiye gemilerinde ecnebi mütehasıs kaptan ve tayfa istihdamına müsaade edebilir." hükmünü amirdir. Bu hüküm kapsamında yürütülecek iş ve işlemleri gerçekleştirebilecek ekipman ve kabiliyete sahip Türk bayraklı gemi bulunmaması durumunda, İdaremizce petrol arama ve üretim faaliyetlerinde kullanılan yabancı bayraklı deniz vasıtalarının çalışmasına müsaade edilebilmektedir. Kamu tarafından yürütülen projelere destek sağlanabilmesi ve kamu yararı da göz önünde bulundurularak, verilen bu faaliyet izinleri dahilinde bahse konu gemilerden uygun olanlara muafiyet tanınması amaçlanmıştır. **Bu kapsamda, İdaremizin bundan önce olduğu gibi bundan sonra da Kabotaj Kanunu'nun uygulanmasında asla taviz vermeyeceği aşıkardır.**

4- "(MD25/1) Gerekli izin alınmaksızın kıyı tesislerine yanaşan, şamandıralara bağlayan, demirleme sahalarına demirleyen gemi ve deniz aracı ilgililerine liman başkanlığınca idari yaptırım uygulanır ve gerekli görüldüğünde uygun olan demirleme sahası veya yanaşma yeri belirtilerek yer değiştirmesi talimatı verilir."

Gemilerin izinsiz demirleme, yanaşma ve mevzuata aykırı kasıtlı hareketlerinde seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından "uyarı" hususunun yetersiz kaldığı, "uyarı" yapılan gemilerin yapılan uyarıları dikkate almakta yetersiz kaldığı ve bu uygunsuzluğu tekrar ettiği, "uyarı" yerine "idari yaptırım" kararı uygulanmasının daha caydırıcı olacağı değerlendirildiğinden, yapılan değişiklik ile madde revize edilmiştir. Değişiklik ile "uyarı" hükmünün art niyetli olarak kullanılması engellenmiş, yapılan ihlallerin kayıt altına alınması da sağlanarak, seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile güvenliği sağlanmıştır.

5- "(MD26/1) ..Kendiliğinden batabilen gemiler ve tahmil tahliye işlemlerinde kullanılan ekipmanları gereği kıyı tesislerine yanaşması mümkün olmayan gemilerle yapılanlar hariç olmak üzere, yat, tekne ve benzeri yüzer deniz vasıtalarının tahmil tahliye işlemi kıyı tesislerinde yapılır. Kıyı tesislerine yanaşması mümkün olmayan gemi ve deniz araçları, liman başkanlığının uygun gördüğü sahalarda tahmil tahliye yapabilirler..."

Seyir, can, mal ve çevre emniyeti de göz önünde bulundurularak kıyı tesisleri dışında demirde yapılan yat tahmil/tahliye hizmetlerinin Yönetmeliğin 26 ncı maddesinde yapılan değişiklik ile belirli özelliklere sahip ve bu amaç için inşa edilen gemiler ile icra edilmesi amaçlanarak bu şartlar altında

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Do rulama Kodu: 3C07DB5A-0249-4B94-A9AC-91FCFD21CA11

Do rulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/uab-ebys>

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

Bilgi için: Alper KARA EYVAZ

KEP Adresi : uab@hs01.kep.tr

Denizcilik Sörvey Mühendisi



demirleme sahasında yapılacak söz konusu operasyonlara izin verilmiştir. Bununla birlikte, tahmil/tahliye amacıyla inşa edilmiş olan mevcut kıyı tesisleri ilgili bölgede var iken tamamen ekonomik çıkarlara odaklanılarak, bu amaçla inşa edilmemiş deniz araçları ile demirleme sahasında yat tahmil ve tahliye işlemine yönelik Yönetmelik değişikliğindeki yeni uygulamanın operasyonel riskler gözönünde bulundurularak çok daha emniyetli olacağı aşikardır.

6- "(MD39/16) (LYBS veya LTP'ye girilmesi gereken bilgilerin eksik veya zamanında girilmemesi durumunda ilgililere her bir veri girişi için 1.000 TL idarî yaptırım cezası uygulanır."

Bahse konu hüküm, LYBS veya LTP'ye acenteler tarafından girilen ve liman başkanlıklarınca onaylanan bilgilerden, daha sonra operasyonlar esnasında eksik veya yanlış olduğu tespit edilenlere uygulanmakta olup anılan bilgilerin giriş aşamasındaki eksikliklerden herhangi bir ceza uygulanması söz konusu olmayıp, halihazırda Limanlar Yönetmeliğinin genel hükümlerince uygulanan cezai yaptırım için müstakil hüküm eklenmiştir.

7- "Tehlikeli yük taşımayan 45.000 GRT üstü tüm gemilerin yanaşma/kalkış manevralarında aranan toplam çeki gücü ve asgari römorkör sayısının deniz emniyeti açısından yeniden değerlendirilmesi;"

Limanlar Yönetmeliği'nin 14 üncü maddesinin ikinci fıkrası "Gemilerin teknik yapısı ve özellikleri, kullanım amacı, taşıdığı yük cinsi, kıyı tesisine gelen gemilerin tonaj ve adedi, kıyı tesislerinin altyapı durumu ve manevraya elverişliliği, yanaşma ve ayrılma manevrasının süresi ile bu kıyı tesisinde yer alan manevra riskleri göz önüne alınarak, İdare veya liman başkanı ek-5'te ve beşinci fıkrada verilen römorkör adedi ve çekme kuvvetinde geçici olarak değişiklik ve düzenleme yapmaya yetkilidir." ile üçüncü fıkrası "İdare, mevcut, yeni yapılan veya büyüme-genişleme yapmak isteyen kıyı tesisleri için; gemilerin tip, boyut ve teknik özellikleri ile manevra alanları, oşinografik ve meteorolojik şartlar, komşu tesislerle etkileşim ve trafik yaklaşma yoğunluğu gibi çevresel faktörler ve gerekli görülmesi halinde hazırlanacak olan Modelleme Raporunu göz önüne alarak, ek-5'te verilen römorkör adedi ve çekme kuvvetinde artırma yapabilir." hükümleri dahilinde modelleme raporu sunulması veya seyir, can, mal ve çevre emniyeti de göz önünde bulundurularak römorkör adedi ve çekme kuvvetinde değişiklik yapılabilir. Bununla birlikte, söz konusu hüküm tüm limanlarımızda aynı şekilde uygulandığından limanlardaki mevcut römorkör kapasitesi de dikkate alınmaktadır.

8- "(MD 41, 42, 42A) ... hava çekimi ... metre ve daha fazla olan gemi ve deniz araçlarının geçiş yapması yasaktır. Hava çekimi ... metre ile ... metre arasında olan gemi ve deniz araçlarının ... altından geçişlerine ilişkin usul ve esaslar İdare tarafından belirlenir."

Türk Boğazlarında hava çekimine ilişkin hükümler Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve bağlı Uygulama Yönergesi ile İzmit Körfezinde hava çekimine ilişkin hükümler ise Gemi Trafik Hizmetleri Uygulama Talimatı ile belirlenmiştir. İdare, bahse konu şartları ilgili mevzuatı dahilinde daha önce belirlemiş olduğundan, Limanlar Yönetmeliği'nde geçen "...gemi ve deniz araçları İdarece belirlenecek şartları sağlamaları halinde boğaz geçişi yapabilir." hükmü fiili duruma uygun olarak revize edilmiştir.

Bilgilerinizi rica ederim.

Onur SARI
Bakan a.
Daire Başkanı



Dağıtım:

Gereği:

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz
Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Başkanlığı (İmeak)

Bilgi:

Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanlığı
Türk Armatörler Birliği
Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği
Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
Yalova Pilotaj Anonim Şirketi
Gisbir - Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
Anadolu Kılavuzluk A.Ş.
Sanmar Denizcilik Makina ve Tic. A.Ş. (Tuzla)
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş.

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Doğrulama Kodu: 3C07DB5A-0249-4B94-A9AC-91FCFD21CA11

Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/uab-ebys>

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
KEP Adresi : uab@hs01.kep.tr

Bilgi için: Alper KARA EYVAZ
Denizcilik Sörvey Mühendisi

