

7/6818  
6.12.76

T.C.  
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI  
Strateji Geliştirme Başkanlığı

20 NISAN 2009

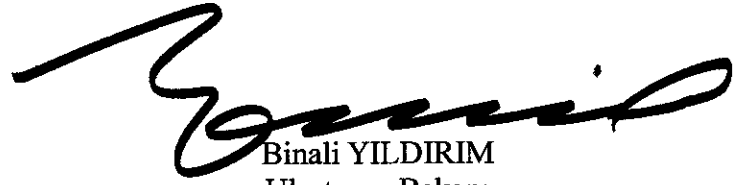
Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/ 799  
Konu :İzmir Milletvekili Sayın  
Bülent BARATALI'nın  
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 12.02.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-11510 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Bülent BARATALI'nın 7/6818 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM  
Ulaştırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (4 Sayfa)

DAĞITIM:

TBMM Başkanlığı  
Başbakanlık

**İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN BÜLENT BARATALI'NIN**  
**7/6818 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

**SORULAR:**

1- 2007 itibariyle Paris MoU tarafından yayınlanan "kara listedeki" "çok yüksek riskli ülkeler" kategorisinde yer alan ülkemizin bugün itibariyle yeri ve durumu nasıldır?

2- Halen yurtdışında tutulan kaç adet Türk Bayraklı gemi bulunmaktadır? Bunların tutulma nedenleri nelerdir? Bakanlık olarak bu konuda neler yapılmaktadır?

3- Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin dünya deniz ticareti içindeki payı ne kadardır? Bunun geliştirilmesine yönelik olarak son 6 yılda ne gibi adımlar atılmıştır?

**CEVAPLAR:**

Türk Bayraklı gemiler Paris Memorandumu kapsamında 2000, 2001 ve 2002 yıllarındaki tutulma sayısının çok fazla olması dolayısıyla (toplam tutulma sayısı 545 gemi) Paris Memorandumu çerçevesinde kategori atlayamamıştır. Ancak Bakanlığımız bağlı kuruluşu olan Denizcilik Müsteşarlığınca başlatılan Denetim ve Eğitim Seferberliği neticesinde, liman devleti denetimlerinde Türk Bayraklı gemiler 2003, 2004 ve 2005 yılları itibariyle giderek iyileşen bir performans göstererek ilk kez 2005 yılında Orta Dereceli Yüksek Risk kategorisine, 2006 yılında ise Gri Liste'ye geçmiştir. Kara Liste'nin Çok Yüksek Riskli gemiler kategorisinden Gri Liste'ye geçilebilmesi Türk Bayraklı gemilerin tutulmalarının % 80 oranında azaltılması sonucunda mümkün olmuştur. Türk Bayraklı gemilerin 2008 yılı itibariyle performansı iyileşmeye devam etmiş olup, halen Gri Liste'de bulunmaktadır.

Paris Memorandumu kayıtlarına göre 2009 yılında ise 95 adet Türk Bayraklı gemi denetlenmiş ve 4 gemi tutulmuştur.

2008 yılında Paris MoU kapsamında tutulan Türk Bayraklı gemilerin yoğunluklu olarak tutuldukları sebepler incelendiğinde, aşağıdaki sebeplerden dolayı tutuldukları görülmektedir:

- ❖ Yangınla acil mücadele ve emniyet tedbirleri eksiklikleri ile ilgili tutulma,
- ❖ ISM Kod eksiklikleri ile ilgili tutulma,
- ❖ Seyir emniyeti eksiklikleri ile ilgili tutulma,
- ❖ Ana ve yardımcı makine ve ekipman eksiklikleri ile ilgili tutulma,
- ❖ Can kurtarma araçları eksiklikleri ile ilgili tutulma,
- ❖ MARPOL 73/78 ve operasyonel eksiklikleri ile ilgili tutulma,
- ❖ Yapısal eksiklikler ile ilgili tutulma,
- ❖ Gemi sertifikaları ve dokümanları eksiklikleri ile ilgili tutulma,

Bundan sonraki hedef ise Beyaz Liste'ye geçiş olup, anılan hedefe ulaşabilmek için yurtdışında tutulan Türk Bayraklı gemilere, geldikleri ilk Türk Limanında Eğitim ve Denetim Seferberliği kapsamında Program dışı Sörvey uygulaması ve limanlarımızdan yurtdışına çıkış yapacak olan Türk Bayraklı gemilere, yurtdışındaki denetimlere hazırlıklı gitmelerini sağlamak amacıyla Önsörvey uygulaması yapılmaktadır. 2009 yılı itibariyle Türk Bayraklı gemilerin işletici kuruluşlarına ilâve

denetimler yapılmakta, ayrıca, Türk Bayraklı gemileri klaslayan klas kuruluşlarının yıllık denetimleri gerçekleştirilmektedir. Diğer taraftan, denetim faaliyetlerini yürüten personelin bilgi ve deneyimlerinin artırılması amacıyla ülkemizde ve yurtdışında gemi denetimlerine ilişkin olarak gerçekleştirilen eğitimlere mümkün olduğunca katılım sağlanmasına hassasiyet gösterilmektedir. Ayrıca, gemi işletici kuruluşların, gemi tutulmalarının önlenmesi amacıyla bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesini sağlamak amacıyla Deniz Ticaret Odası ile koordineli olarak bilgilendirme toplantıları ve sektöre yönelik sunumlar yapılmaktadır.

Türk Bayraklı gemilerin 1999-2009 yılları arasında Paris Mou kapsamında denetim-tutulma sayıları ile kara-gri-beyaz listedeki durumlarını gösterir tablo Ek-1, Türk Bayraklı gemilerin 2001-2009 yılları arasında Paris Mou kapsamında durum analizini gösterir tablo Ek-2’de gönderilmiştir.

#### **Ülkemizin Dünya Deniz Ticaret Taşımalarındaki Payı:**

Dünya deniz ticaret hacmi 2002 yılında 5.88 milyar ton iken, 2007 yılında 8,02 milyar tona ulaşmıştır. Ülkemizin denizyolu ile gerçekleştirdiği dış ticaret taşımalarının toplamı (ithalat, ihracat ve transit taşımalar dahil) 2002 yılında 0,16 milyar ton iken, 2007 yılında 0,25 milyar tona ulaşmıştır. Bu itibarla ülkemizin dünya deniz ticaret taşımalarından aldığı pay 2002 yılında % 2,7 iken, 2007 yılında % 3,1’e ulaşmıştır. Dünya deniz ticaret hacmi 2002-2007 yılları arasında % 73 oranında artarken, ülkemizin aynı döneme ait dış ticaret taşımaları da % 64 oranında artış göstermiştir.

Türk deniz ticaretinin geliştirilmesi doğrultusunda çok kısa bir süre içerisinde devrim niteliğinde olan bir çok yeniliğe imza atmıştır.

-Öncelikle, Kabotaj hattında, Türk limanları arasında çalışan yük ve yolcu taşıyan gemilere, hizmet gemilerine, balıkçı gemilerine ve ticari yatlara 01 Ocak 2004 tarihinden itibaren Özel Tüketim Vergisi sıfırlanmış olarak yakıt verilmesine dair Bakanlar Kurulu Kararı 16.07.2003 tarih ve 25170 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Böylelikle sayılan deniz taşıtlarının yakıt masrafı % 65 oranında azaltılmış ve yıllardan beri kara taşımacılığını denize kaydırmak için gerekli en büyük teşvik hayata geçirilmiştir.

Devletin sektöre ÖTV’siz yakıt kullanma imkânı tanınması neticesinde sektörün taşıma ücretlerinde indirimle gitmesi sağlanmış ve vatandaşın daha ucuza taşımacılık hizmeti alması mümkün olmuştur. İDO’nun yakıt indiriminden dolayı taşıma ücretlerinde yapılan % 25 ila % 42 arasında yapılan indirimden dolayı yolcu sayısı % 35, araç sayısı % 45 artmıştır. Açıklamalardan anlaşılabacağı üzere, yapılan bu düzenleme, ve yapılan çalışmaların en somut şekilde vatandaşa yansıtıldığına açık bir örneğidir.

-Kabotaj hattında denizyolu ile yük ve yolcu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik olarak, özellikle karayolu vasıtasıyla gerçekleştirilen trafiğin denizlere kaydırılması veya kombine taşımacılık vasıtasıyla karayolu kullanımının azaltılması amacıyla, mevcut imkân ve kabiliyetlerin tespit edilerek, özel sektörün uygun yerlerde ve uygun şartlarla yatırıma özendirilmesi, bu yatırımların tesviki ve tutundurulması

Anılan projeye, Denizcilik Müsteşarlığının [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr) adresinde yer alan "Kabotaj Saha Etüt Çalışması" bağlantısından ulaşılabilir. Anılan web sayfası üzerinde kullanım kılavuzunun yer aldığı bir yardım menüsü de bulunmaktadır. Hazırlanan internet sayfasında transit süre analizi ve yük kapasitesi bakımından avantajlı bulunan yük ve yolcu taşımacılığı hatlarının tamamı maliyet analizleri ile birlikte yer almaktadır. Bu çalışma, bir karar destek sistemi gibi yatırımcıya fikir vermektedir.

Ayrıca, Kabotaj Hattında Yapılacak Düzenli Seferlere İlişkin Esaslar ile ülkemizde kabotaj hattında denizyolu ulaşımının özendirilerek yaygınlaştırılması, karayolu taşımacılığının deniz yoluna kaydırılması suretiyle karayolu trafiğinin azaltılması ve güvenirliliğinin artırılması ile limanlarımız arasındaki taşımacılık faaliyetlerinin düzenli hale getirilmesi sağlanmıştır.

-Denizcilik Müsteşarlığının yoğun çaba ve çalışmaları sonucunda, 7/11/2003 tarihli ve 25282 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Yükleme Taşıma ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Denetimi Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ"ın 12 nci maddesinde yapılan değişiklik ile; Gümrüğe tabi eşya ile kabotaj yüklerinin birbirine karışmaması için önlem alınması, kabotaj yükleri hakkında gümrüklerin bilgilendirilmesi şartının yerine getirilmesi halinde her türlü taşımaya izin verilmiştir.

Tebliğ hükümleri son derece açık ve şüphe götürmeyecek niteliktedir. Uygulamanın nasıl yapılacağı konusunda ilgili genelgelerin yayınlanmasıyla konteynerle kabotaj taşımalarında belirgin artışın yaşanması beklenmektedir.

-Yurt Dışı Bağlantılı Düzenli Sefer Yapacak Gemilerde Aranacak Kriterler, Yurt Dışı Bağlantılı Düzenli Sefer Yapacak Gemilere uygulanarak, ülkemiz limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan denizyolu ulaşımının özendirilerek yaygınlaştırılması ve limanlar arasındaki taşımacılık faaliyetlerinin düzenli hale getirilmesi sağlanmıştır.

-Türk limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığını teşvik etmek, ülkemize gelen gemi sayısını artırmak, ülkemiz üzerinden taşınacak transit yük miktarını artırmak için liman tarifeleri 1 Ağustos 2003 tarihinden geçerli olmak üzere yaklaşık % 50 oranında indirilmiş, uygulamanın kontrol ve denetimi de Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir.

Bu çerçevede kılavuzluk, römorkaj, liman rıhtım ücretleri, ayakbastı ve gemilerden atık alım ücretleri düşürülmüştür.

-Yine, 1 Ağustos 2003 tarihinden itibaren Türk Boğazlarından geçen gemiler dışında, limanlarımıza uğrayan gemilerden alınan fener ve tahlisiye ücretlerinde % 30 indirim yapılmıştır.

-Ayrıca, Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü'nce kabotaj hattında çalışan gemiler ile yolcu gemilerinden alınan sağlık resmi % 50 oranında indirilmiştir. Yine tarifeli sefer kavramı getirilerek, düzenli sefer yapan yolcu ve ro-ro gemilerinin gün içinde yaptıkları düzenli seferler tek sefer sayılmıştır. Böylelikle bu

-Türk Ticaret Kanunu'nda yapılan değişiklikle, "Deniz İhtisas Mahkemeleri" nin kurulması kabul edilmiştir. Deniz ihtisas mahkemeleri ile denizcilik ihtilafları en kısa sürede ehil hakimler tarafından adil bir yargılama çerçevesinde yasalara, deniz örf ve adetlerine uygun olarak sonuçlandırılacaktır.

-TTK. 823. maddesindeki değişiklik ile, hangi gemilerin Türk gemisi olarak kabul edileceği yeniden düzenlenmiş, denizcilik şirketleri hisselerinin halka açılabilmesi sağlanmıştır. Bu suretle gerek yerli sermaye gerekse yabancı sermayeyi bu sektöre çekebilmek imkânı oluşturulmuştur.

-TTK.824. maddesinde yapılan değişiklik ile, Türk gemisi olmayan bir gemiye en fazla iki yıl süre ile geçici olarak Türk Bayrağı çekme izni verilirken, iki yıl sonunda 2 yıldan fazla sözleşme olduğu takdirde ve şartların devam ettiği ispatlanıp Denizcilik Müsteşarlığına başvurması şartıyla iki yıla kadar tekrar Türk Bayrağı çekme müsaadesi verilebilmektedir.

- Mevcut yasada yabancı para ile ödenecek borçlar için yabancı para üzerinden gemi ipoteği kurmak Maliye Bakanlığının iznine tabi iken, TTK. 939. maddesinde yapılan değişiklik ile, bu izin keyfiyeti kaldırılmıştır. Böylelikle 939. madde, Medeni Kanun'un 766/a maddesinde 1990 yılında yapılan değişiklikle uyumlu hale getirildiği gibi, gereksiz bürokratik işlemler de kaldırılmıştır.

-TTK. 1245. maddesinde yapılan değişiklik ile, bir geminin yurt içinde cebri icra ile satış sonuçlarına paralel olarak geminin yurt dışında cebri icra yolu ile satılması halinde de gemi üzerindeki kanuni rehin haklarının kalkması hükmü getirilmiştir.

Bu düzenleme aynı zamanda yabancı finans kuruluşlarının Türk bayraklı gemilere kredi vermesi imkanını sağlayacak, denizcilik sektörünün önünü açarak deniz ticaret filomuzun daha da güçlenmesini sağlayacaktır.

**TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN 1999-2009 YILLARI ARASINDA  
PARİS MOU KAPSAMINDA DENETİM-TUTULMA SAYILARI İLE  
KARA-GRİ-BEYAZ LİSTEDEKİ DURUMLARI**

| YILLAR                  | DENETİM<br>SAYISI | TUTULAN<br>GEMİ SAYISI | %<br>ORAN | EXCESS<br>FACTOR | KARA-GRİ-BEYAZ<br>LİSTEDEKİ DURUM |
|-------------------------|-------------------|------------------------|-----------|------------------|-----------------------------------|
| 1999                    | 665               | 163                    | 24,51%    | 5,48             | ÇOK YÜKSEK RİSK                   |
| 2000                    | 726               | 173                    | 23,83%    | 5,49             | ÇOK YÜKSEK RİSK                   |
| 2001                    | 862               | 212                    | 24,59%    | 6,28             | ÇOK YÜKSEK RİSK                   |
| 2002                    | 852               | 160                    | 18,78%    | 5,65             | ÇOK YÜKSEK RİSK                   |
| 2003                    | 749               | 131                    | 17,49%    | 5,03             | ÇOK YÜKSEK RİSK                   |
| 2004                    | 776               | 67                     | 8,63%     | 3,29             | YÜKSEK RİSK                       |
| 2005                    | 597               | 45                     | 7,54%     | 2,11             | ORTA DERECELİ YÜKSEK RİSK         |
| 2006                    | 595               | 43                     | 7,20%     | 0,92             | GRİ LİSTE                         |
| 2007                    | 670               | 41                     | 6,12%     | 0,44             | GRİ LİSTE                         |
| 2008                    | 780               | 45                     | 5,77%     | 0,11             | GRİ LİSTE                         |
| 2009<br>(09 Nisan 2009) | 201               | 10                     | 4,98%     | -0,06            |                                   |

**Excess factor:** Memorandum kapsamındaki üye ülke limanlarında son üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan tüm gemilerin değerleri baz alınarak belirlenen ve ülkelerin Kara-Gri-Beyaz Liste'deki durumlarını gösteren değer.

**TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN 2001-2009 YILLARI ARASINDA PARİS MOU KAPSAMINDA  
DURUM ANALİZİ**

| YILLAR | DENETİM SAYISI | TUTULAN GEMİ SAYISI | TUTULMA /DENETİM % ORANI | EXCESS FACTOR* |
|--------|----------------|---------------------|--------------------------|----------------|
| 2001   | 862            | 212                 | 24,59                    | 6,28           |
| 2002   | 852            | 160                 | 18,78                    | 5,65           |
| 2003   | 749            | 131                 | 17,49                    | 5,03           |
| 2004   | 776            | 67                  | 8,63                     | 3,29           |
| 2005   | 597            | 45                  | 7,54                     | 2,11           |
| 2006   | 595            | 42                  | 7,05                     | 0,92           |
| 2007   | 670            | 41                  | 6,12                     | 0,44           |
| 2008   | 780            | 45                  | 5,77                     | 0,11           |
| 2009** | 201            | 10                  | 4,98                     | -0,06          |

(\*) EXCESS FACTOR: Memorandum kapsamındaki üye ülke limanlarında son üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan tüm gemilerin değerleri baz alınarak belirlenen ve ülkelerin Kara-Gri-Beyaz Liste'deki durumlarını gösteren değer.

(\*\*): 09 Nisan 2009 tarihi itibarıyla.