GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

TASLAĞIN GENELİ ÜZERİNDEKİ GÖRÜŞ VE DEĞERLENDİRMELER

Sayın Yetkili,

İlgi yazınız ile konu Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik Taslağı hakkında Derneğimizin görüşlerinin bildirilmesi istenmiştir.

Konu ile ilgili görüşlerimizden önce güncel durum ile ilgili genel değerlendirmemizi kısaca arz etmek istiyoruz. Bilindiği üzere tüm dünyada seyir, can, mal ve çevre emniyeti hizmeti olarak kabul edilen kılavuzluk hizmetleri, 2019 yılında yapılan görevlendirme ile kamu ve özel kuruluşlar tarafından verilmektedir.

9 Temmuz 2024 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan 7519 numaralı kanunun 1. Maddesi ile 14/04/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 10 uncu maddesi değiştirilmiş; 2. Maddesi ile 618 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir. Bu ek madde kapsamında, ‘’sınırları ile hizmet koşulları yönetmelikle belirlenen bölgesel hizmet sahalarında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, 4046 sayılı Kanunun 18 inci maddesinde belirtilen işletme hakkının verilmesi yöntemi kullanılarak ihale yoluyla gerçek veya tüzel kişilere yirmi yılı geçmemek üzere Bakanlık tarafından devredilebilir’’ hükmü amirdir.

Bu doğrultuda, hazırlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik Taslağına Derneğimiz görüşlerini: Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetlerinin tüm dünyada olduğu gibi, kamu yararı ve sorumluluğu önceliğiyle, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliği odaklı olarak yürütülmesini; verilecek hizmetlerin ticari bir faaliyet olarak değerlendirilmeden, disiplinli, düzenli, sürekli ve hizmet kalitesinin yükseltilmesinin hedeflenmesini; hizmetlerin en önemli niteliği olan kılavuz kaptanların ticari bir baskı altında olmaması ve hizmetlerde rekabet olmamasını amaç alarak, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliğine etkisi ne olacak sorusu ile değerlendirerek hazırladığımızı arz etmek istiyoruz.

Taslak yönetmeliğin hazırlanmasında kamunun azami iktisadi menfaati ve şeffaf rekabetin esas alındığı görülmekte ancak kendi içinde bazı belirsizlik ve çelişkiler göze çarpmaktadır.

1- Bölgesel hizmet sahalarının; aynı Bölge Liman Başkanlığı İdari Sınırları içerisinde kalmalarına rağmen birden fazla hizmet sahasına bölünmesinin, ihtiyaç duyulan ortak çalışma noktaları olmasına rağmen hizmet sahalarının farklı işleticilerin sorumluluğuna verilmesinin, konu sahaların birbirleri ile olan etkileşim zorunluluklarında ve yetki alanı uygulamalarında; kurulmak istenen sisteme aykırılık doğuracağı ve aslında tüm bölge bütün bir liman olarak çalıştığı halde idari olarak bölünen kısımlar emniyetin bütüncüllük algısını yok etmektedir.
2- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yapılacak olan ihalelerinin usulünde tercih edilen ucu açık bir rekabetin sonunda yetkilendirilen işleticinin zaman içerisinde işletme giderlerini düşürmek adına tasarrufların; can, mal ve çevre emniyeti hususlarında asgari isterlerden açık/örtülü imtina etmesi olası görülmektedir. Açık arttırmada hayatın normal akışına aykırı teklifler idare tarafından nasıl karşılanacaktır? Açık arttırmada bir üst limit olacak mıdır?

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

3- Tecrübe, kamu menfaatlerinin gözetilmesi ve aşinalığın kılavuzluk hizmetlerinin 3 sacayağını oluşturduğu düşünüldüğünde, bir bölgesel hizmet sahası içinde bulunan kıyı tesisine ait yeterliliğin o bölgesel hizmet sahası için bölge yeterliliği sayılması kılavuzluk hizmetine temelden terstir. Pratikte bu uygulama seyir ve manevra ehemmiyeti açısından yüksek risk içerdiği gibi Anayasa'nın eşitlik ilkesine de aykırıdır. Bu kapsamda bu uygulamaya ilişkin Madde 10 Fıkra 3'ün son cümlesi olan ***"Bir bölgesel hizmet sahası içinde bulunan herhangi bir kıyı tesisine yönelik yeterlik belgesi bulunan kılavuz kaptan, o bölgesel hizmet sahası için bölgesel yeterlikli sayılır"*** ifadesinin Yönetmelik'ten çıkarılmasını öneririz.

4- Liman tesisi işletmecilerinin kılavuzluk römorkörcülük hizmetlerini kendilerinin vermek istememesi durumunda hizmet alımı yapacakları kuruluşlar ile ilgili bir tanım bulunmamasının çerçevenin tam çizilmemiş olmasına sebebiyet verdiği görülmektedir.

5- Yönetmelikte kılavuz kaptanların özlük haklarına ilişkin asgari koşullar belirlenmediği için açık arttırmalı ihaleyle oluşacak rekabet koşulları ücretler ve diğer özlük hakları üzerinde baskılara ve düşmelere yol açabilir. Özlük haklarındaki düşmeler zaman içinde kılavuz kaptanların vasıflarına ve sayılarına, sonuç olarak da seyir emniyetine olumsuz yönde yansıyabilir. Yönetmelikteki bu eksikliklerin giderilmesini öneririz.

6- Bir bölgesel hizmet sahasında aynı kişi olarak kabul edilen isteklilerin kılavuzluk veya römorkörcülük hizmetlerinden sadece birini yapabileceği tanımlanmıştır. Ancak aynı bölgede bu hizmetlerden birini yapabilen isteklinin o bölgede liman işletmesi sahibi/ortağı olması halinde, acil bir durumda kendi sahibi/ortağı olduğu limana öncelik vermesinin önünde yasal bir engel yoktur. Bu durum diğer limanlara karşı **haksız rekabetin** önünü açacağı ve bu doğrultuda can, mal ve çevre emniyetinin sekteye uğramasına yol açabileceği gibi yetkili işleticinin işvereni olduğu kılavuz kaptan ve römorkör personeli gibi ücretli çalışanlarının da kamu yararı gözetip davranma özgürlük ve sorumlulukları önünde engel oluşturmaktadır (**Bknz 4ncü Bölüm Md24 5nci bent**). 14.04.1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununa Resmî Gazete'de 32597 sayı ve 09.06.2024 Salı günü yayınlanarak yürürlüğe giren 7519 sayılı ve 4/7/2024 kabul tarihli kanunun 2. maddesiyle eklenen Ek Madde 1'de "Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu yararı ve sorumluluğu önceliğiyle, bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliği odaklı olarak yürütülmesi esastır." ifadesiyle hizmetin bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi vurgulanmıştır. Yine aynı madde uyarınca çıkarılan Yönetmeliğin "Yasaklar ve yükümlülükler" başlığı altında madde 24'ün 5. bendinde ***"Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek emniyet ve güvenlik odaklı ve ayrımcılık yapılmadan yürütülmesi esastır. Bu hizmetleri verenler, haksız rekabet ve hukuka aykırı çıkar sağlayacak tutum ve davranışta bulunamaz."*** hükmüne uygun olarak kılavuzluk hizmetinin kesin olarak tarafı olan donatanlar, acenteler, liman işletmeleri ve diğer menfaat ilişkisi oluşturabilecek hizmetleri veren şirketlerin bu hizmetlerden ayrı tutularak ihale dışında tutulmasını öneririz.

7- 19.09.2024 tarihli ve 2187670 sayılı Bakanlık Makam Olur'u ile KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK İLE PALAMAR HİZMETLERİNİN ÜCRETLERİ HAKKINDA YÖNERGE yayınlanmıştır.

Yönergede ***"BİRİNCİ BÖLÜM Başlangıç Hükümleri Amaç MADDE 1 – (1) Bu Yönergenin amacı gemilere verilen kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar hizmetlerinin ücretlerinin tespiti ile bu ücretlerin uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir."*** denilmiş ve yine yönergenin İKİNCİ BÖLÜM ***"Ücretlerin Uygulanmasına İlişkin Kurallar MADDE 5 – (1) Ücretlerin genel uygulama esasları aşağıda verilmiştir:***

a) Tüm hizmet verenler 618 sayılı Kanun hükümleri doğrultusunda belirlenen payı öderler.

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

b) Bu Yönerge kapsamında verilen hizmetlere yönelik ücretler Ek'te yer almaktadır. Ücretler, her yıl ABD İşçi İstatistikleri Bürosunun tüketici fiyat endeksi verisi baz alınarak ABD Doları (USD) enflasyonu oranında artırılır. Bu değer, her yıl aralık ayı enflasyon verisi hesaba katılmak suretiyle son 12 aylık enflasyon baz alınarak 1 Şubat'ta uygulanmak üzere İdare tarafından ilan edilir. Tüketici fiyat endeksi verisinin eksi değer olması durumunda önceki yılın ücretlendirmesi devam eder.

c) Hizmet verenler Ek'te yer alan ücretlerin üstünde ücret uygulayamaz. Belirtilen ücretlerin altında ücret uygulanması veya verilen hizmetlerden ücret alınmaması durumunda, gayrisafi hasılat üzerinden ödenmesi gereken paylar Ek'te yer alan ücret üzerinden hesaplanarak ödenir." denilmektedir.

Yönergenin Ek-Ücret tablosu ise aşağıdaki gibidir.

Kılavuzluk Ücret Tablosu									
Kabotaj Hattında Çalışan Gemiler		**Yolcu, RO-PAX, RO-RO, Araba Taşıyıcı Gemi**		**Konteyner Gemileri**		**Diğer Gemiler**		**ETAP**	
0-1000	+1000	0-1000	+1000	0-1000	+1000	0-1000	+1000	0-1000	+1000
70	**25**	**116**	**46**	**153**	**65**	**197**	**81**	**152**	**73**

Römorkörcülük Ücret Tablosu							
Kabotaj Hattında Çalışan Gemiler		**Yolcu, RO-PAX, RO-RO, Araba Taşıyıcı Gemi**		**Konteyner Gemileri**		**Diğer Gemiler**	
0-1000	+1000	0-1000	+1000	0-1000	+1000	0-1000	+1000
119	**25**	**224**	**40**	**299**	**56**	**373**	**70**

Palamar Ücret Tablosu			
Kabotaj Hattında Çalışan Gemiler		**Diğer Gemiler**	
0-1000	+1000	0-1000	+1000
11	**6**	**22**	**11**

19 Eylül 2023 SALI tarihli ve 32314 sayılı resmi gazetede ise GEMİ ACENTELİK HİZMETLERİ ÜCRET TARİFESİNE İLİŞKİN TEBLİĞ yayınlanmıştır (https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/09/20230919-3.htm)

Bu tebliğin Amaç MADDE 1'i "(1) Bu Tebliğin amacı, 5/3/2012 tarihli ve 28224 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümlerine göre yetkilendirilen gemi acentelerinin asgari hizmet ücret tarifesini belirlemektir." Şeklindedir. Tebliğin ekinde ise Acentelik hizmet tarifesine ilişkin detaylı bilgiler bulunmaktadır. Devletimiz GEMİ ACENTELİK HİZMETLERİ'nde olduğu gibi diğer uzmanlık isteyen bazı hizmetlerde

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

de (Örneğin, Uzlaştırmacı Arabuluculuk, Bilirkişilik gibi) asgari ücret tarifeleri belirlemiştir ve bu hizmetler bu tarifelere uygun bir şekilde yapılmaktadır. Taslak yönetmelikte ise Kılavuzluk Hizmetleri kamuya ödenecek pay üzerinden rekabete açılmaktadır. Aynı yönetmelik taslağında Kılavuz Kaptanların çalıştırıldıkları firmalardan elde etmesi gereken asgari ücretler tarif edilmemiştir. Bu durumda Kılavuzluk hizmeti vermeye istekli firmaların ana giderlerinin Kılavuzluk ücreti olması sebebi ile Kılavuzlar Kaptanlar'a vereceği ücretleri düşürmek sureti ile rekabet edeceği tartışmaya yer bırakmayacak kadar açık bir durumdur.

Kılavuzluk sektörünün sadece gelir getirecek ticari bir faaliyet olarak görülmesi ve bu nedenle bu faaliyeti yerine getirmek isteyen istekli firmaların kılavuzluk ücretleri üzerinden yıkıcı bir yarış içine girmeleri ya da yarışma yerine can, mal çevre güvenliği ile milletimizin refahını ve iktisadi gelişmesini olumsuz etkileyecek iş birliklerine gitmesi ya da mali güçlerini kullanarak sömürücü ve dışlayıcı eylemlerde bulunmayı tercih etmeleri söz konusu olabilecektir. Muhtemel bu eylemlerin aynı zamanda girişim özgürlüğünü kısıtlayacağı, bunun yanında temel hak ve özgürlüklerin sekteye uğrayacağı açıktır. Bu durum kısa bir zaman sonra yetişmiş kılavuz Kaptanların ya bu mesleği bırakması ya da tekrar gemilerde kaptanlığa dönmesi anlamına geleceğinden bu durum can, mal çevre güvenliği bakımından büyük zafiyetler doğurabilecektir.

Yukarıda açıklanan nedenlerle yönetmeliğin ekinde Kılavuz Kaptan asgari ücret tarifesi yayınlanmalı ve istekli firmaların istihdam edecekleri Kılavuz Kaptanlara ödemek zorunda oldukları Bakanlıkça yayınlanacak Kılavuz Kaptan asgari ücret tarifesine uyması zorunluluğu getirilmelidir.

Kılavuzluk hizmeti veren firmaların istihdam edecekleri Kılavuz Kaptanlara ödemek zorunda oldukları asgari aylık net ücret her yıl yayınlanacak olan ve 19.09.2024 tarihli ve 2187670 sayılı Bakanlık Makam Olur'u ile yayınlanan KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK İLE PALAMAR HİZMETLERİNİN ÜCRETLERİ HAKKINDA YÖNERGE'nin Ek Ücret tablosu (USD-GRT) Kılavuzluk ücret tablosu diğer gemiler bölümü ve 90.000 GRT esas alınacak şekilde hesap edilmesinin yerinde ve hakkaniyete uygun olduğu değerlendirilmektedir.

Kılavuz Kaptan asgari ücret tarifesinden düşük gelir elde edebilecek Kılavuzluk hizmet bölge ve/veya limanlarda ise Bakanlıkça ayrıca Kılavuzluk hizmet tarifesi belirlenmeli, hiçbir durumda Kılavuzluk hizmeti veren firmaların istihdam edecekleri Kılavuz Kaptanlara ödemek zorunda oldukları **Asgari aylık net ücret altında bir ücret verilmesine müsaade edilmeyerek bu durumun Yönetmeliğin *Ceza Yasaklar* bölümüne asgari ücret tarifesine işleticiye her bir kılavuz kaptan için kılavuz kaptana ödemek zorunda olduğu aylık ücretin 5 misli ceza yazılır** şeklinde bir madde ile koruma altına alınması sağlanmasının doğru olacağı değerlendirilmektedir.

8-Taslak yönetmelik 5nci Bölüm Madde:29 Bent:2

"İzmit Körfezi'nde verilecek etap seyri hizmeti, geminin yanaşacağı/kalkış yaptığı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından, iki nokta arasında yapılacak kılavuzlu seyir ile demir atma hizmetleri geminin kalkış yaptığı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından verilir. Demir alma hizmeti ise geminin demirden kalkıp yanaşacağı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından verilir." denilmektedir. Bu durumda aşağıda yaşanması muhtemel olayların yaratacağı kaos ve kaynak israfı sıralanmıştır.

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

Yarımca demir yerinde bulunan (Kocaeli 2) ve Limaş bölgesine (Kocaeli 3) yanaşacak olan bir tanker için 3 no'lu bölgede hizmet veren kılavuzluk teşkilatı 2 nolu bölgede kılavuz botu/botları bulundurmak durumunda olacaktır. Bir başka örnek olarak 1 nolu bölgede Poliport limanında bulunan bir kuru yük gemisi İzmit Demir Bölgesine gideceğinde 3 nolu bölgede kılavuz botu bulundurmak zorunda olacaktır. Yine benzer bir örnek olarak 1 nolu bölgede bulunan Poliport veya Solventaş iskelelerinden Yarımca demir bölgesine gittiğinde yine 1 nolu bölgede hizmet veren teşkilat 2 nolu bölgede kılavuz botu bulundurmak durumunda kalacaktır.

Bu duruma yakın benzer bir kaosun da her 3 bölgeye ait kılavuzları istasyonlardan iskelelere veya iskelelerden istasyonlara götüren araç filoları nezdinde de yaşanacağı ve büyük bir kaynak israfının söz konusu olacağını söyleyebiliriz. Eskiden tek kılavuzluk bölgesi olarak hizmet veren İzmit Körfez Bölgesinin 3 farklı bölgeye bölünecek olması 3 farklı teşkilatın kılavuz kaptanları arasında seyir emniyetini olumsuz etkileyecek bir koordinasyon eksikliğine de neden olacaktır. Küresel ölçekte karbon izi düşürülmeye, maliyetlerin azaltılması için hybrid/tam elektrikli sistemler tercih/teşvik edilirken rekabet adına tüm bunlardan feragat edilmesi bu çabalara uygun gözükmemektedir. Kaldı ki şu anda bile rekabet adına Kocaeli limanında liman tesisi olarak kendi kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini veren teşkilatın etap seyri yapmaya yetkili teşkilatın kılavuz kaptanlarının liman içerisinden karayolu ile ulaşımını engellediği gerçeği göz önünde dururken çok teşkilatlı bir bölgesel hizmet sahasında rekabetin nelere yol açabileceği hakkında fikir vermektedir.

Benzer bir durum da Aliağa Bölgesel hizmet sahası için geçerlidir. İzmir Aliağa Bölgesinin Aliağa 1 ve Aliağa 2 Bölgeleri olarak ikiye ayrılması bölünmenin Nemrut Körfezinin tam ortasından geçiyor olması nedeniyle bazı sıkıntıları da beraberinde getirecektir. Petkim İskelesinin kılavuzluk izni de hesaba katıldığında Nemrut Körfezi gibi dar bir alanda aynı anda 3 farklı kılavuzluk teşkilatının kılavuz kaptanlarının görev yapacak olması koordinasyon eksikliğinden kaynaklanacak seyir emniyetine ilişkin bazı kaygıları da beraberinde götürmektedir. Esasen Aliağa bölgesi seyir ve kılavuzluk hizmetlerinin emniyeti ve bütünlüğü açısından ikiye bölünmeden tek bölge olarak değerlendirilmesi daha isabetli olacaktır. Tüpraş ve Petkim gibi kılavuzluk hizmet izni olan tesisler de hesaba katıldığında bu düzenlemeyle bu bölgede dört ayrı kılavuzluk teşkilatının hizmet verecek olması seyir ve kılavuzluk hizmetlerinin emniyeti ve kalitesi açısından tekrar üzerinde durulması gereken önemli bir husustur.

Bir bölgesel hizmet sahasında farklı kılavuzluk teşkilatlarının farklı kılavuz botları ile yapacakları kılavuz transfer operasyonu sayısı katlanacak ve türlü hava, görüş ve deniz şartlarında can güvenliği anlamında da gereksiz risk alınacaktır.

9- 2019 senesinde kamu eli ile ülkemiz deniz yetki alanları 20 yıllığına belirli özel sektör şirketlerine belirli kriterler gözetilerek tahsis edilmiş olmasına karşın sadece 5 yıl sonra yani beklenenden 15 sene önce iptal edilmesi ; bölgesel hizmet sahalarında iş gören teşkilat çalışanı kılavuz kaptanlar başta olmak üzere buralarda çalışan telsiz muhaberecisi (telsizci) , kılavuz kaptanların limanlara ulaşımını sağlayacak şoförler , kılavuzluk istasyonu çalışanı iaşe-ibate ve temizlik vb.personel, ofis personeli vb. binlerce çalışanın işlerini kaybetme ihtimal ve tehlikesini ortaya çıkarmıştır. Sosyal bir devletinin görevi ve ödevi olarak da T.C. Anayasasının 49.maddesinde belirtildiği üzere: 'Çalışma, herkesin hakkı ve ödevidir. Devlet, çalışanların hayat seviyesini yükseltmek, çalışma hayatını geliştirmek için çalışanları korumak, çalışmayı desteklemek ve işsizliği önlemeye elverişli ekonomik bir ortam yaratmak için gerekli tedbirleri alır." Bu nedenle de, Devlet eliyle yapılan bir ihale ve düzenlemede, ihale sonrası fiili duruma göre çalışma yeterliğini kaybeden Teşkilatların

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

bütün çalışanlarının, bölgesel hizmet sahasında yeni görev alacak ihale üzerine kalmış yeni teşkilatlarca istihdamının sağlanmasının zorunlu tutulmasını yönetmelikle belirtilmesi ve istenilmesi gerekmektedir.

10-Ceyhan Bölge Liman Başkanlığı İdari Sahası içerisinde bulunan ihaleye konu Hizmet Sahası (Botaş Hariç) için istenilen 4 kılavuz kaptan bölgede bulunan liman tesisi ve yanaşma yeri sayısı ve bölgenin büyüklüğü göz önüne alındığında yetersizdir. Şöyle ki; Bölge Hizmet sahasında Botaş tesisleri hariç;

1-Sönmez Çimento İskelesi
2-Akdeniz Tersanesi
3-Toros Gübre İskeleleri
4-Sanko İskelesi
5-Sugözü Termik Santrali
6-Emba Termik Santrali İskelesi

olmak üzere 6 farklı ve büyük kıyı tesisi mevcuttur ve aynı anda 20 kadar geminin yanaşmasına imkan vermektedir. Bölgenin her iki ucu arası 12 deniz mili olup kompakt değil, geniş bir liman sahasıdır. Bölgede minimum 4 kılavuz kaptan istenmesi durumunda vardiyada tek kılavuz kaptan bulunacak ve tek kılavuz kaptanın günlerce sürecek vardiyasında bu kadar geniş sahada bulunan iskele ve gemilere hızlı ve güvenli hizmet vermesi mümkün değildir. Bilahare, bölge deniz şartlarına tamamen açık olup yılın her mevsiminde deniz şartları sebebiyle gemilerin iskelelerden aynı anda acil kalkış ve deniz şartlarının düzelmesi sonrası da o kadar geminin tekrar yanaşması söz konusu olmaktadır. Bölge Hizmet sahası için belirlenen minimum kılavuz kaptan sayısının, 6 (Altı)'nin altında kalmayacak şekilde ve Ceyhan Bölge Liman Başkanlığı ve yetkili Kılavuzluk ile Römorkörcülük Teşkilatlarından da görüş alınarak yeniden değerlendirilmesi elzemdir.

11- Antalya Bölge Liman Başkanlığı Hizmet Sahası için istenilen 2 (İki) kılavuz kaptan, kılavuzluk mesleğinin güvenli ve sağlıklı olarak icra edilmesi hususunda gerçekçilikten çok uzaktır. En az 4 (Dört) kılavuz kaptan olarak tespit edilmesi gerekmektedir. Bilahare gerek Deniz İş Kanunu, gerekse de STCW mevzuatına göre istenilen çalışma ve dinlenme süreleri, 24 saat/365 gün çalışılan bir sistemde ve sadece 2 kılavuz kaptanın çalıştığı bir teşkilat yapısında sağlanması mümkün değildir. Kılavuz kaptanların yıllık izinleri, mazeret izinleri ve hastalık ve öngörülemeyen mücbir sebepler göz ardı edilmemelidir.

12- Samsun Bölge Liman Başkanlığı hizmet sahası için istenen asgari 5 (Beş) kılavuz kaptan sayısının, kılavuzluk mesleğinin güvenli ve sağlıklı olarak icra edilmesi, kılavuzluk sahasının 6 şamandıra ve 3 iskele olmak üzere 9 tesisten oluşması ve bunların tamamının açık tesisler olması nedeniyle yönetmelik taslağında 6 (Altı) kılavuz kaptana çıkarılmasının daha doğru olacağı değerlendirilmektedir. Kılavuz kaptanların yıllık izinleri, mazeret izinleri ve hastalık gibi öngörülemeyen mücbir sebepler de bu sayının arttırılması için gerekçeler arasında sayılabilir.

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

13- Eski yönetmelikte MIP ve Mersin-2 ayrı hizmet sahaları iken yeni yönetmelikte "Mersin Bölge Liman Başkanlığı İdari Saha Sınırı İçerisinde Kalan Alan" olarak tanımlanmış ve asgari Kılavuz Kaptan Sayısı 3 olarak belirtilmiştir. MIP hariç sadece Mersin-2 sahasında "Euroil Kazanlı Terminali, POAŞ, Mersin Yat Limanı, Alpet, Ataş, Opet, Enerji Mersin Terminali, Nergis Terminali, Savka Terminali, Akpet, Mersin Serbest Bölge terminalleri bulunmakta olup, eski yönetmelikte B Hizmet Sınıfı olarak belirlenmiş ve asgari 8 Kılavuz Kaptan İstihdamı gerekli görülmüştür. An itibariyle ilgili sahada çalışan tüm kılavuz kaptanların sayısı 19(ondokuz)'dur. Taslak yönetmelikte belirtilen asgari 3 kılavuz kaptan bölge için yeterli olmayıp şu anki şartlara uygun asgari bir sayıya yükseltilmesi gerektiği düşünülmektedir.

14- Kılavuzluk teşkilatlarından elde edilecek ve daha sonra Hazine/Maliye'ye devredilecek olan gelirin %5'lik kısmının, denizcilik eğitim kalitesini geliştirmek ve dünya standartlarının üzerine çıkartmak üzere kurulmuş Marmara Ereğlisi/Tekirdağ' da yer alan Ulusal Denizcilik Eğitim Merkezi'ndeki imkanların kılavuzluk hizmetinin ifasında görevli kılavuz kaptan/kılavuz botu personelinin pratik eğitim/simülasyon/olası acil durumlara müdahale hazırlık gibi çalışmalarda kullanılmak üzere, ülke denizciliğinin geliştirilmesi ile ARGE faaliyetlerine kaynak olarak ayrılmasının doğru ve faydalı olacağı değerlendirilmekte olup ARGE için ayrılacak bu payın TKKD Emniyet ve Eğitim komitesi UDEM tarafından belirlenecek şekilde IMO Resolution 960'ta belirtildiği gibi kılavuzluğun eğitim standartlarını geliştirmek için kullanılması ve römorkörcülük gelirlerinden de benzer bir payın ilgili römorkör personelinin simülasyon vb eğitim ve ARGE harcamalarına da ayrılması hizmet kalitelerinin gelecek projeksiyonunda doğru bulunmaktadır.

15- Taslak metin Madde:19 (a), (b), (c) alt başlıklarında tanımlı liman tesislerinin işlettikleri liman tesisine yönelik kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini verirken yeni düzenlemelere uymakla mükellef oldukları (Misal örnek 11.05.2007 tarihli TCDD Mersin Limanı 36 Yıl Süre İle İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi, Madde 4.1 ve 4.3, Madde 9.2 son cümle "***Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ile ilgili olabilecek yeni düzenlemelere İŞLETİCİ uymakla yükümlüdür***") düşünüldüğünde ilgili hizmetlere dönük ödenecek kamu payının içinde bulundukları bölgesel hizmet sahasındaki ihale ile belirlenen miktarda olmasının hem kamu menfaatleri lehine olacağı hem de aynı bölgedeki diğer liman tesislerine karşı haksız rekabete mahal vermeyeceği değerlendirilmektedir.

16- Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerinden alınacak cüzi miktarda bir payın da bu hizmetlerin ifasında görev alan emekçilerin can kaybı, sakatlık gibi istenmeyen durumlarda maddi ve manevi kayıplarını telafi etmek ve geride kalan ve bakmak zorunda oldukları yakınları, eş ve çocuklarına destek olmak amacıyla bir fon/kurulacak vakıf uhdesinde toplanmasının sosyal devlet ilkesine uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu fon/vakfın oluşturulması ile ilgili çalışmaları TKKD yönetim kurulunun başlatması uygun olacaktır.

17- İşleticilerin vardiya düzenlerinde seyir, can, mal ve çevre emniyeti düşünülerek, uhdesindeki çalışanların yorgunluk ve dinlenme saatlerinin kayıt altına alıp hizmetlerin ifasını organize etmede yardımcı olacak ve denetlenmeye müsaade edecek bir bilgisayar yazılımı temin ederek kullanmaları gerektiği düşünülmektedir. (STCW CODE Section A81, MLC Standard A2.3.5)

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

TASLAK METİN	ÖNERİ/TEKLİF METİN
Madde:5 Bent:1 (1) Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin gerekleri, coğrafî şartlar, deniz trafiği yoğunluğu, uğrak yapan gemilerin tip, boyut ve tonajları, elleçlenen yük miktarı ve özellikleri, özel güvenlik bölgeleri ile hizmetlerin emniyetli, etkin ve sürekliliği ve sürdürülebilirliği gözetilerek belirlenen bölgesel hizmet sahaları Ek-1'de yer almaktadır.	~~**Madde:5 Bent:1**~~ (1) ~~Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin gerekleri, coğrafî şartlar, deniz trafiği yoğunluğu, uğrak yapan gemilerin tip, boyut ve tonajları, elleçlenen yük miktarı ve özellikleri, özel güvenlik bölgeleri ile hizmetlerin emniyetli, etkin ve sürekliliği ve sürdürülebilirliği gözetilerek belirlenen bölgesel hizmet sahaları Ek-1'de yer almaktadır.~~

Değerlendirme

Genel Görüş ve Değerlendirmeler Madde 1

Bölgesel hizmet sahalarının; aynı Bölge Liman Başkanlığı İdari Sınırları içerisinde kalmalarına rağmen birden fazla hizmet sahasına bölünmesinin, ihtiyaç duyulan ortak çalışma noktaları olmasına rağmen hizmet sahalarının farklı işleticilerin sorumluluğuna verilmesinin, konu sahaların birbirleri ile olan etkileşim zorunluluklarında ve yetki alanı uygulamalarında; kurulmak istenen sisteme aykırılık doğuracağı ve aslında tüm bölge bütün bir liman olarak çalıştığı halde idari olarak bölünen kısımlar emniyetin bütüncüllük algısını yok etmektedir.

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

Madde:5 Bent:3 (3) Bir bölgesel hizmet sahasında kılavuzluk hizmetleri ve römorkörcülük hizmetleri aynı kişilere ihale edilmez. Bu kapsamda; a) Bir sermaye şirketinin yüzde ellisinden fazlasına ortak olanların yüzde ellisinden fazlasına ortak olduğu sermaye şirketleri, b) Anonim şirketlerin yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu üyeleri, murahhas müdür ve genel müdür ortakları ile limited şirketlerde müdürlük görevini yapan ortakların ortak olduğu sermaye şirketleri, iş ortaklıkları veya gerçek kişiler, b) Gerçek kişi işleticilerin kişilerin ortak olduğu her türlü tüzel kişilik ve ortak girişim, c) Şahıs şirketi ortağı olması halinde ortaklardan birinin kurduğu diğer şahıs şirketleri yahut yüzde ellisinden fazlasına ortak olmak kaydıyla sermaye şirketleri veya ortak olduğu iş ortaklıkları, ç) İş ortaklığı şeklindeki ortak girişimlerde, ortak girişimin yüzde ellisinden fazlasını oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin, diğer bir ortak girişime yüzde elliden fazla olacak şekilde ortak olduğu ortak girişimler, sermaye şirketleri veya gerçek kişiler, aynı kişi olarak kabul edilir.	**Madde:5 Bent:3** (3) Bir bölgesel hizmet sahasında kılavuzluk hizmetleri ve römorkörcülük hizmetleri aynı kişilere ihale edilmez. Ayrıca Kılavuzluk Hizmeti ve Römorkörcülük Hizmetlerinin kendi içerisinde yapılacak olan ihalelerde ise aynı faaliyet konusu aynı olan ve aynı hizmeti veren Anonim Şirketlerden ana hissedarın katıldığı ihaleye iştirak olan şirketin de katılmak için dosya sunması halinde iştirak şirketin ihaleye katılım için sunduğu dosya değerlendirmeye alınmayacak ve iştirak olan Şirketin ihaleye katılması mümkün olmayacaktır. Bu kapsamda; a) Bir sermaye şirketinin yüzde ellisinden fazlasına ortak olanların yüzde ellisinden fazlasına ortak olduğu sermaye şirketleri, b) Anonim şirketlerin yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu üyeleri, murahhas müdür ve genel müdür ortakları ile limited şirketlerde müdürlük görevini yapan ortakların ortak olduğu sermaye şirketleri, iş ortaklıkları veya gerçek kişiler, b) Gerçek kişi işleticilerin kişilerin ortak olduğu her türlü tüzel kişilik ve ortak girişim, c) Şahıs şirketi ortağı olması halinde ortaklardan birinin kurduğu diğer şahıs şirketleri yahut yüzde ellisinden fazlasına ortak olmak kaydıyla sermaye şirketleri veya ortak olduğu iş ortaklıkları, ç) İş ortaklığı şeklindeki ortak girişimlerde, ortak girişimin yüzde ellisinden fazlasını oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin, diğer bir ortak girişime yüzde elliden fazla olacak şekilde ortak olduğu ortak girişimler, sermaye şirketleri veya gerçek kişiler, aynı kişi olarak kabul edilir. d) Aynı holdinge ya da gruba bağlı olarak faaliyet gösteren grup şirketleri de aynı kişi olarak kabul edilir.

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

TASLAK METİN	ÖNERİ/TEKLİF METİN
Madde:10 Bent:3 (3) Kılavuzluk hizmeti işletme hakkının verilmesi ihalesine katılacak istekliler, ihaleye başvuru için o bölgesel hizmet sahası için belirlenen asgari sayıda kılavuz kaptan sayısının en az %20'si kadar bölge yeterliliğine sahip kılavuz kaptan bulundurduğunu iş sözleşmesi, SGK kaydı veya ihale istekli üstüne kaldığı takdirde kılavuz kaptanın bu isteklide çalışacağına dair noter onaylı taahhütname ibraz eder. Belirlenen bu sayılar, küsuratlı olması halinde bir üst tam sayıya tamamlanır. Gerçek kişi istekliler, şahıs şirketi ortakları, limited şirketlerde müdürlük görevini yürüten ortaklar, anonim şirketlerin yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu üyeleri, murahhas müdür ve genel müdür ortakları, ortak girişimlerin ise gerçek kişi ortakları ve tüzel kişi ortaklarının yukarıda sayılan unvanları taşıyan gerçek kişi ortaklarının, kılavuz kaptan olarak bildirilmesi durumunda, iş bu belgeler istenmez. Bölgesel ehliyetli bir kılavuz kaptan birden fazla istekliye taahhütname verebilir. Ancak, ihale başvuru aşamasında beyan edilen kılavuz kaptanlar, ihale isteklinin üzerinde kalması halinde bir başka ihaleye başvuruda beyan edilemez. Bir bölgesel hizmet sahası içinde bulunan herhangi bir kıyı tesisine yönelik yeterlik belgesi bulunan kılavuz kaptan, o bölgesel hizmet sahası için bölge yeterlikli sayılır.	**Madde:10 Bent:3** (3) Kılavuzluk hizmeti işletme hakkının verilmesi ihalesine katılacak istekliler, ihaleye başvuru için o bölgesel hizmet sahası için belirlenen asgari sayıda kılavuz kaptan sayısının en az %20'si kadar bölge yeterliliğine sahip kılavuz kaptan bulundurduğunu iş sözleşmesi, SGK kaydı veya ihale istekli üstüne kaldığı takdirde kılavuz kaptanın bu isteklide çalışacağına dair noter onaylı taahhütname ibraz eder. Belirlenen bu sayılar, küsuratlı olması halinde bir üst tam sayıya tamamlanır. Taahhütname veren Kılavuz Kaptan'ın SGK kaydı ibraz edilse dahi dikkate alınmayacaktır. Gerçek kişi istekliler, şahıs şirketi ortakları, limited şirketlerde müdürlük görevini yürüten ortaklar, anonim şirketlerin yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu üyeleri, murahhas müdür ve genel müdür ortakları ve gerçek kişi ortakları, ortak girişimlerin ise gerçek kişi ortakları ve tüzel kişi ortaklarının yukarıda sayılan unvanları taşıyan gerçek kişi ortaklarının, kılavuz kaptan olarak bildirilmesi durumunda, iş bu belgeler istenmez. Bölgesel ehliyetli bir kılavuz kaptan birden fazla istekliye taahhütname verebilir. Ancak, ihale başvuru aşamasında beyan edilen kılavuz kaptanlar, ihale isteklinin üzerinde kalması halinde bir başka ihaleye başvuruda beyan edilemez. ~~Bir bölgesel hizmet sahası içinde bulunan herhangi bir kıyı tesisine yönelik yeterlik belgesi bulunan kılavuz kaptan, o bölgesel hizmet sahası için bölge yeterlikli sayılır.~~

GÖRÜŞ FORMU*

Görüş Bildiren Kurum: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

TASLAK METİN	ÖNERİ/TEKLİF METİN
Madde:29 (1) Körfez, koy, boğaz ve kanal gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu dar ve riskli deniz alanlarında, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik olarak İdare kılavuz kaptan ile etap seyri uygulaması belirleyebilir. (2) İzmit Körfezi'nde verilecek etap seyri hizmeti, geminin yanaşacağı/kalkış yaptığı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından, iki nokta arasında yapılacak kılavuzlu seyir ile demir atma hizmetleri geminin kalkış yaptığı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından verilir. Demir alma hizmeti ise geminin demirden kalkıp yanaşacağı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından verilir.	**Madde:29** 1) Körfez, koy, boğaz ve kanal gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu dar ve riskli deniz alanlarında, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik olarak İdare kılavuz kaptan ile etap seyri uygulaması belirleyebilir. ~~(2) İzmit Körfezi'nde verilecek etap seyri hizmeti, geminin yanaşacağı/kalkış yaptığı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından, iki nokta arasında yapılacak kılavuzlu seyir ile demir atma hizmetleri geminin kalkış yaptığı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından verilir. Demir alma hizmeti ise geminin demirden kalkıp yanaşacağı liman tesisinin bulunduğu bölgede hizmet veren kılavuzluk hizmetlerinin işleticisi tarafından verilir.~~ **İlgi Ek-1 Kocaeli-1 / Kocaeli-2 / Kocaeli-3 / Aliağa-1 / Aliağa-2 İptali**

Kapt. Nildeniz SÜTÇÜ ŞEN
Genel Sekreter

Kapt. M. Erol ÇEÇEN
Yönetim Kurulu Başkanı