T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK YÖNETİMİ BİLİMDALI

Yüksek Lisans Tezi

DENİZ TİCARETİNDE LİMANLAR VE TÜRKİYE UYGULAMASI

Demet ÖNER
2501121137

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Turkay ÖZDEMİR

İSTANBUL, 2015

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : **Demet ÖNER** Numarası : **2501121137**

Anabilim/Bilim Dalı : **Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi** Tez Savunma Tarihi : **01.07.2015**

Danışman : **Yrd.Doç.Dr.Turkay ÖZDEMİR** Tez Savunma Saati : **10:30'da**

Tez Başlığı : **Deniz Ticaretinde Limanlar ve Türkiye Uygulaması**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **36. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
YRD.DOÇ.DR.TURKAY ÖZDEMİR		KABUL
YRD.DOÇ.DR.ÖZGÜR KARAGÜLLE		Kabul
YRD.DOÇ.DR.TARIK BİRGÖREN		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
YRD.DOÇ.DR.BARIŞ KİREMİTÇİ		
YRD.DOÇ.DR.OKTAY ÇETİN		

DENİZ TİCARETİNDE LİMANLAR VE TÜRKİYE UYGULAMASI

Demet ÖNER

ÖZ

Denizyolu ticaretinde uluslararası taşımacılığın temel hareket noktaları olan limanların, dünya ticaretinde yaşanan küreselleşmeyle beraber teknolojik, ekonomik, politik ve sosyal değişimlerle yenilenme ihtiyacı gerekmiştir.

Bu çalışmada limanı oluşturan yapılar, limanların sınıflandırılması, yenilenme ve yeniden yapılanma ihtiyacı sonucu limanların özelleştirilmeleri, hizmete girecek yeni bir limanın yapımında yer seçimi, planlaması gibi öncelikli kriterler ve limanlarda uyulması gereken yasal düzenlemeler incelenmiştir.

Coğrafi ve jeopolitik [1] açıdan önemli bir konuma sahip olan ülkemizde, denizyolu ticareti açısından limanların önemi ve çağın koşullarına uygun hizmet verecek limanların yapımının gerekliliği incelenmiştir.

Bu çalışmanın amacı, limanların deniz taşıma sürecinde önemli rolünü ortaya koymak ve yük sahipleri ile taşıyanlar arasında aktarma yerleri olma konumu gereği statülerini tespit etmektir. Böylece taşıma sorumluluklarının ifa sürecinde liman ve liman işletmelerinin rolü tartışmaya açılmak istenmektedir.

Anahtar Kelime: Deniz Ticareti, Limanlar, Limanlar Kanunu, Limanlar Planlaması.

[1] Devletlerin coğrafi özellikleriyle siyasetleri arasındaki ilişkileri inceleyen bilim dalıdır.

The Ports in the Maritime Commerce and The Practice in Turkey

Demet ÖNER

ABSTRACT

Ports, which are the main points of the international transportin marine trade, need to be renewed with technological, economical, political and social changes as a result of globalization experienced in the global trade.

Structures comprising the ports, classification of ports, privatization of ports as a result of the need for renewal and re-structring, criteria related to selection of location and planning for a new port to be put to service and the legal regulations that should be followed in ports are reviewed in this study.

The importance of ports in our country with an important position in geographical and geopolitical sense as regards in marine trade, and the necessity of construction of new ports to give services complying with the conditions of the contemporary world were investigated in this study.

The objective of this study is to reveal the role of ports in marine transport process and to determine their status as required by their position of being the transfer sites between the owners of load and carriers. This way, it is attempted to open the roles of ports and port operations within the process of performance of transport obligations.

Key Words: Ports, Maritime Trade, Ports and Law.

ÖNSÖZ

Ülke ekonomisinin kalkınmasında önemli rol oynayan limanlar, bu çalışmada teknik ve hukuki olarak incelenmiştir. Küreselleşmeyle beraber hızla gelişen teknolojik gelişmelere göre liman yerlerinin seçiminde, planlanmasında ve yapımında gereken teknik ve hukuki öneriler sunulmuştur. Ayrıca liman işletmeciliğindeki verimliliği ve etkinliği artırmak amacıyla uzun vadeli, istikrarlı bir limancılık politikası ve yasal mevzuatın bir bütünlük içerisinde olması gerekliliğinin önemine değinilmiştir.

Yüksek Lisans tezimin başlangıcından bitim sürecine kadar bilgi, tecrübe ve tavsiyelerini esirgemeyip bana yol gösteren, desteğiyle hep yanımda olan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Turkay Özdemir'e teşekkür ederim.

Değerli vakitlerini ayırıp bilgi ve tecrübelerini paylaşarak beni bilgilendiren Yrd. Doç. Dr. Özgür Karagülle'ye, Yrd. Doç. Dr. Tarık Birgören'e, Uzak Yol ve Kıdemli Kılavuz Kaptan Oğuz Cebeci'ye, Asyaport Genel Müdürü Kaptan Kadir Uzun'a, Arpaş Genel Müdür Yardımcısı Gökhan Esin'e, Öğretim Görevlisi Mehmet Oğuz'a, Marport Liman işletmeleri İş Makineleri Eğitim Yöneticisi M. Cumhur Kacabaylıoğlu'na, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Dnz. Bnb. Eşref Günsay'a, 2ER Müşavirlik Proje Kontrollük ve Ticaret A.Ş.'de Mühendis Hakan Öztürk'e teşekkür ederim.

Her zaman yanımda olup beni destekleyen aileme; tez çalışmam esnasında rahmetli olan babacığıma, varlıkları ile bana enerji veren anneme, ablalarıma ve kardeşime sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZ iii

ABSTRACT iv

ÖNSÖZ v

İÇİNDEKİLER vi

TABLO LİSTESİ xi

ŞEKİL LİSTESİ xii

RESİM LİSTESİ xiii

KISALTMALAR LİSTESİ xv

GİRİŞ 1

BÖLÜM I 3

LİMANLAR VE DİĞER KIYI TESİSLERİ 3

1.1. Liman Tesisleri – Liman ve Limanı Oluşturan Yapılar 3

1.1.1. Altyapı Tesisleri 5

1.1.1.1. Liman Dışı Deniz Yapıları 5

1.1.1.2. Liman İçi Deniz Yapıları 7

1.1.2. Üstyapı Tesisleri 9

1.1.3. Destek Sistem ve Tesisleri 12

1.2. Limanların Sınıflandırılması 14

1.2.1. Bulundukları Yere Göre (Coğrafi Bakımdan) Limanlar 15

1.2.1.1. Deniz Kenarındaki Limanlar 15

1.2.1.2. Nehir ve Haliç Limanları (Bremen, Bordo, Londra) 16

1.2.1.3. Fiyort Limanları 16

1.2.1.4. Göl ve Kanal Limanları (Venedik) 16

1.2.1.5. Ada Limanları 16

1.2.2. Kuruluşları Bakımından Limanlar 16

1.2.2.1. Doğal Limanlar 16

1.2.2.2. Yapay Limanlar 17
1.2.2.3. Med-Cezir Limanları 17
1.2.2.4. Dok Limanları 17
1.2.2.5. Açık Limanlar 18
1.2.3. Faaliyet Alanlarına Göre Limanlar 18
1.2.3.1. Dünya Trafiğine Cevap Veren Limanlar (Rotterdam, Hamburg, Antwerp vb.) 18
1.2.3.2. Ulusal Trafiğe Cevap Veren Limanlar 18
1.2.3.3. Bölgesel Trafiğe Cevap Veren Limanlar 18
1.2.3.4. Yerel Trafiğe Cevap Veren Limanlar 18
1.2.4. Trafik Tiplerine Göre Limanlar 18
1.2.4.1. Düzenli Hat Limanları 19
1.2.4.2. Genel Yük Limanları 19
1.2.4.3. Dökme Yük Limanları 19
1.2.4.4. Kıyı Trafiği Limanları 19
1.2.4.5. İç Su Yolu Trafiği Limanları 19
1.2.4.6. Yük / Yolcu Limanları 19
1.2.5. Sahiplerine Göre Limanlar 20
1.2.5.1. Kamu Limanları 20
1.2.5.2. Özel Limanlar 20
1.2.5.3. Kamu / Özel Limanlar 21
1.2.6. Yük Akışı ve Gümrük Formalitelerine Göre Limanlar 21
1.3. Limanda Yapılan Faaliyetler 23
1.3.1. Elleçleme (Handling) 23
1.3.1.1. Elleçleme Ekipmanları 27
1.3.2. Depolama 42
1.3.2.1. Konteynerlerin Depolanma Usulleri 42
1.3.3. Gümrük 42
BÖLÜM II 44
LİMAN YAPIMINDA ÖNCELİKLİ KRİTERLER VE İŞLEYİŞİ 44
2.1. Liman Yeri Seçimi 44

2.1.1. Bölgesel Faktörler 44
2.1.2. Yerel Faktörler 46
2.1.3. Hukuki Faktörler 51
2.2. Liman Planlaması 63
2.2.1. Teknik Konular 65
2.2.2. Ekonomik Konular 66
2.2.3. Sosyal / Çevre Konuları 67
2.2.4. Planlama Aşamaları 68
2.3. Limanlarda Yönetim ve Organizasyon 68
2.3.1. Liman Çalışanlarının Yeterlilikleri 70
2.3.2. Limanın Bölümleri ve Limanda Çalışanlar 72
2.3.3. Liman İşletmecisinin Sorumluluğu 78
2.4. Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Süreçlerindeki İşlemlerde ve İşletmeye Açılma Sürecindeki Yetkili Kurumlar 81
2.4.1. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 81
2.4.2. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 83
2.4.3. T.C. Maliye Bakanlığı 85
2.4.4. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı 86
2.4.5. Belediyeler 86
2.4.6. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı 86
2.4.7. T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı 88

BÖLÜM III 89

LİMANLARIN YASAL DÜZENİ VE HUKUKİ SORUMLULUĞU 89
3.1. Limanlar ile İlgili Yasal Çerçeve 89
3.1.1. 618 Sayılı Limanlar Kanunu 89
3.1.2. 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun 89
3.1.3. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu 90
3.1.4. 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu 90
3.1.5. 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu 90
3.1.6. 2674 Sayılı Karasuları Kanunu 90

3.1.7. 2872 Sayılı Çevre Kanunu 91
3.1.8. 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu 91
3.1.9. 3194 Sayılı İmar Kanunu 91
3.1.10. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu 91
3.1.11. 3894 Sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu 92
3.1.12. 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 92
3.1.13. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu 92
3.1.14. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun 93
3.1.15. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (Yeni TTK) 93
3.1.16. 6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun 94
3.1.17. Limanlar Yönetmeliği (16726) 94
3.1.18. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (10043) 95
3.1.19. Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (11118) 95
3.1.20. Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği (11520) 96
3.1.21. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği (11196) 96
3.1.22. Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği (20235) 97
3.1.23. Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2) (12930) 97
3.1.24. Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ (14258) 99
3.1.25. Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Taşıma ile Yükleme ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Kontrolü Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ (18454) 99
3.2. Türkiye'de Liman Tesisi ve Özel Sektör İşletmeciliği 100
3.2.1. Genel Uygulama 100
3.2.2. Yap – İşlet – Devret (BOT / Built Operate Transfer) 104
3.2.3. İşletme Hakkının Devri 106
3.2.4. Türk Deniz Ticaretinde Önemli Rol Üstlenen Limanlarımız 107
3.2.4.1. TCDD'den Özelleşen Limanlar 110

3.2.4.2. TCDD Tarafından İşletilen Limanlar 118
3.2.4.3. TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) Liman Özelleştirmeleri 120
3.2.4.4. Özel İşletme Limanları 133
3.3. Liman İşletmeleri ile Sözleşme Yapan Gemi Malikleri ve Yük Sahipleri Arasındaki Sorumluluk Düzeni.....139
3.3.1. Liman İşletmelerinin Yük zararlarından Doğan Sorumluluğu 142
3.3.1.1. Elleçleme Zararı (Yükleme – Boşaltma – İstifleme).....144
3.3.1.2. Ardiye (Saklama) Zararı 146
3.3.2. Liman İşletmesinin Alacakları.....148
3.3.2.1. Elleçleme Alacakları.....148
3.3.2.2. Ardiye Alacakları 149
SONUÇ 150
KAYNAKÇA 153

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Limanlarımızda Elleçlenen Temel Yük Tipleri 24
Tablo 2: Liman Elleçleme Ekipmanları 25
Tablo 3: Türkiye Limanlarındaki Mevcut Teorik Kapasite 25
Tablo 4: Türkiye'de Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri 26
Tablo 5: Kamu, Belediye ve Özel Liman Sayısı 108

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen Limanlar.....27

RESİM LİSTESİ

Resim 1: Dalgakıran 7
Resim 2: Mendirek..... 7
Resim 3: Gemiden Kıyıya Gezer Köprülü Vinç.....28
Resim 4: Ship to Shore Gantry Crane.....29
Resim 5: Mobile Harbour Crane (Hareketli Liman Vinci) 30
Resim 6: Rubber Tyred Gantry Crane 31
Resim 7: Lastik Tekerlekli Köprü Vinci (RTG).....31
Resim 8: Raya Monteli Köprü Vinci (RMG).....32
Resim 9: Loaded Container Handler 33
Resim 10: Loaded Container Handler.....33
Resim 11: Dolu Konteyner Elleçleyici (CRS) 34
Resim 12: Empty Container Stacker.....34
Resim 13: Boş Konteyner Elleçleyici (ECS) 35
Resim 14: Straddle Carrier.....35
Resim 15: CFS (Container Freight Station) 36
Resim 16: Forklift.....37
Resim 17: Forklift (FLT) 37
Resim 18: Yard Towing Truck (YTT).....38
Resim 19: Automatic Guided Vehicle (AGV) 38
Resim 20: Twistlock 39
Resim 21: Stacking Cone (Ambar İçi İstifleme Pabucu).....40
Resim 22: Lashing Bar (Bağlama Demiri).....40
Resim 23: Liftin.....41
Resim 24: Bridge Fitting.....41
Resim 25: Mersin Uluslararası Limanı 112
Resim 26: Samsun Limanı (Samsunport) 113
Resim 27: Çelebi Bandırma Limanı 115
Resim 28: Limakport 116
Resim 29: Derince Limanı 117
Resim 30: Haydarpaşa Limanı 119

Resim 31: İzmir Limanı 120
Resim 32: Hopa Limanı 123
Resim 33: Giresun Limanı 124
Resim 34: Ordu Limanı.....125
Resim 35: Sinop Limanı.....126
Resim 36: Riport Limanı.....127
Resim 37: Port Akdeniz 128
Resim 38: Alidaş Alanya Limanı 129
Resim 39: Marmaris Limanı.....129
Resim 40: Çeşme Limanı 130
Resim 41: Kuşadası Limanı 131
Resim 42: Trabzon Limanı (Alport) 132
Resim 43: Dikili Limanı.....133
Resim 44: Altaş Ambarlı Limanı.....134
Resim 45: Asyaport 137
Resim 46: Akport.....137

KISALTMALAR LİSTESİ

AB : Avrupa Birliği

AGV : Automatic Guided Vehicle

AYGM : Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü

BOT : Built Operate Transfer / Yap-İşlet-Devret

CFS : Container Freight Station / Konteyner Yük İstasyonu

CRS : Container Reach Stacker / Dolu Konteyner Elleçleyen İş Makinesi

ÇED : Çevresel Etki Değerlendirmesi

ÇEDPGM : Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü) (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü

DLH : Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

DTO : Deniz Ticaret Odası

DWT : Deadweight Tonnage

ECS : Empty Container Stacker / Boş Konteyner Elleçleyen İş Makinesi

FLT : Forklift Truck / Çatal Kaldırıcı veya Çatallı Yükleyici

GRT : Gross Register Tonnage / Sicile Kayıtlı Gros Ton

IMO : International Maritime Organization

ISPS : International Ship and Port Facility Security Code / Uluslar arası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu

IT : Information Technology

KİK : Kamu İktisadi Kuruluşu

KHK : Kanun Hükmünde Kararname

KVMGM : Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü

LHC : Loaded Container Handler

LNG : Liquified Natural Gas / Sıvılaştırılmış Doğalgaz

LPG : Liquified Petroleum Gas / Sıvılaştırılmış Petrol Gazı

MEGM : Milli Emlak Genel Müdürlüğü

MHC : Mobile Harbour Crane / Hareketli Liman Vinci

MIP : Mersin International Port / Mersin Uluslararası Limanı

MYK : Mesleki Yeterlik Kurumu

OSB : Organize Sanayi Bölgesi

POAŞ : Petrol Ofisi Anonim Şirketi

RMC : Rail Mounted Gantry / Raya Monteli Gezer Köprü Vinci

RO RO : Roll-On / Roll-Of Vessels için kısaltma Ro-Ro taşıması. Tekerlekli araçların vinç olmadan gemiye binebildiği taşıma şekli.

RTG : Rubber Tyred Gantry / Lastik Tekerlekli Gezer Köprü Vinci

SC : Straddle Carrier

SSG : Ship to Shore Gantry

TAYSEB : Toros Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi

TCDD : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi

TDI : Türkiye Denizcilik İşletmeleri

TEU : Twenty-foot Equivalent Unit / 1TEU= 20 Feet'lik Konteyner

TTK : Türk Ticaret Kanunu

TÜRKAK : Türk Akreditasyon Kurumu

TÜRKLİM : Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

VHF : Very High Frequency

YİGM : Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü

YTT : Yard Towing Truck

GİRİŞ

Küreselleşme ile denizyolu taşımacılığında oluşan teknolojik gelişmeler, lojistik zincirde kilit noktası olan limanları bu değişimlere uyumlanma zorunda bırakmaktadır.

Limanlar ülkelerin ekonomik rekabet ve gelişmesinde en etkili faktörlerdendir. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uluslararası ticaretin büyük bölümü, karayolu ya da demiryolu ile karşılaştırıldığında daha ekonomik bir taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir.

Deniz ulaştırma zincirinde önemli rol oynayan limanlar bölgelerindeki endüstriyel büyümenin ve ticaretin gelişmesine de yardımcı olur. Liman ve sanayi birbirlerini bütünlediklerinden sanayinin olduğu yerde liman mutlak bir gereksinimdir.

Gemi ve yüke bağımlı bir hizmet birimi olan limanlarda dış ve iç pazarlara gönderilen ve bu pazarlardan gelen yüklerin elleçlenme, ambarlanma, depolanma, diğer bölgelere dağıtımı ve taşımacılıkla ilgili ticari işlemleri yapılmaktadır. Kara ve deniz ulaşımının bütünleştiği liman bölgesi taşıma hizmetinin mod değiştirme noktalarıdır.

Uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel unsurları gemi ve limanlardır. Hem sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, hem de taşıma maliyetinin demiryolu, karayolu ve havayoluna göre çok daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının öneminin belirgin bir göstergesidir. Deniz taşımacılığı diğer taşımacılık unsurlarına göre çevreyi en az kirletmesi ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması ulaştırma türlerinin tercihinde özenle dikkate alınması gereken hususlardır.

Bu çerçevede ele aldığımız limanlar ve faaliyetleri konulu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölümde; limanlar ve diğer kıyı tesisleri ele alınarak, daha teknik yaklaşımla, limanlardaki altyapı, üstyapı tesislerindeki yapılar, limanların sınıflandırılmaları, limanlarda yapılan faaliyetler, Türk deniz ticaretinde rol üstlenen limanlarımız ve liman özelleştirmeleri konularına değinilmiştir.

İkinci bölümde; limanların yapımında veya modernizasyonunda öncelikli kriterler ve işleyişi konusunda liman yeri seçimi, planlanması tespitleri, limanlardaki yönetimsel ve organizasyonel yapılar incelenmiş, son olarak da liman yapımında rol üstlenen yetkili kuruluşlardan bahsedilmiştir.

Üçüncü bölümde; limanlardaki yasal düzen ve hukuki sorumluluklar ele alınarak limanlar ile ilgili mevzuata, liman tesisi işletmeciliğinde özel sektör uygulaması ve son olarak da liman işletmeleri (taşıma terminali işleticileri) ile sözleşme yapan yük malikleri, gemi maliklerinin sorumluluk düzenleri incelenmiştir.

Sonuçta ise tespitler ve limanların daha etkin kullanım ve limanların tesisinde değerlendirme sonuçları öneriler şeklinde yer almaktadır.

BÖLÜM I

LİMANLAR VE DİĞER KIYI TESİSLERİ

1.1. Liman Tesisleri – Liman ve Limanı Oluşturan Yapılar

Gemileri dalga, akıntı ve rüzgar gibi hava ve deniz etkilerinden koruyan, yükleme/boşaltma yapabilmeleri için çeşitli tesisleri olan, su ve kara alanları olan **limanları** başka bir tanımla da ifadelendirecek olursak; gemilerin yanaşabilmesi için yeterli derinliğe sahip su alanı ile bu alana bağlı kara sahasında, elleçleme gibi faaliyetlerin yanı sıra gümrük, ambar, depo ve hizmet tesislerinin bulunduğu alandır da denilebilir. Limanlar, yüklerin toplanıp denizaşırı pazarlara gönderilmesi ve yine bu pazarlardan getirilen yüklerin ard bölgeye (hinterlanda) dağıtılmasını sağlayarak ülke ekonomisine katkıda bulunur.[1]

Deniz taşımacılığı; büyük miktardaki yüklerin bir defada taşınması imkanının olması, hava taşımacılığına göre 14, kara taşımacılığına göre 7 ve demiryolu taşımacılığına göre de 3,5 kat daha ucuz olması sebebiyle dünyada en fazla kullanılan taşımacılık sistemidir.[2]

Liman, içinde yüklerin (kargonun) gemilere yüklendiği ve/veya boşaltıldığı, gemilerin sıralarını beklediği ya da beklemelerinin istendiği veya beklemek zorunda bırakıldığı yerleri de içeren bir terminal ve bir alan (saha) olarak tanımlanmaktadır. Çoğunlukla diğer ulaştırma biçimlerine yönelik olanakları da olup, bu özelliği ile ulaştırma modları arasında bağlantı sağlar.[3]

Liman, içinde yüklerin (kargonun) gemilere yüklendiği ve/veya boşaltıldığı, gemilerin sıralarını beklediği ya da beklemelerinin istendiği veya beklemek zorunda bırakıldığı yerleri de içeren bir alan (saha) anlamına gelir.[4]

---

[1] Funda Yercan, **Liman İşletmeciliği ve Yönetimi**, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996, s. 13.
[2] Adem Dursun, Sercan Erol, **"Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi"**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2012, 16 (3), s. 372.
[3] Alan E. Branch, **Elements of Port Operation and Management**, Chapman and Hall, 1986, s. 1.
[4] Patrick M. Alderton, **Port Management and Operations**, second edition, LLP, 2005, s. 8.

Liman, sahil ve suyollarından yük ve yolcu deniz taşımacılığına olanak sağlayan yerdir. Liman ulaşım ağında, konumsal ağ sistemi ve bağlantılarıyla vuku bulan yolcu ve yük taşımasında bir düğümdür (ağdır).[5]

Liman veya deniz terminali, denizden uzak yerlerden tren, karayolu, iç suyolu ve boru hattıyla taşınan yüklerin, yük aktarımına olanak sağlamak için planlanır, tasarlanır.[6]

Limanlar; altyapı ve üstyapı tesisleri, yükleme-boşaltma-istifleme ve destek birimleriyle değişik tip ve büyüklükteki gemilere, yük ve yolcuya hizmet veren, gemilerin güvenle seyredebileceği, demirleyebileceği, yeterli su derinliği olan hava ve deniz etkilerinden korunmuş alanlardır.[7]

Küreselleşme ile birlikte lojistik gereklilikler limanların da tedarik zincirinin bir parçası olmasını gerektirmiştir. Limanlarda gerçekleştirilen ‘’katma değerli hizmetler’’ katma değerli lojistik ve katma değerli faaliyetler olarak iki şekilde ele alınabilinir. **Katma değerli lojistik**; yükleme/boşaltma, iç dolum/boşaltım, dökme depolama, tank depolama, genel depolama, soğuk depolama gibi genel lojistik hizmetlerdir. Konteyner tamir ve bakım, kamyon tamir ve bakım faaliyetleri, park etme faaliyetleri, gümrük faaliyetleri, treyler kiralama, emniyet-güvenlik hizmetleri, bilgi ve iletişim gibi işler ise **katma değerli faaliyetlerdir.**[8]

Büyük gelir ve istihdam kaynağı olarak ülke ekonomisine önemli katkı sağlayan **limanlar** ülkelerin dünyaya açılan kapılarıdır. Önceleri sadece gemilerin barınma yeri olan limanlar, günümüzde gelişen teknoloji ve artan, çeşitlenen talep yapıları sebebiyle hizmet üreten merkezler konumuna dönüşmüşlerdir. Bir limanın iş yapma gücü; sadece gelgit, rüzgar, akıntı gibi doğal etkilere karşı korunmuş olması yetmemekle, iyi bir hinterlanda (art bölgeye) sahip olmasına da bağlıdır.

---

[5] Kevin Cullinane, Wayne K. Talley, **Port Economics**, first edition, Elsevier JAI, 2006, s. 1.
[6] Hans Agerschou, **Planning and Design of Ports and Marine Terminals**, second edition, Thomas Telford, 2004, s. 1.
[7] Reşat Baykal, **Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller**, İstanbul, Birsen Yayınevi, 2012, s. 99.
[8] Güldem Cerit, Ali Deveci, Soner Esmer, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, 1. bs., İstanbul, Beta Basım A.Ş., Eylül 2013, s.554-555.

Limanlardaki tesisler; altyapı tesisleri, üstyapı tesisleri ve destek sistemleri olarak sınıflandırılır. Bu sınıflandırmada yer alan tesisler işlevsel olarak da farklılaşmıştır.[9]

1.1.1. Altyapı Tesisleri

Bir barınma limanında veya bir ticari limanda yer alan denizdeki yapılar "altyapı tesisleridir" ve bu altyapı tesisleri bir limandan beklenen işlevlerin sağlanması açısından önemli rollere sahip yapıları içermektedir.[10] Bir iskelede yanaşma yerinin dalga, akıntı veya rüzgara açık oluşu, geminin yanaşma, ayrılma hareketlerinin yanı sıra limanda hizmet verme işini de zorlaştırdığından istenmeyen durumların oluşmasına neden olmaktadır. Bu sebeple altyapı tesislerinin gerekliliği önem kazanmaktadır. Altyapı tesisleri, ya tamamen su alanı içinde veya kara ile bağlantılı kıyı kesimde yapıldıklarından iki şekilde sınıflandırılabilmektedirler:[11]

a- Liman dışı deniz yapıları.
b- Liman içi deniz yapıları.

1.1.1.1. Liman Dışı Deniz Yapıları

Liman dışı deniz yapıları dalgakıranlar ve mendireklerden meydana gelmektedir. **Dalgakıranlar**, deniz tarafından gelen olumsuz deniz ve hava şartlarının liman içinde bulunan gemiler üzerinde oluşturacağı riski indirgemek amacıyla deniz içinde taş dolgu veya keson şeklinde inşa edilen ve liman dışı sınırını belirleyen, kara ile bağlantısı olmayan (duvar şeklinde) yapılardır. **Mendirekler** ise, limanı kötü hava ve deniz koşullarının olumsuz etkilerinden koruma amaçlı, dalgakıranların aksine, kara ile bağlantısı olan, denize doğru inşa edilen liman dışı deniz yapılarıdır.

Yüksek maliyetleri sebebiyle ve bir deniz kıyısında birden fazla potansiyel liman alanlarının bulunduğu durumlarda, dalgakıranlar liman yer seçimini önemli

[9] Funda Yercan, **Liman İşletmeciliği ve Yönetimi**, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996, s. 46.
[10] A.e., s. 46.
[11] A.e., s. 46.

oranda etkileyebilmektedir. Dalgakıran maliyetlerini azaltmak için aşağıdaki faktörler göz önünde bulundurulabilir:

- Dalgakıran boyu mümkün olduğu ölçüde kısa olmalıdır.
- Zemin özellikleri uygun olmalıdır.
- Dalgakıran inşasında kullanılacak yeterli büyüklükteki taş malzemesi uygun ve kolay olarak temin edilebilmelidir.
- Betonarme keson yapılarının imalat ve nakliyat olanakları araştırılmalıdır.

Dalgakıranlar yapılış tekniklerine göre iki şekilde sınıflandırılabilir:
1- Taş dolgu dalgakıranlar,
2- Keson dalgakıranlar.

Bir **dalgakırandan** beklenen fonksiyonları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:[12]

- Güvenilir temel, deprem dayanımı olması ve kaymanın önlenmesi.
- Dalgakıran önünde oluşan dalga hareketinin indirgenmesi.
  Dalgakıranlar dalgaların gücünü kırarak, dalga yönünü değiştirerek dalgaların aşındırıcı gücünü azaltmak için yapılırlar.
- Dalgakıran dış yüzünün dalga etkisine dayanabilmesi,
- Dalgakıran tepesinin dalga etkisine dayanması,
- Gemilerin dalgakıranın liman tarafındaki yüzüne yanaşabilmesi,
- Dalgakıranın liman tarafına yanaşmış gemilerden yükleme-boşaltma yapılabilmesi,
- Gemi çarpmasında stabilitesini kaybetmemesi,
- Liman içinde oluşan dalgaların kabul edilebilir büyüklükte olması,
- Tuzlu su, yüksek sıcaklık ve donma etkilerine dayanabilmesi,
- Çevre sorunları oluşturmaması,

Dalgakıranların en önemli yapılış amaçları; yaklaşan dalgaları kırarak kıyıyı dalga etkilerine karşı koruma altına almak, liman - kanal girişlerinde katı madde yığılmasını önlemek ve kıyıdaki akıntıları yönlendirmektir.

[12] A.e., s. 47.

Liman, iskele veya kıyı alanlarının korunması amacıyla yapılan dalgakıranlar, mendirekler yüksek maliyetli yapılar olması sebebiyle ekonomik hususların önem arz etmesi gibi, uygun kıyı alanlarının seçilerek çevreye en az zarar verecek şekilde tasarlanması gibi hususlarda göz önünde bulundurulmalıdır.



Resim 1: Dalgakıran



Resim 2: Mendirek

1.1.1.2. Liman İçi Deniz Yapıları

Liman içi deniz yapılarını **rıhtımlar, iskeleler ve bağlama düzenleri** oluşturmaktadır. **Rıhtımlar**, kıyı çizgisi boyunca veya ek bir dolguyla ona paralel olacak şekilde yapılmış olan gemi yanaşma yerleridir. **İskeleler** ise, yükleme-

boşaltma yapacak geminin yanaşabilmesi amacıyla kıyı çizgisinden denize doğru uzanacak şekilde inşa edilen, üzerinde bazı durumlarda vinçlerin de bulunabileceği yanaşma yapılarıdır.[13]

Usturmaçalar, iskele babaları, şamandıralar, şatlar, analeler (halkalar) ve özel kazıklar liman içi deniz yapılarına ait bağlama düzenleridir.[14]

Rıhtım ve iskele gibi yanaşma yerleri tasarlanırken, yanaşacağı öngörülen gemilerin büyüklüğü ve tipi, depolama, stoklama ve elleçleme alanı, elleçleme ekipmanlarının ağırlığı, yük dağılımı ve boyutları göz önünde bulundurulmalıdır.

Rıhtım (wharf, quay); limanlarda kıyı çizgisi boyunca sahile bitişik ve paralel olarak yapılan, üzerinde tesisleri de bulunan gemi yanaşma yerleridir. Rıhtımlarda yükleme-boşaltma yapılıp, diğer taşıma türlerine de yük aktarması yapıldığı için bir **liman üstyapısı**, su seviyesinden çok yüksek olmayan tek taraflı gemi yanaşma yeri olarak da liman **altyapısıdır.**[15]

İskele (pier, jetty); gemilerin yükleme – boşaltma yapmak amacıyla, liman içinde kıyı çizgisine dik veya belirli bir eğim açısıyla denize doğru uzanan taş, beton veya çelik kazıklar üzerine inşa edilen ve her iki yanına gemilerin yanaştığı liman içi deniz yapılarıdır.[16]

Usturmaça; geminin rıhtım, iskele ve benzeri yanaşma yerine bağlanması sırasında yanaşma kuvvetlerini absorbe ederek gemiye veya yanaşma yerine zarar vermeden emniyetli bir yanaşma sağlayan elastik özellikteki sisteme usturmaça denir.[17]

Rıhtıma yanaşan gemilerin herhangi bir çarpma sonucu oluşacak enerjiyi sönümlendirip, çarpma kuvvetinin etkisini azaltıp rıhtım ve geminin zarar görmesini önlemek için usturmaça sistemi kullanılır. Gemi büyüklüğü ve yanaşma şekline göre

[13] A.e., s. 48.
[14] A.e.
[15] Reşat Baykal, **Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller**, İstanbul, Birsen Yayınevi, 2012, s. 121.
[16] A.e.
[17] Yalçın Yüksel, Esin Özkan Çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan, Ekim 2006, s. 291.

usturmaça aralıkları belirlenir. Usturmaça aralıklarının gereğinden az olması, yanaşma sırasında yapıya çarpmasını kolaylaştırıp, yapının ve geminin zarar görmesine neden olur. Aralıkların fazla sık olması ise maliyetleri artırmaktadır.[18]

1.1.2. Üstyapı Tesisleri

Altyapı tasarımında olduğu gibi, üstyapı projelendirmelerinde de, limanın hizmet vereceği yükün cinsi, bu yükü taşıyacak olan gemilerin büyüklükleri önemli kriterler oluşturmaktadır. Limanlarda üstyapı tesisleri, gemilerin kolaylıkla yükleme-boşaltma yapabilecekleri rıhtımlar, apronlar, depolama alanları ve yükün limana girişini ve çıkışını sağlayan ekipmanlardan oluşan bütün üniteleri kapsamaktadır. Ulaştırma, taşıma ve hizmet endüstrisi olan limanlar, yük hareketini içermektedir. Liman üstyapı tesisleri, aşağıdaki şekilde sıralanabilir:[19]

- Rıhtımlar
- Apronlar
- Konteyner Terminalleri
- Transit Depolama alanları
- Uzun Süreli Depolama alanları (antrepolar)
- Soğuk Hava Donanımlı Depolama Alanları
- Açık Depolama Alanları
- Liman Yönetim Binaları

Rıhtımlar:

Liman içi deniz yapılarından olan rıhtımlar, limanlarda güvenli olarak yükleme-boşaltma yapabilen, kara ile deniz taşıtları arasındaki bağlantıyı sağladıklarından liman üst yapıları olarak da kabul edilmektedir.

Rıhtımların projelendirilmesinde yanaşma yerlerinin uzunluğu ve derinliği, limanın elverişliliği yönünden önemli olup, yanaşma yerlerinin uzunluğu, yükleme-

[18] Reşat Baykal, a.g.e., s. 147.
[19] Reşad Deniz, **Liman İşletmeciliği Gümrük Mevzuatı**, İstanbul, Akademi Yayıncılık, 2003, s. 129..

boşaltma araçlarının sağlayabildiği trafiğe bağlı olarak hesaplanmaktadır. Rıhtım uzunluğunu belirleyen iki önemli faktör aşağıda belirtildiği gibidir.[20]

1- Limana yanaşan gemilerin:

- büyüklüklerinin ve tiplerinin değişmesi,
- limana geliş değişimleri,

2- Yükleme-boşaltma araçlarının tipi, sayısı ve kapasitesi.

Apronlar

Rıhtımlarda elleçleme ekipmanlarının kullanıldığı alan ile istif sahalarının arasında kalan bölgeye **apron** denir.[21]

Apron alanı; rıhtım ile depolama alanı arasındaki alanların toplamıdır. Apron genişliği, güvenli ve düzgün kargo elleçlemesini sağlamak için, rıhtım kullanımı ve boyutuna, ambar ya da depoların yapısı ve kullanımına göre planlanır.

Bir gemi rıhtıma yanaştığında yükün, hızlı ve güvenli şekilde boşaltılması gerektiğinden, rıhtımın arkasında yeterli genişlikte boş bir alan olan apron bulunmaktadır. Yükleme - boşaltmanın güvenli ve süratli bir şekilde yapılabilmesini sağlamak amacıyla, yük elleçleme sistemleri ile birlikte demiryolu ve karayolu taşıma araçlarının da apronda çalışabilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, apron genişlikleri bu araçların özelliklerine göre saptanmakta ve genellikle apron genişliği ortalama 10 ila 25 metre arasında olmaktadır.[22]

Konteyner Terminalleri

Terminal kelimesi ulaştırma endüstrisinde taşıma sürecinin başlangıç veya bitişi anlamına gelmekte olup, intermodal taşımacılıkta yükün bir taşıma modundaki bitişi diğer bir mod için başlangıcı olması anlamına gelmektedir.

---

[20] A.e., s. 130.
[21] Güldem Cerit, Ali Deveci, Soner Esmer, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, 1. bs., İstanbul, Beta Basım A.Ş., Eylül 2013, s. 406.
[22] Reşad Deniz, a.g.e., s. 130.

Konteyner yüküne hizmet veren konteyner terminallerinde, konteyner terminal sahasındaki ekipmanlar ile elleçlenerek denizyolundan tekrar denizyoluna veya kara ya da demiryoluna aktarılır. Kısaca konteynerların elleçlendiği (yüklenmesi – boşaltılması - ayrıştırılması) ve gemiden demiryolu ve/veya karayoluna akışının sağlandığı terminallerdir diye tanımlanabilir.[23]

Transit Depolama Alanları

Liman içerisindeki transit alanlar, yükün geçici de olsa üzerinde hiçbir bekleme yapamadığı, yükün gemi-rıhtım-depo arasındaki hızını arttırmak amacıyla oluşturulan depolama alanlarıdır.[24]

Uzun Süreli Depolama Alanları (Antrepolar)

Uzun süreli liman içi depolama ihtiyacını karşılayan yapılar olup, rıhtım ulaşımını etkilememesi için, rıhtımdan en az rıhtım genişliği kadar uzakta inşa edilmektedir. [25] Özellikle malların serbest dolaşıma girmeden gümrük antrepo rejiminde kaldığı antrepolar da bu niteliktedir.

Soğuk Hava Donanımlı Depolama Alanları

Sıcaklık ve nemden etkilenen gıda maddeleri, dondurulma sırasındaki sıcaklığın ve nemin korunması amacı ile soğuk hava donanımlı gemilerden indirildikten hemen sonra, yine soğuk hava donanımlı kamyon ya da vagonlara yüklenmeyi beklerken, dış şartlardan etkilenmemesi için liman içindeki soğuk hava depolarına koyulmaktadır.[26]

[23] A.e.
[24] A.e., s. 132.
[25] A.e.
[26] A.e.

Açık Depolama Alanları

Açık havadaki hava şartlarından etkilenmeyen yüklerin kısa süreliğine depolandığı alanlardır.[27] Üstü açık olmakla birlikte yük güvenliğinin alınmış olması gerekir.

Liman Yönetim Binaları

Liman merkez yönetim binası, gümrük ve liman güvenliği binaları başlıca liman yönetim binalarıdır.[28]

1.1.3. Destek Sistem ve Tesisleri

Bir limanda; yük faaliyeti, hızlı iletişim, ticaret, çalışma ve yaşam için gerekli temel ihtiyaçların karşılanması için sistemler ve bunların yanında destek tesislere gereksinim duyulmaktadır. Bu destek hizmetleri ve yan tesisler, aşağıdaki şekilde sıralanabilir:[29]

a- Demiryolları,
b- Karayolları,
c- Havayolu bağlantısı,
d- Telefon ve iletişim sistemleri,
e- Temiz su temini,
f- Enerji kaynakları,
g- Acil durum sistemleri,
h- Arıtma tesisi,
i- Diğerleri

a. Demiryolları

Limana giriş-ve çıkış trafiğinin rahat akışını sağlamak amacıyla liman içi demiryolu sisteminin, ülke demiryolu ağı ile bağlantısı gerekmektedir.

[27] A.e.
[28] A.e.
[29] A.e., s. 133.

Demiryolu taşımacılığı, uzun mesafeler arasında gerçekleştirilen güvenli, ekonomik ve çevre dostu bir taşımacılık modu olmasından dolayı denizyolu taşımacılığına karada uzun mesafeler için bir destek sistem oluşturur.

b. Karayolları

Liman ve liman içi yolları ülkenin ana yol ağına bağlı olmalıdır. Yol planlaması, beklenen trafiğe ve arazi durumuna göre yapılmalıdır.

Diğer taşıma modlarına göre kapıdan kapıya teslim olanağı sağlaması, bütün yük çeşitlerinin taşınabilmesi gibi özelliklere sahip olması sebebiyle karayolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığına bir destek sistem oluşturur.

c. Havayolu Bağlantısı

Liman yakınındaki yerleşim birimi bir hava alanına sahip olmalıdır.

Havayolu taşımacılığı, diğer taşıma modlarına göre sürat açısından önemli ölçüde üstünlük sağladığından denizyolu taşımacılığına bir destek sistem oluşturur. Liman yakınında bir havalimanı bulunmuyorsa, yeterli alana sahip bir limanda bir pist inşa etme imkanı sağlanabilir.

d. Telefon ve iletişim sistemleri

Liman yönetimi, idaresi ve haberleşme açısından otomatik şehirlerarası ve milletlerarası bağlantısı olan telefon ve internet sistemi gerekli olup, bu sistem bir destek sistemi oluşturur.

e. Temiz Su Temini

Yeterli miktarda temiz içilebilir su düzenli olarak liman tesisine sağlanmalıdır. Limanın kendi yedek su depoları, filtrasyon sistemi, dağıtım sistemi olmalıdır. Su depoları, su kuleleri, filtrasyon ve dağıtım sistemleri temiz su temininde liman için bir destek sistem oluşturur.

f. Enerji Kaynakları

Liman faaliyetleri için ihtiyaç duyulan elektrik gücü yakınlardaki elektrik sisteminden temin edilmeli, enerji tasarrufu sağlanabilmesi açısından depoların güneş ışığı kullanabilme olanakları olabilmelidir. Elektrik gücü ve güneş ışığı kullanımı limanlar için bir destek sistem oluşturur.

g. Acil Durum Sistemleri

Farklı türde yükün elleçlendiği limanlarda yangın tehlikesi büyük bir önem taşıdığından, yangın söndürme sistemlerine ilaveten, depoların birbirlerinden yangın sıçramayacak uzaklıklarda yapılması, personelin eğitilmesi ve yapılarda yalıtımın arttırılması önem taşımaktadır.

h. Arıtma Tesisi

Kanalizasyon ve atık su arıtma tesisleri, büyük bir kompleks olan limanda bulunması gereken önemli tesislerdendir. Kanalizasyon ve atık su arıtma tesisleri bir destek sistem oluşturur.

i. Diğerleri

Bir liman kompleksinde bulunması gereken diğer yan tesisler kantin, otopark, postane, banka, sağlık merkezi, dinlenme odaları, ve eğitim merkezleri olarak sıralanabilir.

1.2. Limanların Sınıflandırılması

Limanlar; bulundukları yere göre, kuruluşları bakımından, faaliyet alanlarına göre, trafik tiplerine göre, sahiplerine göre ve yük akımı – gümrük formalitelerine göre limanlar olarak sınıflandırılır:[30]

[30] A.e., s. 122.

1.2.1. Bulundukları Yere Göre (Coğrafi Bakımdan) Limanlar

Deniz kenarındaki limanlar, nehir ve haliç limanları, fiyort limanları, göl ve kanal limanları, ada limanları **bulundukları yere göre** limanlardır.[31]

''Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı'' (short sea shipping); iç suyolları ve uluslararası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan ikmal hizmetlerini, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılığın yanı sıra göllerde ve nehirlerde yapılan taşımacılığı içermektedir. Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı veya diğer adıyla yakın deniz taşımacılığı; okyanus geçmeyen, kıyı, göller ve nehirler boyunca yapılan taşımacılıktır.[32]

Avrupa'da, deniz ve nehir taşımacılığı, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının temel uygulama sahası olup AB içerisinde bir gemi, iç suyolları ve kıyılarda, nehir ve kanalların seyir olanaklarına göre birçok ülke ve limana uğrayarak uzun mesafelerde taşıma yapabilmektedir.[33] Türkiye'de ise yetersiz mevzuat, yatırım ve yeniliğe kapalı politikalar, siyasi ve idari belirsizlikler, limanlarımızdaki teknik altyapı yetersizliği ve ulaştırma planlamalarındaki eksiklikler nedeniyle kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı, bölgesinde taşıma ve dağıtım üssü işlevi görememektedir.[34]

1.2.1.1. Deniz Kenarındaki Limanlar

Hizmet verdikleri gemiler açısından yeterli su derinliğine sahip deniz kıyısında bulunan limanlara **deniz kenarındaki limanlar** denir.[35]

Mersin, İstanbul ve İzmir limanları deniz kenarındaki limanlara örnek olarak verilebilir.

---

[31] A.e., s. 123.
[32] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 473-474.
[33] A.e., s. 479.
[34] A.e., s. 482.
[35] Reşad Deniz, a.g.e., s. 123.

1.2.1.2. Nehir ve Haliç Limanları (Bremen, Bordo, Londra)

Yatakları geniş olan büyük nehirlerin mecraları üzerine inşa edilen limanlara **nehir limanları**, nehirlerin denize döküldüğü yerlerdeki limanlara **haliç limanları** denir. Londra, Rotterdam ve Hamburg limanları nehir limanlarına örnek gösterilebilir.

1.2.1.3. Fiyort Limanları

Fiyort limanları, denizlerin kara içlerine doğru sokulmasından oluşan, dar, uzun ve kıvrımlı körfezlerdeki limanlardır. Oslo limanı fiyort limanına örnek olarak verilebilir.

1.2.1.4. Göl ve Kanal Limanları (Venedik)

Göllerde ve kanallarda bulunan limanlara göl ve kanal limanları denir.

1.2.1.5. Ada Limanları

Ada limanları sahillerden uzak, kıyı ile bağlantısı olmayan limanlardır.

1.2.2. Kuruluşları Bakımından Limanlar

Doğal limanlar, yapay limanlar, med-cezir limanları, dok limanları ve açık limanlar olarak sınıflandırılır.[36]

1.2.2.1. Doğal Limanlar

Doğal limanlar, koruyucu yapılaşmaya gerek duyulmayan limanlar olup rüzgar ve akıntılara karşı kum yığınları, adalar, kayalar, yarımadalar ve benzeri doğal engellerle korunan sakin deniz alanlarıdır. Bu limanlar doğal barınma sağlayan yanaşma iskeleleri, rıhtımları ve yeterli su derinliğiyle hizmet veren türde limanlardır.

[36] A.e. s. 122.

Doğal limanlar koy, mevcut iki ada veya tek bir ada ile dalga ve akıntı etkisinden korunan, konumu gereği kötü hava ve deniz koşullarından etkilenmeyip doğal korumalı su alanlarında gemilere hizmet verirler.

İzmir ve Haliç limanları örnek verilebilir.[37]

1.2.2.2. Yapay Limanlar

Yapay limanlar, deniz ve hava koşullarına karşı doğal koruma olanağı olmayan, dalga, akıntı ve med-cezir gibi etkilere karşı dalgakıran ve mendirek gibi liman dışı altyapı tesisleri inşa edilerek gemilerin güvenli şekilde demirlemesine ve yanaşmasına olanak vererek hizmet veren limanlardır.[38]

Mersin, Haydarpaşa, Ereğli, Samsun limanları örnek verilebilir.

1.2.2.3. Med-Cezir Limanları

Bazı limanlarda su seviyelerinin değişimleri arasında büyük fark olduğundan, med-cezire karşı korunmuş limanlardır.[39]

Gel-Git sırasında deniz suyu seviyesinde oluşan farklılığın olumsuz etkilerinin giderilmesi amacıyla yapılan (pahalı havuzları olan) limanlardır.[40]

1.2.2.4. Dok Limanları

Dok limanları, liman ve tesisleri med-cezirin etkisinden koruyup tüm gemilere aynı şekilde hizmet verilebildiği limanlardır. Bu sistem çok pahalı olduğundan, sadece gelişmiş ülkelerin büyük limanlarında uygulanmaktadır.[41]

---

[37] Esra Şirin, **Kıyı Yapılarında Farklı Üç Uygulamanın (Kesonlu, Yüzer, Kazıklı Sistem) Çevresel Etkilerinin değerlendirilmesi**, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü , 2007, s. 3.
[38] Reşad Deniz, a.g.e., s.122.
[39] A.e., s. 123.
[40] Reşat Baykal, **Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller**, İstanbul, Birsen Yayınevi, 2012, s. 116.

[41] Reşad Deniz, a.g.e., s. 123.

1.2.2.5. Açık Limanlar

Pahalı dok ve havuz yatırımları gerektirmeyen, her zaman gemilere hizmet verebilen limanlara açık limanlar denir.[42]

1.2.3. Faaliyet Alanlarına Göre Limanlar

Dünya trafiğine, ulusal trafiğe, bölgesel trafiğe ve yerel trafiğe cevap veren limanlar olarak sıralanır.[43]

1.2.3.1. Dünya Trafiğine Cevap Veren Limanlar (Rotterdam, Hamburg, Antwerp vb.)

Çeşitli liman tesislerine ve büyük yük hacmine sahip olarak dünyanın her tarafına gelişmiş bir ulaşım ağıyla hizmet veren limanlar dünya trafiğine cevap veren limanlardır.

1.2.3.2. Ulusal Trafiğe Cevap Veren Limanlar

Kendi bölgesinin tümüne veya önemli bir bölümüne hizmet veren limanlardır.

1.2.3.3. Bölgesel Trafiğe Cevap Veren Limanlar

Sınırlı bir bölgeye ve sadece en yakın şehir ile çevresindeki hinterlanda hitap eden limanlardır.

1.2.3.4. Yerel Trafiğe Cevap Veren Limanlar

Sadece milli ve kabotaj seferleri yapan küçük tonajdaki gemilere hizmet veren limanlar yerel trafiğe cevap veren limanlardır.[44]

1.2.4. Trafik Tiplerine Göre Limanlar

Düzenli hat limanları, genel yük limanları, dökme yük limanları, kıyı trafiği limanları, iç suyolu trafiği limanları, yük / yolcu limanları olarak sınıflandırılır.[45]

---

[42] A.e.
[43] A.e., s. 125.
[44] A.e., s. 126.

1.2.4.1. Düzenli Hat Limanları

Konvansiyonel kreynlerle donatılmış genel yük limanları, ağır konteyner ve diğer stradle taşıyıcı gibi ağır ekipmanlarla donatılmış, kapalı ve açık geniş ambarlama alanlarına sahip konteyner limanları, ferry ve ro-ro limanları olarak sınıflandırılan, düzenli hatta çalışan gemilere hizmet veren limanlara düzenli hat limanları denir.

1.2.4.2. Genel Yük Limanları

Ro-Ro, ferry, konteyner ve konvansiyonel tip gemilere göre hizmet verebilen limanlar genel yük limanlarıdır.

1.2.4.3. Dökme Yük Limanları

Dökme yük limanları; özel olarak dizayn edilmiş akaryakıt yükleme, boşaltma, depolama ve taşıma amaçlarına yönelik akaryakıt limanları, boru hattı (pipe – line) tesisleri olan kimyevi sıvı elemanları ile kömür, hububat, cevher, alimuna, boksit ve fosfat gibi kuru dökme yüke hizmet veren limanlarıdır.

1.2.4.4. Kıyı Trafiği Limanları

Su derinlikleri az olup, rıhtım alanları ve apronları sınırlı olan, ülke kıyıları arasında deniz yoluyla taşımanın yapılmasına imkan veren limanlardır.

1.2.4.5. İç Su Yolu Trafiği Limanları

Gelişmiş endüstri ülkelerinde bulunan bu tip limanlar, trafiğe uygun su derinliğine sahip nehirlerde ülke dökme taşımacılığına hizmet veren limanlardır.

1.2.4.6. Yük / Yolcu Limanları

Araba, kamyon gibi araçların yükleme ve boşaltmalarının kısa zamanda gerçekleştirildiği, yolcu ve yük gemilerine hizmet verilen, geniş apronlara sahip limanlardır.

---

[45] Funda Yercan, **Liman İşletmeciliği ve Yönetimi**, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996, s. 34.

1.2.5. Sahiplerine Göre Limanlar

Kamu limanları, özel limanlar ve kamu / özel limanlarıdır.[46]

1.2.5.1. Kamu Limanları

Ulusal hükümet, bölge hükümeti ve yerel idarenin sahip olduğu limanlardır.[47]

Belediyelerce işletilen limanlar bir konsey ya da belediye tarafından idare edilip bölgesel veya yerel politikaların hükmü altında olup, bölgesel veya yerel hattın işleticisidirler.[48]

1.2.5.2. Özel Limanlar

Endüstriyel grup ya da endüstriyel teşebbüslerin ihtiyaçlarını karşılayan veya karşılamak üzere inşa edilmiş, ayrıca üçüncü şahıslara da hizmet veren limanlardır. Devlet onayı alınarak inşa edilir veya işletilir. Çoğunlukla kendi yüklerini elleçleyen ayrıca üçüncü şahıslara da bu hizmeti veren iskeleler, terminaller olarak faaliyet gösteren bu limanlara örnek olarak Marmara Bölgesi'nde Ambarlı limanındaki Limak, Akçansa,Mardaş, Marport, Kumport, İzmit Körfezi'nde Poliport, Diler, Evyap, Ford Otosan, Yılport, Ege Bölgesi'nde Batıçim, Habaş, Ege Çelik, Ege Gübre verilebilir. Bu sınıflandırmanın yanı sıra TCDD ve TDİ tarafından özelleştirilmiş limanlarda yer almaktadır.[49]

Alüminyum, çimento, demir-çelik gibi ürünleri üreten tesislerin ihtiyacı olan hammaddelerin temini ve ürünlerin iç ve dış pazarlara denizyolu ile taşınmasını sağlayan gemilere hizmet veren endüstriye ve ticari firmalara ait limanlar olarak sınıflandırılır.[50]

Özelleştirme süreciyle oluşan özel limanlarda, devlete olan bağımlılık azalıp bürokrasi en aza indirgendiğinden elleçleme ekipmanı ve yeni tesis yatırımlarında

---

[46] A.e., s. 35.
[47] A.e.
[48] A.e., s. 27.
[49] Güldem Cerit, Ali Deveci, Soner Esmer, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi,** 1. bs., İstanbul, Beta Basım A.Ş., Eylül 2013, s.410.
[50] Reşad Deniz, **Liman İşletmeciliği Gümrük Mevzuatı**, İstanbul, Akademi Yayıncılık, 2003, s. 126.

karar alma süreci daha hızlı gelişmektedir. Bu değişim, limancılık sektöründe artan rekabet ortamında özel limanların daha etkili olmasına imkan sağlar.[51]

1.2.5.3. Kamu / Özel Limanlar

Hükümet ve özel işletmelerin belirli oranlara sahip olarak işlettikleri limanlara kamu / özel limanları denir.[52]

1.2.6. Yük Akışı ve Gümrük Formalitelerine Göre Limanlar

Transit liman, serbest (gümrüksüz) liman veya serbest bölgeler olarak sınıflandırılır.

Serbest limanlar, altyapısı ve antrepolarıyla bulunduğu ülke menşeli olmayan, başka ülkelere satılmak veya iç piyasada tüketilmek üzere, gümrük vergilerine maruz kalmadan, limanın bir bölgesini içeren veya tüm limanı çevreleyen kısmıdır. Serbest limanlarda depolama, transit ticaret, ithalat ve ihracat yapılabilmektedir.

Serbest bölge, bulunduğu ülkenin siyasi sınırları içerisinde dış ticaret, vergi ve gümrük mevzuatının uygulanması bakımından gümrük hattı dışında sayılan, ekonomik olarak devlet müdahalesinin asgari durumda olduğu özel uygulama alanlarına denir.[53]

Serbest bölgeler; bir ülkede geçerli iktisadi, mali ve ticari alanlara ilişkin idari ve hukuki düzenlemelerin kısmen uygulandığı veya uygulanmadığı, ticari ve sınai faaliyetlere teşviklerin sağlandığı bölgelerdir. 1987 yılından beri, Türkiye'de üretim ve yatırımı teşvik etmek amacıyla Akdeniz'de Mersin, Antalya ve Adana-Yumurtalık serbest bölgeleri, Ege Bölgesi'nde Denizli ve İzmir serbest bölgeleri, Marmara'da İstanbul Atatürk Havalimanı, Bursa serbest bölgesi, Karadeniz'de Rize, Trabzon ve Samsun serbest bölgeleri, İç Anadolu'da Kayseri serbest bölgesi ve Güney Doğu

[51] Gönenç Küçükçakır , **Türkiye'deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları**, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, 2010, s. 27.
[52] Reşad Deniz, a.g.e., s. 126.
[53] Sadettin Paksoy, Mehmet Güllü, **"Serbest Bölgeler Üzerine Bir Araştırma: Gaziantep Örneği"**, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt/Volume: 10, Yıl/Year: 2011, Sayı/Issue: 35, s. 117.

Anadolu'da Mardin ve Gaziantep serbest bölgeleri faaliyete geçmiştir. Ülkemizde serbest bölgeler; 15 Haziran 1985 tarih ve 18785 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan 3218 Sayılı Serbest Bölgeler Kanunu ile 10 Mart 1993 tarih 21520 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği'ne tabi olup, Ekonomi Bakanlığı Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü nezdinde bu bölgeler faaliyetlerini sürdürmekte olup, bu bölgelerde faaliyette bulunmak isteyen firmaların Ekonomi Bakanlığı Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü'nden faaliyet ruhsatı almaları gerekmektedir.[54]

Serbest bölgeler, 3218 Sayılı Serbest Bölgeler Kanunu kapsamında kurulup işletilmektedir. Serbest bölgelerin kurulması ve işletilmesindeki amaç; ülkemizde yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ekonomik alandaki girdi ihtiyacını ucuza temin etmek, ihracat için yatırım ve üretimi artırmak, dış finansman ve ticaret olanaklarından daha fazla yararlanabilmektir. Serbest bölgelerin kurulmasındaki en temel sebeplerden olan ihracat için yatırım ve üretimi arttırmada, ihtiyaç duyulan hammadde ve ara mamulu daha hızlı edinip üretim olanaklarını hızlandırmaktır.[55]

4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nun 152. maddesine göre **serbest bölgeler**; serbest dolaşımda olmayan eşyanın herhangi bir gümrük rejimine tabi tutulmaksızın ve serbest dolaşıma sokulmaksızın, gümrük mevzuatında öngörülen haller dışında kullanılmamak ya da tüketilmemek kaydıyla konulduğu, ithalat vergileri ile ticaret politikası önlemlerinin uygulanması bakımından, Türkiye Gümrük Bölgesi dışında olduğu kabul edilen yerlerdir.[56]

Mersin Serbest Bölgesi örnek verilecek olunursa, limana bitişik olup limanda ''koridor'' adı verilen karayoluyla bağlantılıdır. Mersin Uluslararası Limanı serbest bölgeye koridor adı verilen karayoluyla bağlantılı ülkemizdeki tek limandır.[57]

---

[54] Deniz Ticaret Odası, **2012 Deniz Sektörü Raporu, Serbest Bölgeler**, İstanbul, 2013, 274-275.
[55] Ferudun Kaya, **Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi**, İstanbul, Beta, 2009, s. 178-179.
[56] Mevzuat Bilgi Sistemi, **Gümrük Kanunu**, Üçüncü Bölüm, Birinci Ayırım, Madde 152, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr.
[57] Mersin Uluslararası Limanı, (Çevrimiçi) http://www.mersinport.com.tr, **Liman Özellikleri - Limanın Konumu**.

Denize yakın veya yeterli çıkışı olmayan komşu ülkeler için, denize kıyısı olan ülkelerin depolama ve dağıtım merkezleri olarak kullanılması amacıyla kurduğu limana **transit bölge** denir. Komşu ülkelerden ev sahibi ülkeye gelen malların transit olarak geçişinde ithalat kontrolleri, gümrük vergileri ve giriş-çıkış formaliteleri uygulanmamaktadır.[58]

1.3. Limanda Yapılan Faaliyetler

Liman etkinliğinin ve verimliliğinin başlıca faktörlerinden biri yük elleçleme ekipmanlarıdır. Limanlarda kullanılan çok çeşitli elleçleme ekipmanları bulunmakta olup terminallerde farklı gemi türleri için farklı ekipmanlardan faydalanılmaktadır.

1.3.1. Elleçleme (Handling)

4458 Sayılı Gümrük Kanunu'na göre (1. Kısım, 1. Bölüm, Madde3/22) **elleçleme**, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.[59]

Yükleme – Boşaltma; limanlarda yüklerin gemiden karaya indirilmesi, taşınması, depolanması, taşıtlara yüklenmesi, taşıtlardan indirilmesi veya yüklerin karadan gemiye taşınması için gereken işlemlerin tümüdür. Kısaca yükleme – boşaltma, gemiden karaya ve/veya karadan gemiye yükün transfer edilmesidir.[60]

Maden cevheri, çimento, kum, tahıl, kömür gibi yükler dökme kuru yüklerdir.

Petrol, doğal gaz (LPG), LNG gibi yükler sıvı dökme yüklerdir.

---

[58]Hande Gamze Uzandaç , **Serbest Bölgelerin Dış Ticaret Üzerindeki Etkileri: Türkiye Uygulaması**, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Teorisi ve Tarihi Bilimdalı, Ağustos 2008, s. 18.

[59]Mevzuat Bilgi Sistemi, **Gümrük Kanunu**, Birinci Kısım, Birinci Bölüm, Madde 22, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr.

[60]H. Funda Yercan, **Liman İşletmeciliği**, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996, s. 58.

Tablo 1: Limanlarımızda Elleçlenen Temel Yük Tipleri

YÜK ADI	YÜK TİPİ
Demir Çelik Ürünleri	Parça Yük,Konteyner
Hububat	Kuru Dökme Yük, Konteyner
Kömür	Kuru Dökme Yük
Maden Cevheri	Kuru Dökme Yük
Çimento	Kuru Dökme Yük
Orman ve Orman Ürünleri	Parça Yük, Konteyner, Dökme
Endüstriyel Hammaddeler	Kuru-Sıvı Dökme Yük, Parça Yük, Konteyner
Petrol ve Türevleri	Sıvı Dökme Yük
Gıda ve Gıda Endüstrisi Hammaddeleri	Konteyner, Kuru ve Sıvı Dökme Yük, Parça Yük
İnşaat ve Yapı Malzemeleri	Kuru Dökme Yük, Parça Yük, Konteyner
Gübre	Kuru Dökme Yük, Parça Yük, Konteyner
Elektrik ve Elektronik Ürünler	Konteyner
Diğer	Konteyner, Kuru-Sıvı Dökme Yük, Parça Yük

Tablo 1'de bulunan yükler, yük adına ve yük tipine göre göre ayrılmıştır. Bahsedilen yüklerin elleçlenmesi için çeşitli elleçleme ekipmanları gerekmektedir.

Tablo 2: Liman Elleçleme Ekipmanları

Terminal	Deniz Operasyon Ekipmanı	Kara Operasyon Ekipmanı
Konteyner	Gantry Crane (Gezer Vinç) Conventional Crane (Konvansiyonel Vinç) Mobile Crane (Hareketli Vinç)	Lastik Tekerlekli Köprü Vinci Demiryoluna Sabit Köprü Vinci Taşıyıcı İstifleyici Forklift Boş-Dolu Konteyner İstifleyici Çekici Dorse
Kuru Dökme Yük	Pnömatik Boşaltıcı Kovalı Boşaltıcı Gezer Vinç Ekskavatör Teleskopik Vinç	Kovalı Boşaltıcı – Yığıcı Konveyörlü Boşaltıcılar Konveyörlü Dol.
Genel Yük	Demir Yoluna Sabit Vinç Gezer Vinç Ekskavatör Teleskopik Vinç Gemi Vinci	Mobil Vinç Ekskavatör Teleskopik Vinç

Deniz tarafında kullanılan ekipmanlar gemi ile kara arasındaki yük elleçlemesini, kara tarafındaki ekipmanlar ise yükün yanaşma yeri ile depolama alanı arasında taşınmasını ve istiflenmesini sağlamaktadır.

Tablo 3: Türkiye Limanlarındaki Mevcut Teorik Kapasite

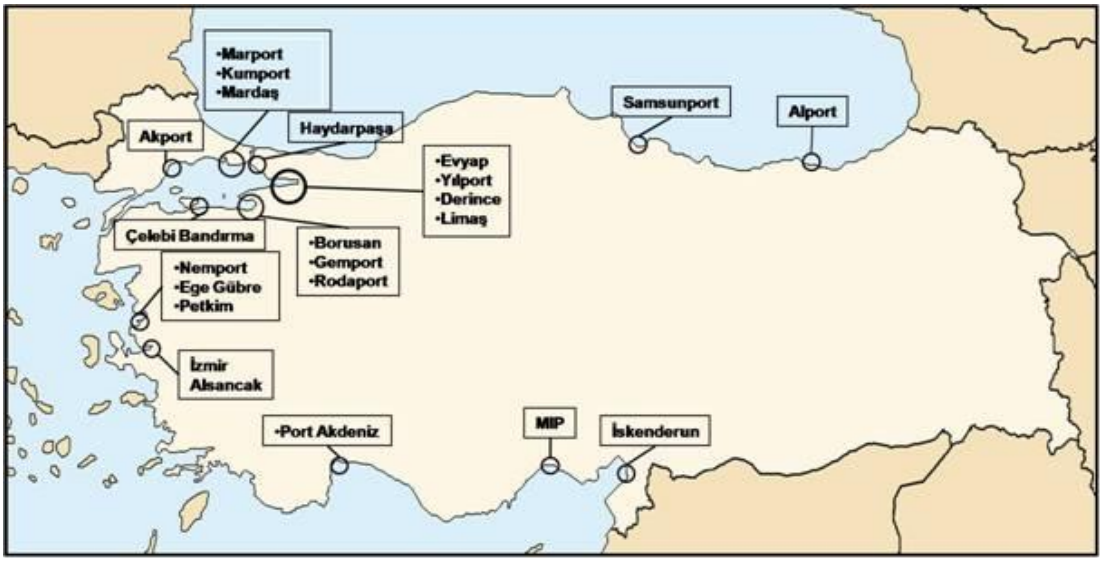
Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	11.085.000 TEU
Genel Kargo + Kuru Dökme Yük	276.851.862 Ton
Sıvı Dökme Yük	148.900.782 Ton
Tekerlekli Yük	3.674.800 Adet

Kaynak: Deniz Ticaret Odası (DTO), 2013 Deniz Sektörü Raporu

Tablo 4: Türkiye'de Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri

Marmara Bölgesi	**Mevcut Kapasite**
Konteyner	6.100.000 TEU
Genel ve Dökme Yük	124.185.000 ton
Sıvı Yük	55.115.893 ton
Ro-Ro Dış Ticaret	550.000 adet
Ro-Ro Kabotaj	250.000 adet
Otomobil	1.925.000 adet
Ege Bölgesi	**Mevcut Kapasite**
Konteyner	1.760.000 TEU
Genel ve Dökme Yük	46.330.810 ton
Sıvı Yük	36.362.889 ton
Ro-Ro Dış Ticaret	50.000 adet
Otomobil	300.000 adet
Akdeniz Bölgesi	**Mevcut Kapasite**
Konteyner	2.720.000 TEU
Genel ve Dökme Yük	68.886.052 ton
Sıvı Yük	54.510.000 ton
Ro-Ro Dış Ticaret	150.000 adet
Karadeniz Bölgesi	**Mevcut Kapasite**
Konteyner	505.000 TEU
Genel ve Dökme Yük	37.450.000 ton
Sıvı Yük	2.912.000 ton
Ro-Ro Dış Ticaret	449.800 adet
Türkiye Toplamı	**Mevcut Kapasite**
Konteyner	11.085.000 TEU
Genel ve Dökme Yük	276.851.862 ton
Sıvı Yük	148.900.782 ton
Ro-Ro Dış Ticaret	1.199.800 adet
Ro-Ro Kabotaj	250.000 adet
Otomobil	2.225.000 adet

Kaynak: Deniz Ticaret Odası (DTO), 2013 Deniz Sektörü Raporu



Şekil 1: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen Limanlar

Kaynak: Deniz Ticaret Odası (DTO), 2013 Deniz Sektörü Raporu

1.3.1.1. Elleçleme Ekipmanları

Günümüzde vinçler gemilerin elleçlenmesinde kullanılan en önemli ekipmanlardır.[61] Elleçleme donanımları duruma göre hem gemilerde hem de limanlarda bulunabilir. Limanların özelliklerine veya ihtisas durumlarına göre bazı terminallerde bir ekipman hem kara hem de deniz tarafında kullanılırken, bazı terminallerde ise her iş için farklı ekipman bulunabilmektedir.

Liman içi operasyonlarda alanlarına göre kullanılacak ekipmanlar dört kısımda sınıflandırılabilir:[62]

- Gemi Operasyon Ekipmanları
- Saha Operasyon Ekipmanları
- CFS (Container Freight Station) Operasyon Ekipmanları
- Liman İçi Aktarma Araçları

[61] Volkan Erdem, **Limanlarda Mekanizasyon Süreçleri ve Hizmet Verimliliğine Etkileri**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Ocak 2011, s. 30.
[62] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 83.

1.3.1.1.1. Gemi Operasyon Ekipmanları

Gemilere yüklenecek veya gemilerden tahliye edilecek konteynerler gemi veya saha vinçleri tarafından elleçlenir. Saha vinçleri gemi vinçlerine göre daha maliyetli olduklarından belirli bir TEU nun altında olan limanlarda saha vinci bulunamayabilir, Bu gibi durumlarda da konteynerler gemi vinçleri tarafından elleçlenir. SSG (Ship to Shore Gantry)[63] ve MHC (Mobile Harbour Crane)[64] gemi vinçleri mevcuttur.[65]

SSG (Ship to Shore Gantry); gemilerden konteyner elleçlenmesi amacıyla kullanılan ve elektrikli olan vinç sabit bir ray üzerinde, her tür büyüklükte gemide, yüksek performans ile çalışır. Operatörün bulunduğu kabin konteynerle beraber hareket ettiği için görüşü engelleyen bir durum olmamaktadır ve bulunduğu sıranın yan tarafındaki konteyneri Mobil iman vinçlerin (MHC) aksine sağa sola gitmeden elleçleyemez. Bir SSG'den beklenen hız saatte 20-25 hareket gerçekleştirmesidir. Günümüzde gelişen teknoloji sayesinde SSG hızları artmıştır.[66]



Resim 3: Gemiden Kıyıya Gezer Köprülü Vinç

[63] Köprülü Rıhtım Vinci – Rıhtım Vinci – Gemiden Kıyıya Köprülü Vinç.
[64] Hareketli Liman Vinci.
[65] Murat Erdal, a.g.e., s. 84.
[66] A.e., s. 85.



Resim 4: Ship to Shore Gantry Crane

MHC (Mobile Harbour Crane); hareketli liman vinci, gemilerden boşaltılacak veya gemilere yüklenecek yüklerin elleçlenmesi amacıyla kullanılır. Elektrik veya dizel yakıt ile çalışırlar. 360 derece dönen bomu sayesinde sağa sola hereket etmeden yan ambarlardaki konteynerleri da elleçleyebilmektedir. Operatörün konumu sebebiyle blok arkası çalışmalarda elleçlenecek konteynerlar doğrudan görülememektedir. Konteynerların durumu bom ucundaki kameralardan izlenilebilmektedir. Mobil hareketli vinçler farklı rıhtımlar arasında hareket edebilme özelliğine sahip olup bundan dolayı da tercih edilirler. Gemi ebatları büyüdükçe saat başına elleçlenen konteyner adedi ve buna bağlı verimlilikte azalmaktadır. İşletme maliyetleri SSG (shiptoshore gantry) 'lere oranla daha yüksektir. Operasyon çeşidi, gemi büyüklüğü, operatörün tecrübesi ve yükleme planına bağlı olarak bu vinçlerin hızı saatte 15-20 hareket olmaktadır.[67]

[67] A.e., s.84.



Resim 5: Mobile Harbour Crane (Hareketli Liman Vinci)

1.3.1.1.2. Saha Operasyon Ekipmanları

Konteynerleri konteyner istif sahasında elleçleyen ekipmanlardır. [68] Gemilerden yüklerin boşaltılması ve/veya gemilere yüklenmesi, sırada bekleyen yüklerin işleme koyulması terminaller arası taşımaları içerdiğinden terminallerdeki faaliyetler içerisindeki en yoğun olan operasyon saha operasyonlarıdır.

RTG [69] (Rubber Tyred Gantry) , RMG [70] (Rail Mounted Gantry), LHC [71] (Loaded Container Handler), CRS [72] (Container Reach Stacker), SC [73] (Straddle Carrier), ECS[74] (Empty Container Stacker) en yaygın olarak kullanılanlardır.

RTG (Rubber Tyred Gantry); lastik tekerlekli köprü vinci, istif kapasitelerini arttırmak amacıyla büyük kapasiteli konteyner limanlarında kullanılan RTG'ler, SSG çalışma mantığına benzer, bulundukları istifin üstünden konteynerleri elleçlerler ve 90 derece dönüş yapabilen tekerlekleri sayesinde yan konteyner istif bloklarına rahatlıkla hareket edebilmektedirler. Liman işletmelerinin taleplerine bağlı olarak büyüklükleri değişebilen ve 4 ile 6 kat istifleme kapasitesi olan RTG 'ler

[68] A.e., s.85.
[69] Lastik Tekerlekli Köprü Vinci.
[70] Raylı Köprülü Saha Vinci.
[71] Konteyner Kaldırıcı.
[72] Dolu Konteyner Elleçleyicisi.
[73] Straddle Taşıyıcı.
[74] Boş Konteyner Elleçleyicisi.

yaygın olarak saha operasyonlarında tercih edilmektedir. Operatör bulunduğu yönün ters tarafını göremediğinden uzun konteyner istif blokları boyunca hareket ederken istifteki konteynerlere çarpma riski olduğundan bu riske karşı uydu bağlantılı otomatik sürüş sistemleri kullanılması gerekmektedir. Lastik tekerlekler üzerinde hareket eden RTG'ler, konteynerin terminal sahasında istiflenmesi amacıyla kullanılmaktadır.[75]



Resim 6: Rubber Tyred Gantry Crane



Resim 7: Lastik Tekerlekli Köprü Vinci (RTG)

[75] Murat Erdal, a.g.e., s.86-87..

RMG (Rail Mounted Gantry); raya monteli köprü vinci veya raylı köprülü saha vinci, RTG'deki gibi lastik tekerlek yerine Ship to Shore Gantry 'lerde olduğu gibi sabit ray üzerinde sağa sola hareket edebilen saha operasyonu elleçleme ekipmanıdır. Adından da anlaşılacağı üzere genel olarak tren taşımacılığı ile bağlantılı olan liman operasyonları için kullanılmaktadır. RTG'ler gibi konteyner istif sahasında yer alan RTG ile aynı amaçla kullanılan RMG'lerin RTG'lerden farkı ray üzerinde hareket etmesi ve yatay olarak daha fazla sırayı kapsayabilmesidir.[76]



Resim 8: Raya Monteli Köprü Vinci (RMG)

LCH (Loaded Container Handler); konteyner miktarının az olduğu küçük terminallerde kulanılan loaded container handler, konteynerin geniş olan tarafından yanaşarak, konteyneri üst kısmından kilitleyerek elleçleyen saha ekipmanı olup saha kapasitesi arttıkça verimliliği azalmaktadır.[77]

[76] A.e., s. 88.
[77] A.e.



Resim 9: Loaded Container Handler



Resim 10: Loaded Container Handler

CRS (Container Reach Stacker); Türkçede dolu konteyner elleçleyen iş makinesi olarak adlandırılan Container Reach Stacker genel olarak 4-5 kat konteyner istifleme kapasitesine sahip olan limanlar tarafından tercih edilip, teleskopik bomu sayesinde 2 ileri sıradan, düşük tonajlı konteynerlarda 3 ileri sıradan konteyner alabilme özelliğine sahip olan saha elleçleme ekipmanıdır.[78]

[78] A.e., s. 89.



Resim 11: Dolu Konteyner Elleçleyici (CRS)

ECS (Empty Container Stacker); Türkçede boş konteyner elleçleyen iş makinesi olarak adlandırılır. Empty Container Stacker ve Side Lifter olarak da adlandırılan bu ekipman boş konteynerların elleçlenmesinde kullanılan saha ekipmanıdır. Boş konteynerlara göre tasarlandıklarından kaldırma kapasiteleri düşük olup diğer saha ekipmanlarına göre işletme maliyetleri de düşüktür.[79]



Resim 12: Empty Container Stacker

[79] A.e., s. 92.



Resim 13: Boş Konteyner Elleçleyici (ECS)

SC (Straddle Carrier); straddle taşıyıcı, geniş sahaya sahip, yanaşan gemi sayısı fazla olan, bu sebeple de detaylı planlama gerektiren limanlarda kullanılan Straddle Carrier hem saha elleçleme ekipmanı hem de liman içi aktarma aracı olarak kullanılmaktadır. Straddle Carrier için sistem destekli planlama ve yazılım gerekir. Depolama alanının kısıtlı olması ve terminal içi uzaklıkların kısa mesafeli olması durumunda, konteyner terminallerinde kullanım esneklikleri ve yoğun talebi karşılamaları bakımından tercih edilmektedirler.[80]



Resim 14: Straddle Carrier

[80] A.e., s. 90.

1.3.1.1.3. CFS (Container Freight Station) Operasyon Ekipmanları

Türkçede konteyner yük istasyonu olarak adlandırılan Container Freight Station, konteynerlerin içindeki yüklerin elleçlendiği sahadır. Bu sahada ithalat konteynerlerinin içindeki yükler boşaltılarak alıcısına teslim edilir ve ihracatçının yükü konteyner içine yüklenir. Open top denilen üstü açık konteynerler haricinde kullanılacak ekipmanın içine girebilecek ebatlarda olması gerekmektedir.[81]



Resim 15: CFS (Container Freight Station)

FLT (Forklift Truck); Türkçede ‘’çatal kaldırıcı veya çatallı yükleyici’’ olarak da adlandırılan forklift trucklar elektrikli ve dizel yakıtlıdır. Elektrikli olanların kaldırma kapasiteleri az olup, büyük tonajlı yüklerin elleçlenmesinde dizel yakıtlı olanlar kullanılır. Konteyner iç yükleme veya iç boşaltma opersayonlarında çok tercih edilen ekipman olan forkliftlere özel tasarlanmış ataşmanlar ile elleçleme kolaylığı sağlanmaktadır. Ataçmanlar, forklift ile yapılacak olan taşımalar için özel olarak yapılmış aparatlardır. Çatal ataşmanı, çift yönlü çatal balya, kağıt veya selüloz balyası, tuğla, karton veya kutu, ayarlı çatal, varil, kağıt rulo veya bobin, palet döndürücü, kepçe, lastik, 3 yön hareketli çatal tipinde ataşmanları sıklıkla kullanılanlardır.[82]

[81] A.e., s. 93.
[82] Murat Erdal, a.g.e., s. 93.



Resim 16: Forklift



Resim 17: Forklift (FLT)

1.3.1.1.4. Liman İçi Aktarma Araçları

Straddle carrier kullanılmayan limanlarda, gemiden boşaltılan konteynerları istif sahasına, istif sahasındaki konteynerlarıda gemi yüklemesine veya CFS sahasına taşıyan ekipmanlardır.[83]

YTT (Yard Towing Truck); Türkçede çekici olarak da adlandırılan YTT, taşıma kapasitesi yüksek ve arkasına dorse bağlanabilen kamyonlardır. Yard Towing Truck, Konteyner dorse üzerinde uygun bir yere bırakılıp başka bir dorse kullanma avantajı da olan ekipmandır.[84]

[83] A.e., s. 94.
[84] Murat Erdal, a.g.e., s. 94.



Resim 18: Yard Towing Truck (YTT)

AGV (Automatic Guided Vehicle); ileri teknoloji yatırımı gerektiren Automatic Guided Vehicle, ileri teknoloji destekli limanlarda kullanılmaktadır. Herhangi bir sürücü veya çekiciye gereksinim olmadan sistemsel talimatlarla hareket eden araçdır. Aracın başlangıç hareketleri, gideceği yer, kullanacağı güzergah önceden sisteme tanımlanmış olup aracın her yeni pozisyonu takip edilir. Bu takipler transponder (haberleşme uydularının belli frekanstan yayın yapan modülleri) veya uydu bağlantılarıyla sağlanır.[85]



Resim 19: Automatic Guided Vehicle (AGV)

[85] A.e.

KONTEYNER BAĞLAMA EKİPMAN TİPLERİ

Sefer sırasında kaymayı, devrilmeyi önlemek, göçme, çökme veya konteyner çevresinin bozulma olasılığını azaltmak ve konteynerleri sabitlemek için bağlama ekipmanları kullanılır.

Twistlock (Pabuç); konteynerlerin dört köşesine takılan konteynerleri üst üste bağlama ekipmanlarıdır. İşlevlerine göre üç çeşittir:[86]



Resim 20: Twistlock

- **Manuel Twistlock,** el gücüyle sağa sola demir kol yardımıyla açılılıp kapanabilen olanıdır.[87]
- **Yarı Otomatik Twistlock,** üzerinde tek veya iki pim olup açma ve kapama işlemi bu pim veya pimler üzerinden yapılanıdır.[88]
- **Tam Otomatik Twistlock,** boşaltma ve yüklemede açılma veya kilitleme işlemi otomatik olarak gerçekleşir. Mekanizmanın çalışmasında insan gücüne veya ekstra malzemeye ihtiyaç duyulmaz. [89]

Stacking Cone (Ambar İçi İstifleme Pabucu); kızaklı ambarı bulunan gemilerde bu ambarın içine yüklenecek konteynerlerin bu kızaklara oturtulmasını sağlayan ekipmandır. Bu ekipman, gemi seyir halindeyken konteynerlerin kaymasını ve hasarlanmasını engellemek için kullanılırlar. Stacking Cone'lar tekli ve çiftli olup,

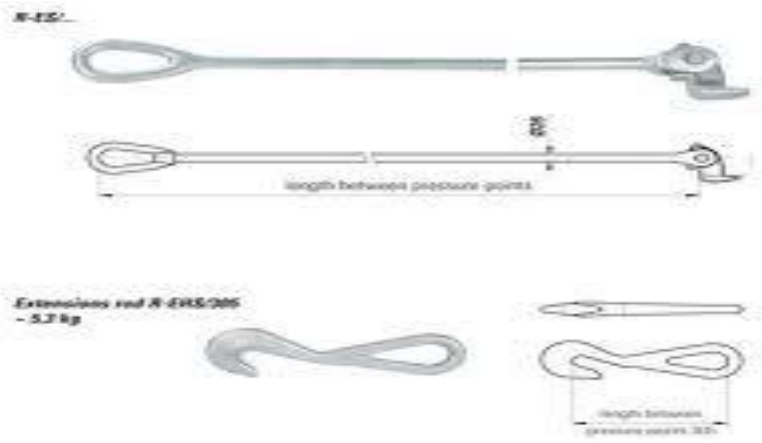
[86] A.e., s. 101.
[87] A.e.
[88] A.e., s. 102.
[89] A.e., s. 103.

konteynerların aralarına konulanlar farklı yapıya, ambarın en alt katına konulanlar farklı bir yapıya sahiptirler.[90]



Resim 21: Stacking Cone (Ambar İçi İstifleme Pabucu)

Lashing Bar (Bağlama Demiri); konteynerlerin tabanından gemi üzerinde bulunan mapa yerlerine kenteynere çapraz bağlanmak amacıyla kullanılan sabitleme ekipmanıdır. Güverte üstü lashing, konteyner gemilerinin birçoğunda kullanılır.[91]



Resim 22: Lashing Bar (Bağlama Demiri)

[90] A.e.
[91] A.e., s. 104.

Liftin; konteynerleri birbirine bağlamaya yarayan lashing barı gergin hale getiren ekipmandır.[92]



Resim 23: Liftin

Bridge Fitting; geminin en üst katında yan yana duran ve yükseklikleri aynı olan konteynerleri sabitlemek için kullanılan ekipmandır. Konteynerlerin yükseklikleri aynı olmadığı takdirde bridge fitting kullanılamamaktadır.[93]



Resim 24: Bridge Fitting

[92] A.e., s. 105.
[93] A.e.

1.3.2. Depolama

Gemilere yüklenecek veya gemilerden boşaltılacak yüklerin gerek duyulduğunda muhafaza edilebilmeleri için konuldukları kapalı alanlar depo veya depolama sahası olarak adlandırılır.

Transit yüklerin bazıları limanlarda fazla süre için kalmaları gerektiğinde ambar, sundurma, antrepo gibi depolama alanlarında liman işletmeleri tarafından muhafaza edilebilmektedir.[94] Liman işletmelerinin bir ticari gelir kaynağı ve faaliyeti de bu olmaktadır.

1.3.2.1. Konteynerlerin Depolanma Usulleri

Bakımı tamamlanmış konteyner, özelliklerine ve çeşitlerine göre yağlanması gereken aksamlarının (kısımlarının) yağlanması gerekir. Konteynerlerin bulunduğu saha, konteyneri hizmete hazırlama, depodan çıkarma gibi işlerin yapılabilmesi için yeterli genişlik gerekmektedir. Konteynerler mümkün olduğunca kapalı alanlarda muhafaza edilip bulundukları yerlerde su ile temas etmemesine dikkat edilmelidir. Soğutuculu özellikli konteynerlerin elektrik aksamlarının kontrol edilip, konteyner kapı ve kapaklarının emniyetli olarak kapatılmış olması gerekmektedir. Konteynerler özellik ve çeşitleri göz ününe alınarak mevsim şartlarına uygun olarak depolanmalıdırlar.[95]

1.3.3. Gümrük

Gümrük, giriş ve çıkış noktaları olarak konumlanan limanlarda, gümrük özet beyan işlemleri, geçici depolama, ithalat ve ihracat süreçlerinde gümrük denetim vs. gözetim uygulamaları yapılmaktadır. Çoğunlukla liman yönetimi alanında gümrük idaresine ait çalışanların çalışma alanları bulunmaktadır.

Türk Gümrük Mevzuatı'nın temelini oluşturan 4458 Sayılı Gümrük Kanunu; Avrupa Birliği Gümrük Mevzuatı'na uyum çalışması sonucunda 27 Ekim 1999

[94] H. Funda Yercan, **Liman İşletmeciliği**, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996, s. 59.
[95] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 272.

tarihinde çıkartılmış, 4 Kasım 1999 tarih ve 23866 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

4458 Sayılı Gümrük Kanunun amacı, Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesine giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kurallarını belirlemektir.[96]

Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir.[97]

[96] Mevzuat Bilgi Sistemi, **Gümrük Kanunu**, Birinci Kısım – Birinci Bölüm – Madde 1 , (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr.
[97] Mevzuat Bilgi Sistemi, **Gümrük Kanunu**, Birinci Kısım – Birinci Bölüm – Madde 2, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr.

BÖLÜM II

LİMAN YAPIMINDA ÖNCELİKLİ KRİTERLER VE İŞLEYİŞİ

2.1. Liman Yeri Seçimi

Ulaştırma zincirinin önemli bir halkası olan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesinde önemli yer alıp ülke ekonomisine katkıda bulunarak günümüzde uluslararası ticaretin % 85 gibi önemli bir oranının deniz ulaşımıyla gerçekleşmesine olanak sağlarlar. Bölgelerindeki ve ülkedeki endüstrinin gelişmesi ve ticari faaliyetlerdeki yoğunluk limanlara olan talebi arttırdığından yeni limanların hizmete girmesi gerekliliği doğmaktadır.[98]

Liman yeri seçiminde, bölgenin deprem kuşağında olup olmadığının incelenmesi, erozyon ve diğer doğal afetlerle karşılaşabilme durumu ihtimalleri göz önünde bulundurularak gerekli analizlerin yapılması gerekir. Marmara Bölgesi örnek verilecek olunursa, bölgede meydana gelen depremler nedeniyle liman yapılarının faaliyet alanlarının jeolojik (**Jeoloji:** yer bilimi) ve jeomorfolojik **(Jeomorfoloji:** yüzey bilimi, yer şekli bilimi) açıdan incelenmesi önem kazanmaktadır.[99]

Liman yeri seçiminde etkili olan üç faktör; bölgesel, yerel ve hukuki faktörler olarak ifade edilebilir:

2.1.1. Bölgesel Faktörler

Bölgesel faktörler; ‘’ekonomik geçerlilik, bölgenin gelecekteki deniz ticaret potansiyeli, kara ulaşımının olması, askeri ve politik nedenler’’ bölgesel faktörlerdir:[100]

---

[98] Birsen Koldemir, **‘’Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı’’**, Uygulamalı Yer Bilimleri Sayı: 1 (Mayıs-Haziran 2008), s. 32-33.
[99] Birsen Koldemir, a.g.e., s. 33.
[100] Yalçın Yüksel, Esin Özkan Çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan Yayıncılık, Ekim 2006, s.81.

1- Ekonomik geçerlilik (fizibilite).

Ekonomik faktörler açısından bölge endüstriyel gelişime ve sanayi yatırımlarına açık bir bölge olmalıdır. Liman alanı için büyük arazilere ihtiyaç olduğundan arazi maliyeti düşük ve gerektiğinde arazileri genişletme ihtiyacında ekonomik arazi maliyetleri olmalıdır. Liman inşaatı maliyetleri, enerji ve taşıma giderleri de değerlendirilmelidir. Bölgeden sağlanacak işgücü bakımından bölgedeki ücret politikaları, ücret seviyeleri göz ardı edilmemelidir.

Liman yeri seçiminde; enerji ve yakıt kaynaklarının maliyeti ve gelecekte ihtiyacı karşılama durumu belirlenmelidir. Enerjinin hangi kaynaklardan elde edileceği, sürekliliği, teknik özellikleri dikkate alınmalıdır.[101]

2- Bölgenin gelecekteki deniz ticaret potansiyeli (örneğin uluslararası deniz yolu üzerinde olup olmadığı).

Bölgenin gelecekteki deniz ticareti seviyesinin belirlenebilir olabilmesi açısından liman yük trafiği uluslararası denizyolu üzerindeki arterlere çok yakın olmalıdır. Bu ana arterlere yakınlık zaman ve maliyet kaybını önlemede önem taşır.[102]

3- Kara ulaşımının olması.

Liman olacak bölgenin gelecekteki deniz ticareti kapasitesi ve potansiyeli belirlenebilir nitelikte olabilmelidir. Deniz taşımacılığından sağlanan hareketin denizyolundan sonraki modlara aktarılabilmesi için öncelikle olmazsa olmaz karayolu ve sonrasında demiryolu hatta havayolu ulaşımlarının da sağlanabilirliği göz önünde bulundurulmalıdır.[103]

[101] Birsen Koldemir, **‘’Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı’’**, Uygulamalı Yer Bilimleri Sayı: 1 (Mayıs-Haziran 2008), s. 33.
[102] A.e.
[103] A.e.

4- Askeri nedenler.

Ülkenin siyasi, ekonomik ve stratejik yapısı askeri ve politik önceliklerle paralellik sağlanarak liman yeri belirlenmelidir.[104]

5- Politik nedenler.

Liman yerinin seçimi ve belirlenmesinde çevredeki veya bölgedeki diğer limanlar araştırılmalı, bu limanların yeni limana olabilecek etkisi değerlendirilmelidir.[105]

2.1.2. Yerel Faktörler

‘’Topografik ve batimetrik bilgi, tarama, dalga özellikleri, gelgit dalgası, tsunami, rüzgar dalgaları, su derinliği, jeolojik faktör, buzlanma etkisi, akıntı ve kıyı boyu katı madde taşınımı, sosyolojik faktörler, bölgede mevcut diğer liman ve deniz yapılarından temin edilebilecek tecrübeler, ekonomik ve meteorolojik faktörler’’ yerel faktörlerdir:[106]

1 - Topografik ve batimetrik bilgi.

Ard bölgenin (hinterlandın) dağlık bir yapıya sahip olması veya denizin çok sığ olması gibi sebepler liman yeri seçimini etkilediğinden bölgeye ait topografik (**Topoğrafya :** bir arazi yüzeyinin tabii veya suni ayrıntılarının meydana getirdiği şekil, arazi yüzeyinin şekli) ve batimetrik (**Batimetri :** derinlik ölçümü) bilgilerin detaylı bir şekilde edinilmesi gerekmektedir. Topografik bilgiler harita genel müdürlükleri ve belediyelerden, batimetrik bilgiler ise seyir, hidrografi ve oşinografi dairesi başkanlığından (shod) edinilir.

Liman yeri seçiminde su derinliği, uygun arazi yapısı, rıhtım bölgesinin elverişliliği, dalga hareketlerinin etkisi, tortulaşma gibi faktörler, ilk yatırım maliyetleri ve ileride oluşacak bakım – onarım maliyetlerinin hesabında göz önünde

[104] A.e., s. 34
[105] A.e.
[106] Yalçın Yüksel, Esin Özkan Çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan Yayıncılık, Ekim 2006, s.81-82-83.

bulundurulması gerekmektedir. Bir limanın sahip olduğu veya olacağı derinlik, limana uğrayacak gemi sınıf ve büyüklüğünü belirleyici unsurlardan olduğundan, limana yanaşacak gemilerin büyüklükleri, yük cinsleri, planlanan elleçleme mekanizmalarının değerlendirmeleri tahmin edilebilir.

2 – Tarama.

Göl, nehir, deniz, dere, gölet ve kanal tabanından katı madde denen malzemenin çıkarılması taramadır. Taranan malzeme duba veya gemilere konulup karada veya denizde uygun olan yere boşaltılır. Tarama işleminden önce, tarama yapılacak alanın batimetri haritaları hazırlanıp, sondaj yapılıp taranacak malzemenin cinsi belirlenir. Tarama işlemi tasarım, proje planlaması, operasyon ve bakım işlerini kapsamaktadır.[107]

6237 No'lu ''Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun''un birinci maddesinde taramaya değinilmiştir.

3- Dalga özellikleri.

Büyük boyutlu gelgit ve rüzgarlar, su seviyesindeki mevsimsel değişimler, dalga yükseklikleri, akıntılar, sis ve buzlanma gibi meteorolojik faktörler gemi operasyonlarını olumsuz yönde etkileyen faktörlerdir. Bu tür doğal olaylarının şiddetini ve sıklığını saptamak amacıyla ön çalışmalar yapılmalıdır. Bu doğal oluşumların gemi manevralarına olan etkileri de incelenmelidir.[108]

a) Gelgit dalgası.

Çeyrek günlük (6 saat), yarı günlük (12 saat) ve günlük (24 saat) değişimler tespit edilerek su seviyesinin değiştiği bölgelerde daha dik yapılar tercih edilmelidir. Türkiye'de Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'ndan edinilen bilgiler,

[107] Yalçın Yüksel, Esin Özkan çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan Yayıncılık, Ekim 2006, s. 509.
[108] Birsen Koldemir, **''Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı''**, Uygulamalı Yer Bilimleri Sayı: 1 (Mayıs-Haziran 2008), s. 34.

uluslararası çalışmalarda ise her ülkenin, her gününün ve her saatinin sıfır referansına göre kotların verildiği "tide tables" dan faydalanılır.[109]

b) Tsunami (depreşim dalgası).

Tsunami, denizin herhangi bir bölgesinde kısa sürede enerji girişi sonucu oluşan ve depreşim nedeniyle ortaya çıkan dalgalardır.

c) Rüzgar dalgaları.

Rüzgarların oluşturduğu rüzgar dalgaları düzensiz ve karmaşık bir yapıya sahiptir. Toplam dalga enerjisi, rüzgar dalgalarını oluşturan farklı frekanslarda ki dalgalardan hesaplanabilir. Sinoptik yer basınç haritalarından faydalanılarak dalga tahminlerinde kullanılan rüzgar verileri tespit edilir.

4- Su derinliği.

Kumlanmadan dolayı liman basenlerinde ve ulaşım kanallarında yüksek işletme maliyetleri doğabilmektedir. Büyük ölçüde katı madde taşınımı oluştuğunda mutlaka önlem alınmalıdır.[110]

5- Jeolojik faktör.

Jeolojik haritalardan yararlanılarak yapılan zemin etütleri liman yeri seçiminde önemli bir gerekliliktir. Taramanın yapılacağı yumuşak bir zemin tercih edilmeli ve liman yapılarının yapılacağı zeminin taşıma kapasitesi yeterli olmalıdır.[111]

Liman yerinin belirlenmesinde, bölgenin deprem kuşağında olup olmadığı ve erozyon gibi durumlar da göz önünde bulundurulmalıdır.

6- Buzlanma etkisi.

7- Akıntı ve kıyı boyu katı maddesi taşımını.

[109] Yalçın Yüksel, Esin Özkan çevik, a.g.e., s. 81.
[110] A.e.
[111] A.e., s. 82.

Akıntı, deniz ulaşımını olumsuz yönde etkileyen önemli bir faktördür. Ayrıca akıntı, kıyı boyu katı madde taşınımını da etkileyen bir faktördür.

Kıyılarda katı madde taşınımı ve hareketli taban çalışmalarında arazi çalışması ve deniz suyu ölçümlerinden faydalanılır. Arazi çalışması; batimetri, katı madde özelliklerinin belirlenmesi, akıntı ölçümleri, dalga iklimi çalışması veya dalga ölçümleri, gel-git ölçümlerinden oluşan çalışmalardır. Deniz suyu ölçümleri ise; sıcaklık ölçümü ve tuzluluk ölçümü gibi çalışmalarıdır.

Liman yeri için; açık kıyılarda (korunmamış) taban malzemesinin daha katı olduğu bölgeler daha uygun olup şiddetli katı madde taşınımı olan yerlerde dalgakıran ile koruma sağlanabilir fakat bu tip yapılar planda akım çizgilerine geometrik olarak uyum sağlayacak şekilde yerleştirilmedikleri takdirde çevrintili akım yapısı katı maddeyi istenmeyen yönde taşıyabilmektedir.[112]

8- Sosyolojik faktörler.

Liman yeri seçiminde göz önünde bulundurulması gereken sosyolojik faktörler, belediye ve bölge planlama müdürlüklerinden edinilecek su-elektrik ve ulaşım hizmetleri gibi bölgenin gelecekteki gelişme şartlarını etkileyecek olan faktörlerdir.[113]

9- Bölgede bulunan diğer deniz yapılarından ve limanlardan edinilecek bilgi ve tecrübeler dikkate alınmalıdır.[114]

10- Ekonomik faktör; hazırlanacak projelerin mali mukayeseleri yapılmalıdır.[115]

11-Meteorolojik faktör.

[112] A.e.
[113] A.e., s. 83.
[114] A.e.
[115] A.e.

Yükleme - boşaltma ve limana girişleri etkileyebilecek yağmur, rüzgar, yağış, sıcaklık ve sis gibi etkenler meteorolojik faktörlerdir. Bu faktörlerin bilgileri meteoroloji müdürlüklerinden temin edilinebilinmektedir. [116]

Sis, gemiler limana yanaşırken veya limandan ayrılırken, gemilerin hareket kapasitelerini engelleyen ve limanların verimliliğini düşüren bir meteorolojik etkendir.

Liman yeri seçiminde liman alanının mevsimlere göre hakim rüzgar dağılımı, meteorolojik veriler ve sinoptik [117] haritalara göre dalga yükseklikleri hesaplanmalıdır.[118]

Hakim rüzgar şiddeti ve yönleri, fırtına tekrarlamaları, dalgaların yüksekliği ve etkileri, med-cezir süresi, akıntıların yön ve hızları gibi meteorolojik ve oşinografik hareketlerin incelemeleri yapılmalıdır.

Limanların ayrıntılı yerleşme planında araştırılması gereken faktörler aşağıdaki gibi sıralanabilir:[119]

- En az 50 yıllık bir gelişme ve modernizasyon düşünülerek genişletme olanakları göz önüne alınmalıdır.

- Akıntı, kum ve dalga hareketlerine göre limanların giriş ağızları tasarlanmalı ve bu koşullara göre limanın genişletilmesi de göz önünde bulundurulmalıdır.

- Liman içinde gemilerin rıhtımlara kolayca yanaşması, manevra ve dönme sahası için yeterli yer ayrılması düşünülüp göz ardı edilmemelidir.

---

[116] A.e.
[117] **Sinoptik harita:** Birçok gözlem yerinden alınan, bir andaki ya da kısa bir süre içindeki hava durumunu gösteren belirli bir bölgenin haritası. Geçici hava haritası.
[118] Fatih Karaca, **''Liman Yeri Seçiminde Fizibilite Etüdü''**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Ocak 2009, s. 29.
[119] Yalçın Yüksel, Esin Özkan çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan Yayıncılık, Ekim 2006, s. 83.

• Antrepolar, açık sahalar, transit ambarları, silo, vb. mal ambar yerlerinin boyutları ve rıhtımdaki konumları gözden geçirilip belirlenmelidir. Ayrıca mekanik donanım ve vinçlerin çeşitleri ve yerleri belirlenmelidir. Elleçlenen yüklerin depolanmasında ileride doğabilecek sıkıntıların önlenmesi için, limanda yapılacak ardiye, depo ve stok sahalarının, ilerleyen zamanda elleçleme kapasitesinin artışına göre değişebilecek şekilde boyutlandırılması göz önünde bulundurulmalıdır.

2.1.3. Hukuki Faktörler

Türkiye'de kıyı, kıyı tesisleri ve limanlar ile ilgili kanun, yönetmelik ve tebliğler mevcut olduğundan bu hukuki faktörler de yukarıda bahsedilen bölgesel ve yerel faktörler gibi liman yeri seçiminde dikkate alınması gereken önemli faktörlerdir. Bu kanun, yönetmelik, tebliğler kapsamındaki kıyı tesisleri ve limanlarımızın inşası ile ilgili olarak, ulusal mevzuatımız ile ulusal denizcilik politikamız kapsamında denizlerimizde ve iç sularımızda liman sınırlarını ve bu sınırlara ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan kamu, gerçek veya tüzel kişiliklerin yerine getireceği limancılık ve denizcilik hizmetlerine ilişkin faaliyet izinlerini vermek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak ilgili birimlerin yetki alanındadır.[120]

Liman yeri seçiminde bağlı kalınacak kanun, yönetmelik ve tebliğler aşağıdaki gibidir:

- **618 Sayılı Limanlar Kanunu.**

618 Sayılı Limanlar Kanunu; 14 Nisan 1925 tarihinde kabul edilmiş, 20 Nisan 1925 tarih ve 95 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun 21 maddeden oluşmaktadır. 14, 15 ve 16. Maddeler mülgadır.

Türkiye limanlarına giren çıkan bütün gemiler ve deniz araçları ''618 Sayılı Limanlar Kanunu'' hükümlerine tabidir. Limanların idare, temizlenme, derinlenme,

[120] Fatih Karaca, a.g.e., s. 57.

genişlenme, taranması, şamandıraların konması ve iyi halde tutulması gibi liman işlerinin yapılmasında hükümetin mecburiyetinden bahsedilmektedir.[121]

- **1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu.**

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu; 22 Mart 1971 tarihinde kabul edilmiş, 4 Nisan 1971 tarih ve 13799 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun amacı; su ürünlerinin korunması, istihsali[122] ve kontrolüne dair hususları içermektedir.[123]

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "kurum görüşlerinin alınması" madde 7/f/3 de: Tarım İl Müdürlüğü (İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü), 1380 sayılı Su Ürünleri Kanun ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu ile ilgili diğer mevzuat uyarınca, toprak değerleri ve su ürünleri kapsamında değerlendirme yapar.[124]

- **2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu.**

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu; 12 Mart 1982 tarihinde kabul edilmiş, 16 Mart 1982 tarih ve 17635 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun amacı; turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.[125]

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "kurum görüşlerinin alınması" madde 7/d/2 de: YİGM (Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü) veya KVMGM (Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü), teklifin bulunduğu alanın 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili diğer mevzuat uyarınca, kültürel ve korunacak değerler yönünden sit alanı içerisinde kalıp kalmadığı, kalıyor ise, sit alanlarının

[121] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Limanlar Kanunu – Madde 1**.
[122] İstihsal: Çıkarma, elde etme, üretme.
[123] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr / **Su Ürünleri Kanunu.**
[124] Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ''**, Madde 7/f/3.
[125] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr, **Turizmi Teşvik Kanunu.**

sınırları ve plan ve plan notlarına eklenecek hususlar yönünden değerlendirme yapar.[126]

- 2872 Sayılı Çevre Kanunu.

2872 sayılı Çevre Kanunu; 9 Ağustos 1983 tarihinde kabul edilmiş, 11 Ağustos 1983 tarih ve 18132 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanunun amacı; bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır.[127]

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "kurum görüşlerinin alınması" madde 7/e/2 de: ÇEDPGM (Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü/eski) (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü), 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili diğer mevzuat uyarınca, çevresel değerler ve bu değerlerin korunması açısından değerlendirme yapar.[128]

- 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu.

2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu; 8 Eylül 1983 tarihinde kabul edilmiş, 10 Eylül 1983 tarih ve 18161 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.[129]

- 3194 Sayılı İmar Kanunu.

3194 Sayılı İmar Kanunu; 3 Mayıs 1985 tarihinde kabul edilmiş. 9 Mayıs 1985 tarih ve 18749 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

---

[126] Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http:// www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ''**, Madde 7/f/3.
[127] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr / **Çevre Kanunu – Madde1**.
[128] Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'', Madde 7/e/2**.
[129] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr , **Devlet İhale Kanunu.**

Bu kanun, yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla düzenlenmiştir.[130]

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "teklif imar planının onaylanması" madde 8/1 de: Teklife konu yatırımın, içerik yönünden tamamlayıcısı niteliğinde olan ve kıyı kenar çizgisinin kara tarafında bulunan bölümleri var ise, bu alanlar, planlamaya dahil edilir ve teklifin bütünlüğünün ve işleyişinin kolaylaştırılması maksadıyla, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7. maddesi ile 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesi uyarınca onama yapılır. Onaylanan planın ilan ve askı işlemleri, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8. maddesi uyarınca valilik (il valiliği çevre ve şehircilik il müdürlüğü) ve belediyesi tarafından yerine getirilir.[131]

3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7. maddesine göre; kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikleri dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında **imar kanun**u hükümleri uygulanır.

3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 14. maddesine göre; 3621 sayılı kanun kapsamında kalan alanlarda ruhsatsız yapılar ile ruhsat ve eklerine aykırı yapılar hakkında **3194 sayılı İmar Kanunu'nun** ilgili hükümleri uygulanır.

- **3621 Sayılı Kıyı Kanunu.**

3621 Sayılı Kıyı Kanunu; 4 Nisan 1990 tarihinde kabul edilmiş, 17 Nisan 1990 tarih ve 20495 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kıyı Kanunu limanların yapımıyla ilgili esasları belirleyen ana kanundur.

Bu kanun deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini

[130]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr / **İmar Kanunu – Madde 1**.
[131]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'', Madde 8/1.**

gözeterek koruma ve toplum yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir. (Madde 1)[132]

Kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufunda olup herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilmektedir. (Madde 5)

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile iskele, liman, rıhtım, dalgakıran, menfez gibi kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesislerin yapılabilirliği bu kanunla düzenlenir. (Madde 6)

Bu kanunun ikinci bölüm yedinci maddesine göre; kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikleri dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir. Bu araziler devletin hüküm ve tasarrufu altında olup özel mülkiyet konusu olmaz.

Bu kanun hükümlerine göre; kıyıda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesisleri yapılabilmesi için Maliye Bakanlığı'ndan (Milli Emlak Genel Müdürlüğü) gerekli iznin alınması zorunludur. Yapı ruhsatı alınmasında bu izin belgesi yeterlidir. (Madde 11)

Bu kanun kapsamında olan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, bu alanın kapsamı dışındakiler ise valilikçe yürütülür. (Madde 13)

- **4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun.**

4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun; 29 Haziran 2001 tarihinde kabul edilmiş, 13 Temmuz 2001 tarih ve 24461 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

[132]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr , **Kıyı Kanunu – Madde 1 – 5 – 6 – 11 – 13.**

4708 Sayılı Kanun'un amacı; can ve mal güvenliğini teminen, imar planına, fen, sanat ve sağlık kurallarına, standartlara uygun kaliteli yapı yapılması için proje ve yapı denetimini sağlamak ve yapı denetimine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.[133]

- **4458 Sayılı Gümrük Kanunu**

Türk Gümrük Mevzuatı'nın temelini oluşturan 4458 Sayılı Gümrük Kanunu; Avrupa Birliği Gümrük Mevzuatı'na uyum çalışması sonucunda 27 Ekim 1999 tarihinde çıkartılmış, 4 Kasım 1999 tarih ve 23866 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

4458 Sayılı Gümrük Kanunun amacı, Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesine giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kurallarını belirlemektir.[134]

Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir.[135]

Gümrük Kanunu geniş kapsamlı bir çerçeve yasası ve bir vergi kanunudur. Gümrük Kanunu ile Gümrük rejimleri yeni baştan düzenlenmiştir. Gümrük Kanunu Avrupa Birliği'ne uyum yasasıdır.

- **6237 Sayılı Limanların İnşası Hakkında Kanun.**

6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun; 27 Ocak 1954 tarihinde kabul edilmiş, 4 Şubat 1954 tarih ve 8625 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

---

[133]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr / **Yapı Denetimi Hakkında Kanun – Madde 1**.
[134]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, / **Gümrük Kanunu. – Birinci Kısım – Birinci Bölüm – Madde 1**.
[135]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) www.mevzuat.gov.tr, / **Gümrük Kanunu. – Birinci Kısım – Birinci Bölüm – Madde 2.**

Türkiye'deki limanların inşaatı, "6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun" hükümlerine tabidir.

Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatları ve bu inşaatlar ile ilgili tesisat, teçhizat ve onarımlarının yapılması hususunda uyulması gereken kuralları kapsar.[136]

Bu kanun deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile iskele, liman, rıhtım, dalgakıran, menfez gibi kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesislerin yapılabilirliği bu kanunla düzenlenir.[137]

- **Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği (ÇED) (20235).**

Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği (ÇED); 25 Kasım 2014 tarih ve 29186 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmeliğin amacı; çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) sürecinde uyulacak idari ve teknik usul esasları düzenlemektir.

Bu yönetmelik, 9 Ağustos 1983 tarihli ve 2873 sayılı Çevre Kanunu'nun 10. maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.[138]

---

[136]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Limanları İnşaası Hakkında Kanun**.
[137] A.e.
[138]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr, **Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği**.

- **Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (11118)**

Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik; 18 Şubat 2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmeliğin amacı; kıyıda yapılacak liman, yat limanı, marina, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik üst ve altyapı tesislerine işletme izni verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Bu yönetmelik, kıyılarımızda denizcilik ve limancılık faaliyetlerinde bulunmak amacıyla inşa edilmiş kıyı tesislerini, bunların inşasını gerçekleştirecek ve işletecek olan kişileri kapsar.

Bu yönetmelik, 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, 10 Haziran 1946 tarihli 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve 10 Ağustos 1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin (c) ve (m) bentleri hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.[139]

- **Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği (11520)**

Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği; 18 Ağustos 2007 tarih, 26617 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmeliğin amacı, Türkiye'de yeni yapılacak, büyütülecek, değiştirilecek kıyı – liman, demiryolu, hava meydanı yapılarının depreme dayanıklı tasarımı ve bu tür mevcut yapıların deprem performanslarının değerlendirilmesi için gerekli kuralları ve minimum koşulları düzenlemektir.

[139] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik.**

Bu yönetmelik, 6 Mart 2006 tarihli ve 26100 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmeliğin hava meydanı yapıları, demiryolu köprüleri ile kıyı ve liman yapıları hususlarında tamamlayıcısı niteliğindedir.[140]

- **Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ (14258)**

Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ; 6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu tebliğin amacı; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alakalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemlere ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Bu tebliğ; 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 3 Ağustos 1990 tarihli ve 20594 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konulan Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğe dayanılarak hazırlanmıştır.[141]

- **Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2) (12930).**

Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ; 15 Mart 2009 tarih ve 27170 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu tebliğin amacı; 4 Nisan 1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında, teklif imar planlarının onaylanmasına yönelik İdare tarafından verilecek

[140] A.e.
[141] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ**

görüşte esas alınacak kriterler ile görüşe dayanak teşkil edecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uyması gereken usul ve esasları belirlemektir.[142]

Bu tebliğ, gemi inşa sanayi ve gemi söküm tesisleri ile askeri tesisleri kapsamaz.

Bu tebliğ; 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, 4 Nisan 1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile 10 Ağustos 1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin (c) ve (m) bendi hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Bu tebliğin ikinci bölümünde; kıyı tesisi yapımı teklif dosyasında bulunması gereken bilgi ve belgeler aşağıda sıralandığı gibidir:

1) Teklif İmar planı/planları ile birlikte İdareye;

- Plan açıklama raporu,
- Teklif imar planında yer alan kıyı tesisi ile çevresine ilişkin, imar planı onaylı mevcut, imar planı onaylı ancak mevcut olmayan ve imar planı bulunmayan ancak mevcut olan kıyı tesislerinin işlenmiş olduğu 1/5000 ölçekli pafta,
- Fizibilite raporu,
- Modelleme raporu sunulur.

2) Fizibilite raporu, imar planı onaylı kıyı tesisinde yapılacak ilave, revizyon, değişiklik vb. gibi teklif planlar ile halihazırda mevcut olan kıyı tesislerine yönelik teklif imar planları için istenmez. Kamu yatırımı olan projelerde, plan açıklama raporu yeterli kabul edilecek olup İdare tarafından istenilmesi durumunda Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'na sunulan veya İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca hazırlanmış olan fizibilite raporu üzerinden değerlendirme yapılacaktır.

[142]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2).**

3) Modelleme raporu, teklif imar planında yer alan kıyı tesisinin; şekil ve konumu, yakın çevresinde imar planı onaylı/onaysız mevcut kıyı tesis/tesisleri ile imar planı onaylı henüz yapımı gerçekleşmemiş kıyı tesis/tesislerinin bulunmaması, gerek yapımı planlanan tesise, gerekse diğer tesis/tesislere yanaşıp ayrılacak gemilerin manevrası açısından birbirlerine çapariz verme olasılığının İdarece değerlendirilmesi halinde istenir. Modelleme raporunda kullanılmak üzere yatırımcı tarafından Ek -1'de yer alan Modelleme Raporu İlave Bilgi Formunun ilgili liman başkanlığına onaylatıldıktan sonra yetkilendirilmiş kuruluşa verilmesi zorunludur.

4) Kıyı tesisleri dışındaki kullanım vasıflarını içeren teklif imar planlarında bu maddenin b, c ve ç bentleri aranmaz.

Yetkili Kuruluşlarca hazırlanacak fizibilite raporlarının içeriği aşağıdaki gibidir:[143]

a) Proje hakkında genel bilgiler:

1. Projenin bulunduğu yer.
2. Projenin tanımı, amacı ve hizmet sağlayacağı alanlar.
3. Komşu tesisler – Komşu limanlar (mevcut tesisler, limanlar / imar planı onaylanmış potansiyel komşu tesisler, limanlar).
4. Proje hakkında bilgi veren genel özellikler.

b) Proje alanının tanıtımı:

1. Projenin bulunduğu coğrafi konum.
2. Projenin Topoğrafik ve batimetrik durumu.
3. Projenin genel jeoloji ve deprem durumu.
4. Projenin meteorolojik özellikleri ve iklimsel durumu.
5. Limanın veya tesisin ulaşım ağına (karayolu, demiryolu, havayolu) irtibatı.

[143] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 288-289.

6. Projenin bulunduğu arazi mülkiyeti ve araziden yararlanabilme durumu.

c) Projenin bulunduğu bölgedeki ulusal ve uluslararası deniz ticareti.

1. Ekonomik alanda dünya ve Türkiye'de yaşanan gelişmeler.
2. Piyasa durumuna göre piyasa beklentileri.
3. İstihdam durumu.
4. Projenin gerçekleşeceği liman hinterlandının genel yapısı.
5. Bölgede var olan yük dağılımı.
6. Bölgede var olan yük trafiği.
7. Bölgenin gelecekteki yükleme boşaltma, elleçleme talep tahmini.
8. Bölgede var olan yat turizmi ve yat limanları.

d) Planlanan kıyı tesisinin, limanın özellikleri:

1. Limandaki deniz yapılarının tasarımı (iskele, rıhtım, mendirek dizaynı gibi ve saha kullanımının verimliliği).
2. Liman için gerekli olan kara tesislerinin tasarımı.
3. Limanın alt yapı – üst yapı özellikleri.
4. Limanda olması planlanan liman elleçleme, transfer ve istifleme ekipmanları.
5. Limanda olması planlanan ekipmanların kapasite ve özellikleri.
6. Gümrükleme, dokümantasyon, yük bilgileri.
7. Limanlar için gerekli olan yük elleçleme ve depolama teknolojileri.
8. Depolama olanakları (açık – kapalı)
9. Planlanan enerji imkanları.
10. Planlanan bakım olanakları.
11. Limanların değişik gemi tipine göre derinlik (draft) durumları.

e) Yatırım maliyeti

1. Genel kabuller.
2. Yatırım planı ve iş takvimi.
3. Yatırım giderleri.
4. Sonuç ve öneriler, yönetici özeti.

2.2. Liman Planlaması

Liman alanının seçiminden sonra bu alana ait meteorolojik, oşinografik, geoteknik gibi verilerin elde edilmesiyle; iç ve dış ulaşım kanalları, demirleme alanı, manevra dairesi, yanaşma alanı, özel amaçlı alanlar ve dalgakıranlar gibi bazı su alanları planlanır. Planlama ve tasarım kriterleri limana gelmesi beklenen gemi büyüklüklerine dayanmaktadır. Gemilerin rüzgar, akıntı ve dalga etkisinde manevra kabiliyetleri düşünülmelidir. Planlama aşamasında manevra alanı, demirleme alanı ve liman ağzı tasarımları düşünüldüğünde; liman ağzı genişliğinin gemi trafiğine, akıntı, dalga, gemi büyüklüğü ve su derinliğine bağlı olarak değiştiği göz önünde bulundurulmalıdır.

- **Konteyner Terminal Planlaması**

Konteyner terminal planlamasında; terminal düzeninin elleçleme sistemine bağlılığından dolayı, terminal planının geliştirilebilmesi için **rıhtım uzunluğu** ve rıhtımdaki kreyn sayısı, **apron alanı** (rıhtım ve rıhtım ile depolama alanı arasındaki alanların toplamı), **depolama alanı**, **konteyner transfer alanı** ve **hizmet binalarının** boyutlarının belirlenmesi gerekmektedir. Yanaşma yeri sayısı ve rıhtım uzunluğunun belirlenmesi rıhtım üretkenliği hesabına dayanmaktadır. Apron alanı, düzgün ve güvenli elleçleme yapılmasını sağlamak için rıhtım boyutu ve kullanımına, depoların boyutu ve kullanımına göre planlanmalıdır.[144]

[144] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 299-300.

- **Sıvı Yük Terminali Planlaması**

Ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz, bitkisel yağlar ve kimyasal ürünler taşıyan gemilere hizmet veren terminaller sıvı dökme yük terminalleridir. Bu tip terminallerde hangi sıvı yük olursa olsun petrol, kimyasal veya sıvılaştırılmış gaz olsun, gemilerin yükleme ve boşaltılması gemilerin orta kısmında bulunan emme borusu yardımıyla gerçekleşmekte ve rıhtımda hareket eden ağır kreynlere ihtiyaç olmamaktadır. Sıvı yük, yanaşma yerinden kıyıya denizaltından boru hattı ile taşınmaktadır. Sıvı yük terminallerinde planlama ve tasarım aşamasında sıvı yük çeşitliliği (lpg, lng, kimyasal, petrol v.b.), yıllık elleçlenecek gemi sayısı, emniyet ve güvenlik gibi hususlar göz önünde bulundurulmalıdır. Sıvı gazın daha çabuk buharlaşacağı, ufak bir sızıntı ve kaçağın patlamaya sebep olacağı ihtimalleri sıvı yük terminallerinin planlama ve tasarımında önemle dikkate alınmalıdır.[145]

- **Kuru Dökme Yük Terminali Planlaması**

Demir cevheri, kömür, tahıl, fosfat, çimento, şeker, pirinç, tuz, talaş gibi kuru dökme yük taşıyan gemilere hizmet veren terminaller kuru dökme yük terminalleridir. Bu tip terminallerde planlama için önemli olan saha kriterleri kara bağlantıları, büyük miktarda / tonajda yük taşıyan gemiler için yeterli su derinliği mevcudiyeti ve doğal şartlardır. Kuru dökme yük terminallerinde büyük miktarda yük elleçlendiğinden yeterli büyüklükte kara alanı ve depolama olanaklarının gerekliliği dikkate alınmalıdır.[146]

Ülkelerin uluslararası ticaretlerinin gelişmesinde limanlar önemli rol oynadığından, limanların ihtiyaca cevap verecek şekilde iyi planlanmış olması gerekmektedir. Bir limanın ihtiyacı olan tesislere planlama ile karar verilmektedir. Örneğin; ne kadar derinlikte ve hangi ebatlarda yanaşma yerlerinin yapılacağı, ne kadar metrekare açık ve kapalı alanlarının olacağı planlama aşamasında ortaya çıkar. Bu sebeptendir ki yeterli derinlik, uzunluk ve miktarda yapılmayan rıhtımlar veya yanlış planlanan açık, kapalı diğer tesisler limandaki çalışma olanaklarını

[145] Burak Köseoğlu, **Liman Modelleme ve Seyir: Optimizasyon Tekniklerinin Uygulanması**, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 2015, s. 37-38-40.
[146] Yalçın Yüksel, Esin Özkan Çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan, Ekim 2006, s. 222.

kısıtlayacaktır. Maddi boyutta büyük yatırımlar gerektiren limanlarda ihtiyaca tam anlamıyla cevap verecek planlamalar söz konusudur. Mevcut limanların iyileştirme çalışmaları kısa dönemli planlanırken, limanların yapımı orta ve uzun dönemli olarak planlanmaktadır.

Hidrolik alanında uzmanlaşmış inşaat mühendisleri ve kıyı mühendisliği alanında uzmanlaşmış mühendisler, limanların planlamasında altyapı ile ilgili çalışmaktadır. Liman planlaması sadece altyapı ile sınırlı kalmayıp üstyapı ve işletmecilik konularını da içerdiğinden, üstyapı ve işletmecilik alanlarında uzmanlaşmış gemi inşaatı mühendisleri, denizcilik işletmesi mühendisleri ve kaptanlarda gemi ve liman işletmeciliği gibi üstyapı konularında çalışırlar.

Liman planlaması farklı disiplinleri içerdiğinden ekip çalışması gereklidir. Dolayısıyla mühendislik, denizcilik, ulaştırma ekonomisi, emniyet ve lojistik gibi konularda uzmanlık gerektirmektedir. Tarama-doldurma, kıyı morfolojisi, katı madde taşınımı, dalga ve akıntı bilgisi, dalgakıran ve rıhtım tasarımı bilgilerini gerektiren kıyı mühendisliği uzmanlığı da liman planlamasında önemli yer tutar. [147]

Bu disiplin ve uzmanlık alanları **teknik, ekonomik, sosyal ve çevre konuları** olarak ele alınabilir.[148]

2.2.1. Teknik Konular

Liman planlamasında teknik konular ile ilgili çalışmalarda, amaç maliyeti minimuma indirmektir. Örnek verilecek olunursa; dalgakıranın yerleşimi ve dalga girişi, akıntı yapısı, kumlanma ve erozyon oluşumları hidrolik model çalışmalarıyla yapılır. Başka bir örnek verilecek olunursa; liman girişinin optimum derinliği için maksimum gemi boyutu, gel-git, dalga durumu ve bu durumların gemiye etkileri dikkate alınarak hesaplamalar yapılır.

[147] Yalçın Yüksel, Esin Özkan çevik, **Liman Mühendisliği**, İstanbul, Arıkan, Ekim 2006, s. 17.
[148] Reşat Baykal, **Limanlar ve Terminaller**, İstanbul, Birsen Yayınevi, 2012, s. 106.

Liman planlamasında teknik konuda yapılacak çalışmalar aşağıdaki gibidir:[149]

- Oşinografi çalışmaları (dalga iklimi v.b.).
- Kıyı mühendisliği çalışmaları (morfoloji, dalgakıranlar).
- Hidrolik çalışmalar (Gelgit ve akıntılar).
- Hidronotik çalışmalar (Yaklaşım kanalı, seyir tasarımı).
- Deniz dibi tarama çalışmaları (kazı, kara dolgusu).
- Zemin ve yapıların stabilitesiyle ilgili jeoloji, yer bilimleri teknolojisi ve deprem mühendisliği çalışmaları.
- İnşaat mühendisliği çalışmaları. (Gemilere uygun rıhtım, iskele, usturmaça, gemi bağlama elemanları)
- Deniz yapıları çalışmaları (rıhtım, gemi yanaşma yerleri).
- Trafik mühendisliği çalışmaları (Karayolu ve demiryolu bağlantıları)
- Güvenlik mühendisliği Çalışmaları (Hasarlı yük sonucunda alan planı)
- Ulaşım teknolojileri çalışmaları.
- Terminal işletmeleri.

Batimetrik ölçümler; tasarım ve yapım işlerinde kullanılacak deniz dibi haritalarının hazırlanması işidir.

Hidrografik haritalar; denizler, göller gibi sularla kaplı alanlarda derinlik ölçümü yapılarak su altı topoğrafik haritasının ortaya çıkarılmasıdır.

2.2.2. Ekonomik Konular

- Yük tahminleriyle ilgili makro-ekonomiler ve ulaşım ekonomisi.
- Ekonomi ve mali analizler için ekonometri.
- Mali işler ve pazarlamayla ilgili ticaret.

Liman planlamasında ekonomik konular önem arz ettiğinden; liman kapasitesi, hinterland bağlantıları, endüstriyel gelişim ve altyapı maliyetleri dikkatle göz önünde bulundurulmalıdır. Gerçek yük akışı, planların hazırlanmasından birkaç

[149] A.e.

yıl sonra, tahmin edilen değerlerden önemli oranda değişiklik gösterebilmektedir. Yük akışının erişimi ve optimum planlara ulaşabilmek için fayda / maliyet analizi yapılmalıdır. Bu analizler, mevcut limanların değerlendirilmesinde ve uygun bir şekilde geliştirilmesinde veya yeni liman imkanlarının taslaklarının hazırlanmasında önemli rol oynayacaktır.[150]

2.2.3. Sosyal / Çevre Konuları

- Liman çevresiyle ilgili planlama.
- Hava, su, gürültü ve zemin kirliliğiyle ilgili çevre etkileri.
- Ulusal ve yerel planlama koşulları ile izinlerle ilgili yasal öneriler.

Limanların tasarlanması ve planlanması aşamalarında çevresel etkenler limanların gelecekteki gelişimlerinde önem taşıyan faktörlerdendir. Akıntı, dalga, rüzgar, yağmur, sis gibi çevresel etkenler aşağıdaki gibi açıklanabilir:[151]

Akıntılar rüzgar akıntısı, yüzey akıntısı, gel-git akıntısı ve dip akıntısı gibi çeşitlilik gösterip gemi manevralarına etki eden çevresel etkenlerdendir.

Dalgalar rüzgar tarafından medyana gelen dalgalar, gemi geçişleri sonucu oluşan dalgalar ve okyanus dalgaları gibi çeşitli şekillerde sınıflandırılabilir. Dalgalar kıyı yapılarının tasarımında göz önünde bulundurulması gereken en önemli etkendir.

Rüzgar da akıntılar gibi gemi manevralarına etki eden önemli faktörlerden biri olması sebebiyle kıyı yapılarının hesap ve tasarımlarında önemle göz önünde bulundurulmalı, geçmiş yıllardaki aylık, yıllık hakim rüzgarların yön, şiddet ve maksimum süratleri hesaplanmalıdır.

Yağmur / sis gemilerin manevraları sırasında görüşü olumsuz etkilediğinden planlama ve tasarım esnasında dikkate alınmalıdır.

---

[150] A.e.

[151] Burak Köseoğlu, **Liman Modelleme ve Seyir: Optimizasyon Tekniklerinin Uygulanması**, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 2015, s. 30-31-32.

2.2.4. Planlama Aşamaları

Planlama aşamalarını aşağıdaki maddeler şeklinde gözden geçirebiliriz:[152]

Pazar Çalışması: Limanın hitap edeceği pazar, limanın karayolu, demiryolu veya havayolu gibi bağlantılarını belirleyen hinterlandı, endüstriyel ve nüfus yapısı ile bölgenin büyüme potansiyelinin araştırılması.

Saha ve Mühendislik Planlaması: Saha araştırması, hidrografik, topografik, meteorolojik, jeolojik araştırmalar, maliyet ve işçilik, mühendislik hesapları. Alternatif rıhtım ve terminaller için uygun ölçü ve yerde deniz ve kara alanlarının belirlenmesi.

Ulaştırma Çalışması: Karayolu, demiryolu, boru hatları, konteyner taşıması, bağlantı gemileri ve diğer şebeke çalışmalarının tahmin çalışmaları.

Talep Araştırmaları: Kısa ve uzun vadeli talep yük/gemi tahminleri, ekonomik ve risk analizlerinin araştırılması.

Liman Ekipman ve Kapasite Araştırmaları: Mevcut olan ekipman ve tesislerin geliştirilmesi. Ayrıca intermodal – kombine taşımacılık için gerekli tesisler, araçlar ve mevcut kapasitenin değerlendirilmesi. Elleçleme tekniklerinin ve bunların gelecekteki verimliliklerinin incelenmesi.

2.3. Limanlarda Yönetim ve Organizasyon

Limanlarda yönetim birimlerine ‘’liman idaresi, liman yönetimi’’ veya kısaca **liman otoritesi** denilmektedir. **Liman idaresi;** liman hizmetlerini planlamak, organize etmek ve liman operasyonlarını kontrol etmek gibi düzenleyici unsurlardan sorumluyken, **liman yönetimi** ise limandaki ticari faaliyetlerden sorumludur. Orta ve uzun vadeye yönelik stratejik kararlar almak, günlük faaliyetlerin yönetimini içeren

[152] Harun Topaloğlu, **‘’Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi’’**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Temmuz 2007, s. 53.

planlamalar ve kontroller yapmak, yeni müşterileri limana çekebilmek için limanın tanıtılması gibi faaliyetler liman otoritesinin görevleri arasındadır.[153]

Limanlarda yönetim ve organizasyon yapıları, limanların tipi ve işlem hacmi unsurlarına göre değişiklik gösterebilmektedir. Örnek verilecek olunursa; konvansiyonel elleçleme yapılan bir limanın organizasyon yapısı ile bir konteyner limanının organizasyon yapısı değişiklik gösterebilmektedir. Liman yönetiminde esas olan etkili bir yönetim sağlayabilmektir. Liman faaliyetleri etkin şekilde planlanan, organizasyon yapısı ve yönetimi etkin şekilde işleyen limanlar, müşterilerine farklı tip yükleri elleçleyebilmekte ve maksimum düzeyde hizmet sunabilmektedirler. Pazarlama, ticaret, mühendislik, bakım ve onarım gibi hizmetleri gerçekleştirebilmektedirler.

Limanların organizasyonları farklı bölümlerden oluşuyor olabilmekle birlikte günümüz organizasyonlarının yapısı genel manada ‘’Yönetim Kurulu, Yöneticiler, Denetleyiciler ve İşgücünden’’ oluşmaktadır.[154] Limanlardaki işgücünün özellikle idari kadrolarda çalışanların gerekli yetkinliklere sahip kişilerden oluşması gerekir.

Bir limanın yapısı liman organizasyon şemasında ayrıntılı olarak açıklanabilinmekte olup kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri farklı şirketlerden temin edilen limanlarda bu yapı farklılaşabilmektedir. Finans ve Muhasebe hizmetleri birlikte olabileceği gibi İdari İşler Müdürlüğü ve İnsan Kaynakları Müdürlüğü de limanın büyüklüğüne göre birlikte görev yapabilmektedirler.[155] Türkiye’nin de taraf olduğu ‘’Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu’’ Uygulama Yönetmeliğinin[156] limanlarda yetkilendirdiği ‘’Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu’’

---

[153] Gönenç Küçükçakır, **Türkiye’deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları**, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, 2010, s. 20-21.

[154] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 53.

[155] A.e., s. 54.

[156] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr / **Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği.**

Güvenlik Müdürü yetkilerine sahip olması sebebiyle limanlarda ‘’Güvenlik Müdürlüğü’nün’’ yerine ‘’Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu’’ bulunmaktadır.[157]

Organizasyon şeması, farklı meslekler arasındaki ilişkileri de gösterebilmektedir. Örnek olarak ‘’Operasyon Müdürü ve Baş Puantörü’’ verecek olursak: Operasyon Müdürü, Baş Puantörün amiri ve kendisini işinde yönlendirme yetkisine sahiptir. Operasyon Müdürü, yetkisini baş puantöre aktarıp, baş puantöre Operasyon Müdürü adına hareket etme hakkı verebilir, baş puantörde bu yetkiyi kabul ettiğinde, Operasyon Müdürüne karşı sorumlu olduğunu da kabul etmiş olur.[158]

Organizasyon şemasından ‘’Personel Yetkilisini’’ örnek verecek olursak: Yönetim ekibinin diğer üyelerine tavsiyede bulunma işi personel yetkilisinin görevlerinden biridir. Bu örneği detaylandıracak olursak: Personel Müdürünün Operasyon Müdürü üzerinde herhangi bir yetkisi yoktur fakat iş akdi şartlarıyla ilgili anlaşmazlık ve işe almayı ilgilendiren herhangi bir problemin çözümünde Operasyon Müdürüne yardım edebilmesine rağmen Personel Müdürü operasyon Müdürüne talimat veremez fakat sadece konuya ilişkin tavsiyelerde bulunabilmekle kalır.[159]

Kanunlar, tüzükler, liman yönetmelikleri, uluslararası anlaşmalar, liman prosedürleri gibi mevzuat, bir limandaki çalışma düzenlemelerini kontrol etmeye yönelik en önemli yardımcılar olup bu mevzuatlar yapılabilecekler ve yapılamayacaklar hakkında bilgi vermekte olup bu kurallar izlenmediği takdirde, limanların işlevlerini yerine getirebilmeleri zorlaşacağından orta ve üst düzey yöneticilerin bu belgelerin içerikleriyle ilgili bilgiye vakıf olmaları gerekmektedir.[160]

2.3.1. Liman Çalışanlarının Yeterlilikleri

‘’Gemi Adamları Yönetmeliği’’, Türk bayraklı gemilerde çalışan ve çalışacak olan gemi adamlarının yeterliliklerini, eğitimlerini, sınavlarını, sağlık durumlarını,

[157] Murat Erdal, a.g.e., s.55.
[158] A.e.
[159] A.e., s. 56.
[160] A.e.,

vardiya tutma ile ilgili kuralları kapsayan bir yönetmelik olup [161] limanlarda çalışanlar için bu tarz bir yönetmelik bulunmamaktadır.

Bazı limanlarda, 5188 sayılı ‘’özel güvenlik hizmetlerine dair kanun’’çerçevesinde ve ‘’uluslararası gemi ve liman tesisleri güvenliği (ISPS)’’ gereklerine uygun eğitimleri almış güvenlik personelleri olabilmektedir. Yine bazı limanlarda, liman sahasının uzman ISG çalışanlarınca denetlenmesinin sağlanabilmesi için ISG kuruluşları tarafından eğitimler alınılmaktadır.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), 1996 yılında, özel sektör limanları ve işletmecilerinin sektörle ilgili sorunlarına çözüm aramak ve sektörel dayanışmayı sağlamak için kurulmuştur. Limanlarda çalışan insan gücünün nitelikli ve yetkin özelliklere sahip olması amacı ile 2013 yılında dernek bünyesinde ‘’Kariyerport personel belgelendirme merkezi’’ kurulmuştur. Kariyerport Personel Belgelendirme Merkezi “Personel Belgelendirme Yönetim Sistemi TS EN ISO / IEC 17024” standardına uygun olarak kurulmuş olup limanlarda çalışan personelin mesleki niteliklerini belgeli/sertifikalı duruma getirmek üzere devlet bünyesinde ‘’Mesleki Yeterlik Kurumu (MYK)’’ tarafından tanımlanmış ‘’Meslek Standartları ve Ulusal Yeterliklere’’ uygun olarak, Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) ve MYK tarafından resmi olarak tanınan ‘’Sınav ve Belgelendirme İşlemleri’’ yapılmaktadır.[162]

‘’Liman vinç operatörü, liman pompa ve tank saha operatörü, liman saha istif makineleri operatörü, liman forklift operatörü, mobil vinç operatörü’’ gibi mesleklerin eğitimleri 5544 Sayılı ‘’Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu’’ uyarınca çıkartılan ‘’Mesleki Yeterlilik, Sınav ve Belgelendirme Yönetmeliği’’ hükümlerine göre hazırlanmıştır.[163]

---

[161]Mevzuat Bilgi Sistemi, **Gemi Adamları Yönetmeliği**, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Kapsam - Madde2**.
[162]Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, (Çevrimiçi) http://www.turklim.org, **Türklim Kariyer Port**. **– Belgelendirme Kılavuzu.**
[163]Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, (Çevrimiçi) http://www.turklim.org, **Türklim Kariyer Port – Ulusal Yeterlilikler.**

Ulusal mesleki yeterlilik haricinde uluslararası alanda ‘’Uluslararası Çalışma Örgütü (İLO) ve Avrupa Birliği’’ dünya genelinde çalışma kurallarını belirleyen uluslararası mesleki standartlara ilişkin önemli kurumlardır.

Tehlikeli ve Çok Tehlikeli Sınıfta Yer Alan İşlerde Mesleki Eğitimlerini Belgelendirme Zorunluluğu:

Tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta olan işlerde çalışacakların (sıvı dökme yük terminali gibi; petrol, gaz, kimyevi maddeler vb.) ‘’Mesleki Eğitimlerine Dair Yönetmelik’’ gereği limanlarda çalışanların mesleki eğitim alma veya aldıkları eğitimi belgelendirmelerine dair zorunluluk vardır.[164]

2.3.2. Limanın Bölümleri ve Limanda Çalışanlar

Limanlardaki bölümler (departmanlar); Operasyon, Mühendislik, Pilotaj Römorkaj, Satış - Pazarlama, Personel (insan kaynakları), Finans – Muhasebe, Ticaret, Bilgisayar / IT bölümleri olarak sınıflandırabiliriz. Her liman farklı bölümlerden oluşabilmektedir. Çoklu liman işletici firmalarda bazı bölümlerin faaliyetleri limandan olmayıp şirket merkezlerinden de yürütülebilinmektedir.

Yüklerin elleçlenmesi limanlardaki temel işlevlerdendir ve elleçleme operasyon bölümünün en önemli işidir. Çoğu limanın en önemli yatırımları elleçleme ekipmanlarıdır. Ekipmana ve teknolojiye olan yatırıma istinaden iş gücü (insan gücü) önemli rol oynamaktadır. Bu durumda, organizasyon, üretilen işte önemli yer almaktadır.

Operasyon Bölümü

Operasyon bölümünü yöneten kişinin unvanı ‘’Operasyon Müdürüdür.’’ Mesleki unvanlar limandan limana farklılaşabilmektedir. Büyük limanlarda, ayrı alanlardan ya da faaliyetlerden sorumlu olan farklı yöneticiler olabilmektedir. Örnek verilecek olunursa; konteyner depolarına veya ambarların işletilmesine yönelik

[164] **Türkiye Liman İşletmecileri Derneği**, (Çevrimiçi) http://www.turklim.org, **Türklim Kariyerport – Belgelendirme Kılavuzu**.

farklı yöneticiler olabilmektedir. Bunun sonucu olarak da, her yönetici kendisine rapor veren çalışanların işlerinden sorumlu olacaktır. Konteyner, roro ve genel kargo gibi farklı yük elleçleyen limanlar mevcuttur. Bu farklı yük elleçlemelerinden dolayı birçok liman bir iş alanından diğerine geçmeyi sağlayan esnek bir iş gücüne sahip olmayı tercih etmektedir. Uzmanlaşmış limanlarda ise sadece tek çeşit yük elleçlemesi yapılır. Operasyon bölümünde depo alanı ve ambar bulunmaktadır. Depodaki yükler ve bu yüklerin adreslerini belirleyen bir sistem olan belgeleme yöntemi önem taşımaktadır. Birtakım personel dokümantasyondan sorumludur. Günümüzde bilgisayar teknolojisinden yararlanılarak dokümantasyon işini kolaylaştıran programlar kullanılmaktadır. Operasyon bölümünde kullanılan konteyner operasyon programı dünya limanları arasında tam entegrasyonu sağlayabilip, veri transferi kaynaklı zaman kayıpları ve hataları minimize ederek iş süreçlerine olumlu yansımaları olmaktadır.[165]

Mühendislik bölümü

Limandaki park alanları, roro rampaları ve iskele inşaatlarından sorumlu olup çoğu zamanda inşaat, mekanik ve elektrik olmak üzere üç farklı yapıyı da içinde barındırabilen mühendislik bölümü, gerektiğinde tarama, asfaltlı alanların ve yolların yeniden inşası gibi sivil mühendislik işleri de, mühendisin denetimi altında yüklenici tarafından üstlenilir. Ekipmanın, düzenli olarak hizmete sunulması liman işletmesinin sorumluluğundadır. Bu sorumluluğun yerine getirmek üzere oluşturulan iş idaresi ise çoğu zaman mühendislik bölümünün görev listesindedir. Buna ek olarak, ekipmanların bakımı, ekipmanlar ile ilgili siciller ve sertifikaların saklanması yine bu bölüm tarafından sağlanır.[166]

Pilotaj Römorkaj bölümü

Limana yanaşan ve limandan ayrılan gemilerin güvenli olarak seyrini sağlamak bu bölümün görevlerindendir. Gemilerin güvenli bir şekilde seyrini sağlamak için çoğunlukla teknik desteğe ihtiyaç duyulur. Büyük limanlarda, limana

[165] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008, s. 59
[166] .A.e.

yanaşan ya da limandan ayrılan gemilerin kaptanlarına trafik kılavuzluğu sağlamak amacıyla radar istasyonları kullanılmaktadır. VHF (Very High Frequency) radyo iletişimi bu bölümün önemli operasyon kısımlarından biridir. Uzaktan gelgiti ölçen aletler sayesinde gelen gemilere gelgit ile ilgili bilgi sağlanabilmekte ve böylece su derinliği bilinebilmektedir. Rıhtımların gemi barınak düzenlemeleri, gemilere bilgi aktarmak, demirleme için destek sağlamak ve gerektiğinde acil durumlarda yardım sağlamak için hazır bulunmak bu bölümün görevlerindendir. Nehirlerde, koylarda ve etrafı çevrili limanlarda hidrografik muayeneler bu bölüm tarafından yapılmaktadır. Pahalı bir faaliyet olan ama birçok durumda kesinlikle gerekli olan tarama hizmeti, liman sularında, etrafı çevrili doklarda ve dok girişlerinde gereken derinliği koruyan bir hizmettir.

Bu bölümün görevleri emniyet ve düzenleme olarak ele alınacak olunursa:

Emniyet; tarama faaliyeti, seyir yardımcı araç ve gereçlerin tedariği, enkaz ve diğer engellerin ortadan kaldırılması, düzenleme ise geminin limana yanaşmasının kontrol edilmesi ve geminin limandayken hareket etmesi ve demirlemesidir.[167]

Satış ve Pazarlama bölümü

Pazarlama bölümünün işi, müşterinin alım gücünü etkili bir talebe dönüştürerek kar elde etmek amacıyla müşteriye özel hizmet sunmak için yapılan tüm iş faaliyetlerini organize edip yönlendirmektir. Dünyadaki limanlara giren ya da çıkan toplam tonajın değişkenlik göstermesi faaliyetlerdeki verimliliği artırdığından rekabet çok fazladır. Müşteri bağlantısı, reklam, halkla ilişkiler stratejileri ve pazar araştırmaları satış ve pazarlama bölümünün görevlerindendir.[168]

Personel Bölümü

Personel bölümü günümüzde insan kaynakları bölümü olarak da geçmektedir. Bu bölüm aşağıda bahsedilen işlerle ilişkilidir:

[167] A.e., 60.
[168] A.e.

- İşgücü planlaması, limanın gelecekteki ihtiyaçlarının tahmini, işçi alma, seçme, yerleştirme ve sözleşmeleri sona erdirme olarak tanımlanabilir.
- Maaş ve ücret yönetimi, çalışma şartlarını düzenlemek.
- Eğitim, talim ve kariyer geliştirmek.
- Personelin refahını sağlamak.
- Personelin sorunlarını kayda geçirmek.
- Sanayi ile olan ilişkilerde sorunlardan sakınma ve sorunları çözmek.[169]

Finans / Muhasebe bölümü

Muhasebe bölümü, sermaye değişimlerinde ne kadar para harcanacağı, limanın işgücü ücretlerini ne kadar karşılayabileceği ve hizmetler için hesaba ne geçireleceği ile ilgili liman müdürüne bilgi veren bölümdür. Gün içerisinde, limanlarda oluşan maliyetler ve bunların finansal sonuçları mevcut olduğundan bu bilgilere her an ulaşılabilinir. Nakit akışını korumak ve takip edebilmek amacıyla bu bölüm, kar zarar hesaplarını ve bilançoyu hazırlar.[170]

Ticaret bölümü

Bu bölüm fiyatların oluşturulması, müşteri ilişkileri, müşteriyi liman hakkında bilgilendirmek ile sorumlu olup şikayetlerin giderilmesiyle de ilgilenir. Pazarlama ve muhasebe bölümleriyle de yakın çalışan bir bölümdür.[171]

Bilgisayar / IT bölümü

Son yıllarda en fazla büyüyen departman olan bu bölüm, kargo faaliyetlerindeki, personel yönetimindeki, mühendislikteki ya da limandaki herhangi bir alandaki bilgisayar uygulamalarını denetlemekte, bilgisayarların bakım ve onarımını yapmaktadır. İhtiyaç duyulduğunda sistem ve program geliştirmek ya da geliştirtmek de bu bölümün görevlerindendir.[172]

---

[169] A.e., s. 60.
[170] A.e., s. 61.
[171] A.e.
[172] A.e., s. 61.

Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi

Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası İşçi Örgütü aracılığıyla gemiler ve liman tesisleri için yeni bir güvenlik kodu olan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu, kısaca ISPS Code uygulamak için uluslar arası yeni bir anlaşma yapılmış ve bu ISPS Code ile limanlarda güvenlik önlemlerinin etkinleştirilmesi hedeflenmiştir.[173]

Liman Operasyon Müdürü

Saha planlaması, rıhtım planlaması, ekip ve ekipman planlaması yapan, operasyonel maliyetlendirme, satın alma ve taşeronlarla ilgili işlemleri yürüten, operasyonları gerçekleştiren, iş ve süreç geliştirme çalışmalarını yönlendiren, operasyon personelini, iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuat ve iş talimatlarına uygun olarak üst düzey inisiyatif alarak yöneten nitelikli kişi olan ‘’Liman Operasyon Müdürü’’ gümrük, çevre ve denizcilik gibi konulardaki usul ve esasların uygulanması kapsamında, ilgili resmi kurumlara karşı da sorumluluk taşımaktadır.[174]

Liman Terminal Şefi

Operasyon müdürünün onayı ve gözetimiyle limanın terminal ve iskele alanında; saha planlaması ile ekip ve ekipman organizasyonu yaparak operasyonlarla ilgili maliyetlendirme ve satın alma çalışmalarına katkı vererek taşeronlarla ilişkileri yürüten, iskele-terminal personelini, iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuatları iş talimatlarına uygun olarak yöneten ve operasyonları inisiyatif alarak gerçekleştiren nitelikli kişidir.[175]

---

[173] A.e., s. 62.
[174] Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, (Çevrimiçi) http://www.turklim.org, **Türklim Kariyer Port / Meslek Standartları**
[175] A.e.

Ambar ve Antrepo Şefi

Limanda antrepo ve ambarlarda, ekip ve ekipman organizasyonu ile saha ve depo planlaması yapan, maliyetlendirme, satın alma ve taşeronlarla ilgili işlemler ile gümrük işlemlerini yürüten, ambar-antrepo personelini yönetip iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuat ve iş talimatlarına uygun olarak ambar ve antrepo operasyonlarını gerçekleştiren nitelikli kişidir.[176]

Liman Saha İstif Makineleri Operatörü (CRS ve ECS)

İlgili operasyon yöneticisinin gözetiminde, CRS (Container Reach Stacker) ve ECS (Empty Container Reach Stacker) iş makinelerinin günlük kontrollerini yaparak operasyon alanlarında bu iş makinelerini kullanarak yüklerin elleçleme (yükleme, istifleme, boşaltma, nakletme, aktarma) işlemlerini iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuatlara, iş talimatlarına uygun olarak gerçekleştiren nitelikli kişidir. Operatör, CRS ve ECS gibi forklift türü iş makinelerini kullanır.[177]

Mobil Vinç Operatörü

İş sağlığı ve güvenliği ile çevresel önlemleri alarak, kalite sistemleri ve işletme kuralları çerçevesinde, yükleri elleçleyen, vinçleri konumlandıran, iş makinesinin kontrollerini yapan nitelikli kişi Mobil Vinç Operatörüdür.[178]

Liman Operasyon Elemanı (Puantör)

Limanda diğer yayaların erişimine kısmen veya tamamen kapalı olan, yük elleçleme ve teknik işlere ayrılmış terminal bölümlerinde çalışanlar liman operasyon elemanlarıdır.[179]

[176] A.e.
[177] A.e.
[178] A.e.
[179] A.e.

Liman Pompa ve Tank Saha Operatörü

Operasyon yöneticisinin gözetiminde, iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuatlara, uluslararası kurallara, iş talimatlarına uygun olarak limanların pompa ve tank sahalarının ve bu sahalardaki ürünlerin kontrollerini yapabilen, ürünlerden numune alabilen, gemi ve kara ile karada tank ve tanker arasında sıvı yükleri aktarabilen, pompalar, tanklar ve hatların temizliğini yapabilen çalışandır.[180]

Liman Vinç Operatörü (RTG ve SSG)

İlgili operasyon yöneticisinin gözetiminde, SSG (Ship to Shore Gantry) ve RTG (Rubber Tyred Gantry) iş makinelerinin günlük kontrollerini yapan, iskele, rıhtım ve terminal alanlarında bu iş makinelerini kullanarak yüklerin/konteynerlerin, yükleme, boşaltma, istifleme gibi elleçleme işlemlerini iş sağlığı ve güvenliği, çevre ve kalite standartları ile mevzuatlara, iş talimatlarına uygun olarak gerçekleştiren nitelikli kişidir.[181]

2.3.3. Liman İşletmecisinin Sorumluluğu

Liman işletmecisi; liman hizmeti sektöründe faaliyette bulunan tüzel kişi, gerçek kişi ya da kişiler olarak tanımlanabilir. Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) açık ve doğrudan hükümler olmamasına rağmen, TTK'nın deniz ticareti ile ilgili dördüncü kitabında bu işleticilerin sorumluluğunun saptanmasını sağlayacak dolaylı hükümler mevcuttur.[182]

Liman işletmecilerinin sorumluluklarında iki olasılık söz konusu olmaktadır: Bu işleticiler ya taşıyanın, taşıtanın, yükletenin, gönderilenin yardımcı şahsı veya tamamen bağımsız olarak sorumluluk üstlenendir. Bu işleticilerin sorumluluklarında iki olasılık söz konusu olmaktadır: Bu işleticiler ya taşıyanın, taşıtanın, yükletenin, gönderilenin yardımcı şahsı olabilmekle beraber, tamamen bağımsız olarak

[180] A.e.
[181] A.e.
[182] Ezgi Hepgülerler, **Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Temmuz 2011, s. 139.

sorumluluk üstlenen de olabilmektedir.[183] Türk Hukuku'na göre liman işletmeleri yükleme ve boşaltmada, taşıyanın talimatlarına göre davrandığı, taşıyanın yük ile ilgili ilişkisinin yükü teslim alıp yükü teslim ettiği ana kadar sürdüğü ve böylece yükün gönderilene teslim edildiği zamana kadar teslimata bağlanan hukuki sonuçların ortaya çıktığı ve liman işletmesinin taşıyanın yardımcısı olduğu kabul edilir.[184]

Türk Ticaret Kanunu, dördüncü kitap, taşıma işleri, madde 1062 (eski) - madde 1179 (yeni) kanun hükmünce ''**taşıyan**, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru'' gibi sorumludur, kendi adamlarının kasıtlarının veya ihmallerinin zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü taşıyana aittir.'' Taşıyanın taşıma borcunun ifasında kullandığı diğer yardımcılardan olan ''taşıma terminali işleticileri (liman işletmecileri)'' bu madde kapsamında olmayıp, Borçlar Kanunu madde 100 (eski) – madde 116 (yeni) kanun hükmünce **taşıyan** taşıma terminali işleticilerinin verdikleri zararlar nedeniyle sorumludur.[185]

Türk Ticaret Kanunu madde 1061 (eski) – madde 1178 (yeni) de emtianın yüklenmesi, istifi, boşaltılmasında gerekli özenin gösterilmesi için taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiş olup, Türk Ticaret Kanunu madde 1117 (eski) – madde 1244 (yeni) hükmü kapsamında bulunan durumlardan biri olan karadaki zararlarda ''liman işletmecisinin'' sorumluluğuna gidilebilinmektedir.[186]

Borçlar Kanunu m.355 (eski) – m.470 (yeni) ''eser sözleşmesinin'' tarafı olduğu düşüncesine istinaden, hizmet sözleşmesi hükümleri uyarınca **liman işletmecisinin** yine **Borçlar Kanunu m.356/1** (eski) – m.471'de (yeni) sorumluluğu söz konusudur. **Borçlar Kanunun m.356/2** Liman işletmecisi, liman hizmetlerini kendisi ifa edebileceği gibi yönetimi altında bulunan çalışanlarına da yaptırabilir. Liman işletmecisi, işi ifa edecek yardımcıların seçiminde, işin kendi denetim ve gözetiminde özen gösterilerek ifa edilmesini sağlamak zorundadır. Aksi takdirde işin

[183] A.e.
[184] A.e., s. 151.
[185] Prof. Dr. Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 161-162.
[186] A.e., s. 163.

ifasında meydana gelecek zararı kendisi gidermek zorunluluğu doğar. Gerektiğinde liman işletmecisi üstlendiği hizmetin bir bölümünü veya tamamını başka bir işletmeciye bırakabilir.[187]

Borçlar Kanunu m.356/3'e göre; aksine adet veya sözleşme bulunmadığı durumda, işin ifasında gerekli olan ekipmanı liman işletmecisi sağlamak zorundadır.[188]

Liman işletmecisi ifa ettiği işin ehli olması gerekliliğinden dolayı hizmet sözleşmesi tarafı olan işçi ve yardımcıya göre daha kapsamlı bir sorumluluğa sahiptir. Türk Ticaret Kanunu m.20/2 (eski), m.18/2 (yeni) ye göre terminal işleticisi, basiretli bir tacir gibi hareket etmesi gerekir. Üstlendiği hizmetin ifasında uygun ekipmanı kullanmalıdır.[189]

Liman / Terminal İşletmecileri Sorumluluk Sigortası; liman ve/veya terminal İşletmecileri sorumluluk sigortası, liman ve/veya terminal işletme faaliyetlerinde; kargo, konteyner, ekipman, gemi ve diğer 3. şahıs mallarına sigortalının koruma, muhafaza ve kontrolü altındayken sorumluluğuna atfedilebilecek, 3. şahıslara veya mallarına gelebilecek maddi zarar ve kayıpları poliçede yazılı limit ve şartlar ile teminat altına alır.

Türk hukukunda liman işletmecisi, yükler üzerinde zilyeddir. Bir yükü, yük maliki veya onun temsilcisinin rızası ile zilyet olan kişilerin zilyetliği ''emin sıfatı ile zilyedliktir''. Liman işletmecisinin zilyedliği de ''emin sıfatı ile zilyedliktir''. Liman işletmecisi zilyedliğinde bulunan yükün hasar görmesi veya kaybı riskine karşı **yük sigortası**, liman işletmecisinin üçüncü şahıslara karşı **sorumluluk sigortası**, çalışanların limanda yaşanabilecek yaralanma ve yaşamlarını yitirme gibi risklere karşı **işveren mali mesuliyet sigortası**, kullanılan **ekipmanın sigortalanmaı gibi sigortalar** yapılabilir. Ayrıca liman işletmecisi, çevre kirlenmesi sonucu oluşacak

[187] A.e., s. 158-159.
[188] A.e., s. 159.
[189] A.e., s. 159-160.

çevre zararlarından dolayı sorumlu tutulma ve zarar görenlere tazminat ödeme yükümlülüklerine karşı çevre sorumluluk sigortası da yaptırabilir.[190]

2.4. Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Süreçlerindeki İşlemlerde ve İşletmeye Açılma Sürecindeki Yetkili Kurumlar

Yatırımcılar tarafından kıyı ve sahil şeridinde, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazi üzerinde yapılacak yapılarda yapılacak işlemler aşağıdaki kurumlar tarafından belirlenir.

2.4.1. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

- **Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM)**

13.12.1983 tarih ve 180 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kuruluş Kararnamesi ile üç Genel Müdürlük (Demiryolları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Limanlar İnşaatı Genel Müdürlüğü, Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri Genel Müdürlüğü) yeniden birleştirilerek ‘’Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü’’ adını almıştır.

Yapımcı Kuruluş olan ‘’Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü’’ (DLH) ile işletmeci kuruluşların tek bir bakanlık bünyesinde yer almasının yatırımların tespiti ve gerçekleşmesinde daha olumlu sonuçlar vereceği düşünülerek Ulaştırma Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında 182 sayılı Kanun Hakkında Kararnamede değişiklik yapan 19.11.1986 tarih ve 3322 sayılı Kanunla Genel Müdürlük, Ulaştırma Bakanlığı’na devredilmiş olup, halen bu bakanlık bünyesinde Ana Hizmet Birimi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1 Kasım 2011 tarih, 28102 (mükerrer) sayılı ve KHK/655 karar sayısı ile Resmi Gazete’de yayınlanan ‘’Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’’ ile Bakanlık teşkilat

[190] A.e., s. 147-148.

yapısı değişmiş olup ‘’Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’’ **(AYGM)** olarak hizmet vermektedir.[191]

- **Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü (TKYGM)**

Çevrenin, denizin ve kıyı şeridinin korunması ilkesini gözeterek; tersaneler ile gemi geri dönüşüm tesisleri ve liman, iskele ve benzeri kıyı yapıları, kıyı yapılarıyla irtibatlı boru, kablo, kanal ve benzeri yapıların yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek, uygulamasını takip etmek ve denetlemek genel müdürlüğün görevlerindendir.

a) Kuruluşları yetkilendirerek kıyı tesislerinin planlanmasına yönelik olarak fizibilite ve modelleme raporu hazırlayan bu kuruluşlara yönelik işlemler yapmak. b) Yerinde inceleme yaparak kıyı yapılarının imar planları hakkında görüş oluşturmak. c) Tarama yaparak deniz dibinin dolup sığlaşarak gemi hareketlerinin engellenmesini önlemek genel müdürlüğün faaliyet ve hizmet alanlarındandır.[192]

- **Liman Başkanlıkları**

İlgili illerde ve ilçelerde liman başkanlıkları bulunmakta olup, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlıdır.

31 Ekim 2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren ‘’Limanlar Yönetmeliği’’ ile liman başkanlıklarının görev ve yetkileri belirlenmiştir.

Yönetmeliğin birinci maddesi: liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya

[191]T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, www.ubak.gov.tr, **Tarihçe**.
[192] Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi) http://www.tkygm.gov.tr, **Kurum Hakkında – Görevlerimiz – Faaliyetler / Hizmetler**.

ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemektir.[193]

- **Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü**

233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname Hükümleri kapsamında faaliyet gösteren ve merkezi İstanbul'da bulunan kıyı emniyeti genel müdürlüğü Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşudur. Kuruluş amacı; Türk deniz ve karasularında seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetleri yapmaktır.[194]

2.4.2. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

- **Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü**

Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED); gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmalardır.[195]

Çevresel etki değerlendirmesi ve stratejik çevresel değerlendirme çalışmalarını yapmak ve bu konuda gerekli kararları almak, izlemek ve denetlemek genel müdürlüğün görevlerindendir. ÇED gerekli veya zorunlu olan durumlarda, rıhtım ve/veya iskele ekleme, tarama faaliyetleri, genişletme veya liman yapım

[193] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr , **Limanlar Yönetmeliği.**
[194]Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi) http://www.kiyiemniyeti.gov.tr, **Kurumsal – Tarihçe.**
[195]T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (Çevrimiçi) http://www.csb.gov.tr.

aşamasında Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü ÇED Raporunun değerlendirilmesi, izlenmesi ve kontrolünü sağlayan kurumlardandır.[196]

- **İl Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü**

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; illerde, deniz ve çevre kirliliği konusundaki denetimlerini valiliklere bağlı olan bu il müdürlükleri aracılığıyla gerçekleştirmektedir. ÇED izleme ve kontrol işlemlerinin yürütülmesi bu müdürlüklerin görevleri arasındadır.

- 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında bulunan alanlara ilişkin kıyı kenar çizgisi tespit ve aktarım iş ve işlemlerini yürütmek, bu alanlardaki imar planı tekliflerine ilişkin iş ve işlemleri ‘’Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğe’’ uygun olarak yürütmek.
- 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında bulunan alanlara ilişkin uygulamaya esas görüş vermek; tereddüte düşülen konularda gerekli tüm teknik bilgi ve belgelerin aslı gibidir onaylı örnekleri ile birlikte varsa her tür ölçekteki onaylı imar plan bilgileriyle birlikte bir rapor dahilinde görüş alınmak üzere Bakanlığa iletmek.
- Belediyeler tarafından yürütülen imar uygulamalarında tereddüte düşülen konularda 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmelik hükümlerine göre görüş vermek, müdürlüğün görevleri arasındadır.[197]

[196] Nesli Çankırı Kolbaşı ,’’ **Kıyı Alanlarında Çevre Yönetimi Politikaları Türkiye Limanları Örneği’’**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Haziran 2014, s. 23.
[197]T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (Çevrimiçi) http:// www.csb.gov.tr.

2.4.3. T.C. Maliye Bakanlığı

- **Milli Emlak Genel Müdürlüğü (MEGM)**
- **Defterdarlık**

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "tanımlar" madde 4/k de: Yatırımcılar tarafından kıyıda ve/veya dolgu alanında yapılacak yapılara ilişkin; taşınmazın fiili kullanımı olmaksızın, Hazine adına tescil, ifraz, tevhit, terk vb. işlemleri yapmak veya imar planının yapılması, değiştirilmesi ya da uygulama projelerinin hazırlanması, ilgili kuruluşlara onaylatılması ve gerekli izinlerin alınması gibi işlemlerin yerine getirilebilmesi amacıyla ve Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne **(MEGM)** bedeli ödenmek şartıyla edinilen izin **ön izindir.**[198]

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'' kapsamında ''yapılacak yatırıma ilişkin başvuru'' madde 5/10 da: Yatırımcılarca tercih edilmesi halinde, **MEGM**'nden ön izin alındıktan sonra planlama süreci başlatılabilir. Bu durumda yatırımcı yatırım teklif dosyasındaki (madde 5/2/a-b) evraklarla ilgili **Defterdarlığa** başvurabilir.[199]

''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'' kapsamında ''kurum görüşlerinin alınması'' madde 7/2/h de: **MEGM**, 178 sayılı Maliye Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve diğer ilgili mevzuat uyarınca, ön izin ve tahsise ilişkin hususlar yönünden değerlendirme yapar.[200]

---

[198]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ''- Madde 4/k**.
[199]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ''- Madde 5/10 – Madde 5/2/a-b**.
[200]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http:// www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'' - Madde 7/2/h.**

2.4.4. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

- **Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (YİGM)**
- **Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü (KVMGM)**

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "kurum görüşlerinin alınması" madde 7/d/2 de: **YİGM** (Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü) veya **KVMGM** (Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü), teklifin bulunduğu alanın 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili diğer mevzuat uyarınca, kültürel ve korunacak değerler yönünden sit alanı içerisinde kalıp kalmadığı, kalıyor ise, sit alanlarının sınırları ve plan ve plan notlarına eklenecek hususlar yönünden değerlendirme yapar.[201]

2.4.5. Belediyeler

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "kurum görüşlerinin alınması" madde 7/g/1-2-3 de: İlgili Belediye veya Büyükşehir Belediyesi, söz konusu alanın yakın çevresine ait onaylı imar planı veya imar planı çalışması bulunup bulunmadığı hususları yönünden değerlendirme yapar.[202]

2.4.6. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı

Resmi anlamda ilk hidrografi organizasyonu 1909 yılında deniz mesahaları bürosu adı altında kurulmuş ve bahriye bakanlığına bağlanmıştır. Büronun görevleri seyir fenerlerinin organizasyon ve idamesi ile denizcilere ilanlar ve bahriyenin seyir aletleri ihtiyacını karşılamaktır. İki yıl sonra büro yeniden organize edilerek seyir deniz haritaları bürosu adı ile bağımsız bir statüye kavuşmuştur. Büro 1928 yılı

[201]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'' - Madde 7/d/2.**
[202]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'' - Madde 7/g/1-2-3.**

sonlarına doğru günümüzdeki adı Harita Genel Komutanlığı olan Geodetic Mesahalar Genel Müdürlüğü'ne bağlanarak deniz haritaları şubesi oluşturulmuştur. 1950'de Seyir ve Hidrografi Dairesi adı altında Deniz Kuvvetleri'ne bağlanmıştır. 1956 yılında bugün bulunduğu Çubuklu'daki yerine taşınmış ve 1972'de dairenin adı ''Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'' olarak değiştirilmiştir.[203]

- Hidrografik, oşinografik ve deniz jeofiziği mesaha[204] ve araştırmalarını yapmak
- İlgili kurumlarca yapılacak veya yaptırılacak her türlü tesislere ait proje ve planlara, denizde can ve mal emniyetini sağlayacak tetkiklerde bulunmak
- Türkiye'de deniz araştırmalarının koordinasyonunu yapmak
- Uluslararası Hidrografi Teşkilatı ve Hükümetler arası Oşinografi Komisyonu'nda Türkiye'yi temsil etmek
- Araştırma gemileri ve uzman personeli ile gerek kıyı sularında gerekse açık denizlerde hidrografik ölçümleri yapma
- Seyir emniyetini tehlikeye düşürebilecek her türlü bilginin denizcilere, gemilere bildirilmesini sağlamak (sönen fenerler, sürüklenen şamandıra veya cisimler, sığlıklar, seyire engel batıklar vs. görevleri arasındadır.

Oşinografik faaliyetlerin temel amacı, denizlerdeki su kütlelerinin tuzluluk, sıcaklık, yoğunluk, akıntı ve dalga durumlarını ölçmek, üzerinde hareket icra edilen deniz tabanının özelliklerini tespit etmektir. **1738 Sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu** ve ilgili uygulama yönetmeliği gereğince; ilgili bakanlık, kuruluş ve kişilerin, ülke denizleri ve sularında, sahil hatları, derinlikler ve oşinografisinde değişikliğe neden olabilecek her türlü çalışmalarına ilişkin proje ve planlar başkanlıkça incelenerek görüş bildirilmektedir. Oşinografinin sivil uygulamaları; mühendislik ve kamu yararına gerçekleştirilen projelere ve üniversitelerin yaptıkları araştırmalara destek vermektir.

[203] Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, (Çevrimiçi) http://www.shodb.gov.tr, **Genel Bilgiler.**
[204] Mesaha: Yüz ölçümü, ölçüm, ölçme.

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "yapılacak yatırıma ilişkin başvuru" madde 5/2/e de: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından onaylanmış hidrografik ve oşinografik rapor, yatırım teklif dosyasında bulunması gereken belgelerdendir.[205]

2.4.7. T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

- **Tarım İl Müdürlükleri (eski) – İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü (yeni)**

"Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" kapsamında "kurum görüşlerinin alınması" madde 7/f/3 de: Tarım İl Müdürlüğü (İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü), 1380 sayılı Su Ürünleri Kanun ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu ile ilgili diğer mevzuat uyarınca, toprak değerleri ve su ürünleri kapsamında değerlendirme yapar.[206]

[205]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http://www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin** Tebliğ'' **- Madde 5/2/e.**
[206]Resmi Gazete, (Çevrimiçi) http:// www.resmigazete.gov.tr, **''Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ''**- Madde 7/f/3.

BÖLÜM III

LİMANLARIN YASAL DÜZENİ VE HUKUKİ SORUMLULUĞU

3.1. Limanlar ile İlgili Yasal Çerçeve

Denizcilik sektöründe liman, iskele, rıhtım ve diğer kıyı tesislerinin; inşaası veya modernizasyonu, idaresi, yanaşma ve demirleme yerleri, tehlikeli maddelerin boşaltma - yükleme yöntem, yer ve zamanları, gemilerin limanda kalabilme süreleri, limanda güvenlik, çevre kirliliğinin önlenmesi ve limanda düzen – disiplinin sağlanmasına ilişkin kuralları içeren kanun, tüzük, yönetmelik ve tebliğ gibi mevzuat bulunmaktadır.

3.1.1. 618 Sayılı Limanlar Kanunu

618 Sayılı Limanlar Kanunu; 14 Nisan 1925 tarihinde kabul edilmiş, 20 Nisan 1925 tarih ve 95 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun 21 maddeden oluşmaktadır. 14, 15 ve 16. Maddeler mülgadır.

Türkiye limanlarına giren çıkan bütün gemiler ve deniz araçları ‘’618 Sayılı Limanlar Kanunu’’ hükümlerine tabidir.

Limanların idare, temizlenme, derinlenme, genişlenme, taranması, şamandıraların konması ve iyi halde tutulması gibi liman işlerinin yapılmasında hükümetin mecburiyetinden bahsedilmektedir.[1]

3.1.2. 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun

815 Sayılı Kabotaj Kanunu; 19 Nisan 1926 tarihinde kabul edilmiş, 29 Nisan 1926 tarih ve 359 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.[2]

[1]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr , **Limanlar Kanunu – Madde 1.**

3.1.3. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu

854 Sayılı Deniz İş Kanunu; 20 Nisan 1967 tarihinde kabul edilmiş, 29 Nisan 1967 tarih ve 12586 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha fazla grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri için uygulanan kanundur.[3]

3.1.4. 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu

1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu; 22 Mart 1971 tarihinde kabul edilmiş, 4 Nisan 1971 tarih ve 13799 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanun su ürünlerinin korunması ve kontrolüne dair hususları ihtiva eder.[4]

3.1.5. 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu

2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu; 12 Mart 1982 tarihinde kabul edilmiş, 16 Mart 1982 tarih ve 17635 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanunun amacı; turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek, dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.[5]

3.1.6. 2674 Sayılı Karasuları Kanunu

2674 Sayılı Karasuları Kanunu; 20 Mayıs 1982 tarihinde kabul edilmiş, 29 Mayıs 1982 tarih ve 17708 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanuna göre karasuların genişliği Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür. Bu kanun sekiz maddeden oluşmaktadır.[6]

---

[2]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun.**
[3]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Deniz İş Kanunu – Madde 1.**
[4]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Su Ürünleri Kanunu – Madde 1.**
[5]Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Turizmi Teşvik Kanunu – Madde 1.**

3.1.7. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

2872 sayılı Çevre Kanunu; 9 Ağustos 1983 tarihinde kabul edilmiş, 11 Ağustos 1983 tarih ve 18132 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanunun amacı; bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır.[7]

3.1.8. 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu

2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu; 8 Eylül 1983 tarihinde kabul edilmiş, 10 Eylül 1983 tarih ve 18161 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.[8]

3.1.9. 3194 Sayılı İmar Kanunu

3194 Sayılı İmar Kanunu; 3 Mayıs 1985 tarihinde kabul edilmiş. 9 Mayıs 1985 tarih ve 18749 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanun, yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla düzenlenmiştir.[9]

3.1.10. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu

3621 Sayılı Kıyı Kanunu; 4 Nisan 1990 tarihinde kabul edilmiş, 17 Nisan 1990 tarih ve 20495 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanun deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

---

[6] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr, **Karasuları Kanunu – Madde 3.**
[7] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr , **Çevre Kanunu – Madde 1.**
[8] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Devlet İhale Kanunu.**
[9] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **İmar Kanunu – Madde 1.**

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile iskele, liman, rıhtım, dalgakıran, menfez gibi kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesislerin yapılabilirliği bu kanunla düzenlenir.[10]

3.1.11. 3894 Sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu

3894 Sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu; 10 Temmuz 1940 tarihinde kabul edilmiş, 18 Temmuz 1940 tarih ve 4564 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Denizde zapt ve müsadere hakkı, deniz araçlarını durdurmak, aramak ve onların içindeki mallar hakkında bu kanun hükümlerine göre muamele etmek salahiyetini ihtiva eder. 156 maddeden oluşmaktadır.[11]

3.1.12. 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun

4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun; 10 Haziran 1946 tarihinde kabul edilmiş, 14 Haziran 1946 tarih ve 6333 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

4922 Sayılı Kanun gemilerin sefere elverişliliğini kontrol edip yolcu, gemi adamı ve yükün korunması amacıyla düzenlenmiştir.[12]

3.1.13. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

4925 Sayılı Karayolu Taşıma kanunu; 10 Temmuz 2003 tarihinde kabul edilmiş, 19 Temmuz 2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun amacı, karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak ve diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerinin tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamaktır.

---

[10] www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Kanunu** – Madde 1 ve 6.
[11] www.mevzuat.gov.tr, **Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu** – Madde 1.
[12] www.mevzuat.gov.tr, **Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun.**

Uluslararası taşımalarda, Türkiye'nin herhangi bir limanına denizyolu ile gelen karayolu taşıtları ile yapılan transit taşımaları kapsar.[13]

3.1.14. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahele ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun; 3 Mart 2005 tarihinde kabul edilmiş, 11 Mart 2005 tarih ve 25752 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5312 Sayılı Kanun'un amacı, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak; gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını, olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını, kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin kanunda belirtilen ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarını belirlemektir.[14]

3.1.15. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (Yeni TTK)

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu; 13 Ocak 2011 tarihinde kabul edilmiş, 14 Şubat 2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yeni TTK'da, dördüncü kitap denilen bölüm taşıma işlerini, beşinci kitap denilen bölüm deniz ticaretini ihtiva eder.

---

[13] www.mevzuat.gov.tr, **Karayolu Taşıma Kanunu** – Madde 1 ve 12.
[14] www.mevzuat.gov.tr, **Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun** – Madde 1.

Beşinci kitap 931 - 1400 maddelerini içerir.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu beşinci kitabı ile deniz ticareti alanında değişiklikler yapılmıştır.[15]

3.1.16. 6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun

6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun; 27 Ocak 1954 tarihinde kabul edilmiş, 4 Şubat 1954 tarih ve 8625 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye'deki limanların inşaatı, ''6237 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'' hükümlerine tabidir.

Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatları ve bu inşaatlar ile ilgili tesisat, teçhizat ve onarımlarının yapılması hususunda uyulması gereken kuralları kapsar.

6237 Sayılı bu kanun deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile iskele, liman, rıhtım, dalgakıran, menfez gibi kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesislerin yapılabilirliği bu kanunla düzenlenir.[16]

3.1.17. Limanlar Yönetmeliği (16726)

Limanlar Yönetmeliği; 31 Ekim 2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Limanlar Yönetmeliği, liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının

---

[15] www.mevzuat.gov.tr**, Türk Ticaret Kanunu.**
İstanbul Barosu, **''Karşılaştırmalı Tablolu Eski ve Yeni Kanun Maddeleri ile Birlikte''**, Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, Legal Yayıncılık, Şubat 2011.

[16] www.mevzuat.gov.tr, **Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun.**

seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer hususları düzenler.[17]

3.1.18. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (10043)

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği; 26 Mart 2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin amacı; deniz yetki alanlarımızda gerçekleşen taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere, gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları bakımından uluslar arası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunu denetlemeye ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulamaya yönelik usul ve esasları belirlemektir.[18]

3.1.19. Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (11118)

Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik; 18 Şubat 2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmeliğin amacı; kıyıda yapılacak liman, yat limanı, marina, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik üst ve altyapı tesislerine işletme izni verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Bu yönetmelik, kıyılarımızda denizcilik ve limancılık faaliyetlerinde bulunmak amacıyla

[17] www.mevzuat.gov.tr, **Limanlar Yönetmeliği** – Madde 1.
[18] www.mevzuat.gov.tr, **Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği** – Madde 1.

inşa edilmiş kıyı tesislerini, bunların inşasını gerçekleştirecek ve işletecek olan kişileri kapsar.[19]

3.1.20. Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği (11520)

Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği; 18 Ağustos 2007 tarih, 26617 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmeliğin amacı; Türkiye'de yeni yapılacak, büyütülecek, değiştirilecek kıyı – liman, demiryolu, hava meydanı yapılarının depreme dayanıklı tasarımı ve bu tür mevcut yapıların deprem performanslarının değerlendirilmesi için gerekli kuralları ve minimum koşulları düzenlemektir.[20]

3.1.21. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği (11196)

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği; 20 Mart 2007 tarih ve 26468 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği'nin amacı; deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik oluşturulan, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodunun Türk Bayraklı gemilerde ve Türkiye'nin deniz yetki alanı içerisinde yer alan liman tesislerinde etkin olarak uygulanmasını teminen ilgili kurum ve kuruluşların yetki, görev ve sorumlulukları ile bu kodun öngördüğü yükümlülükler çerçevesinde yapılacak faaliyetlere ilişkin uygulama usul ve

[19] www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik** – Madde 1 ve 2.
[20] www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatlarına İlişkin Deprem Teknik Yönetmeliği** – Madde 1.

esaslarının belirlenmesi, Kodun uygulayıcıları arasında koordinasyon ve iş birliğini de içeren bir uygulama sisteminin sağlanmasıdır.[21]

3.1.22. Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği (20235)

Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği (ÇED); 25 Kasım 2014 tarih ve 29186 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

ÇED Yönetmeliği'nin amacı; Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) sürecinde uyulacak idari ve teknik usul esasları düzenlemektir.[22]

3.1.23. Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2) (12930)

Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ; 15 mart 2009 tarih ve 27170 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğin amacı; 4 Nisan 1990 tarihli ve 3621 sayılı kıyı kanunu kapsamında, teklif imar planlarının onaylanmasına yönelik idare tarafından verilecek görüşte esas alınacak kriterler ile görüşe dayanak teşkil edecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uyması gereken usul ve esasları belirlemektir.

Bu tebliğ, gemi inşa sanayi ve gemi söküm tesisleri ile askeri tesisleri kapsamaz.

Bu tebliğ; 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, 4 Nisan 1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile 10 Ağustos 1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde

[21] www.mevzuat.gov.tr, **Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği** – Madde 1.
[22] www.mevzuat.gov.tr, **Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği** – Madde 1.

Kararnamenin 2. maddesinin (c) ve (m) bendi hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.[23]

Bu tebliğin ikinci bölümünde; kıyı tesisi yapımı teklif dosyasında bulunması gereken bilgi ve belgeler aşağıda sıralandığı gibidir:

- Teklif İmar planı/planları ile birlikte İdareye;

- Plan açıklama raporu,
- Teklif imar planında yer alan kıyı tesisi ile çevresine ilişkin, imar planı onaylı mevcut, imar planı onaylı ancak mevcut olmayan ve imar planı bulunmayan ancak mevcut olan kıyı tesislerinin işlenmiş olduğu 1/5000 ölçekli pafta,
- Fizibilite raporu,
- Modelleme raporu sunulur.

- Fizibilite raporu, imar planı onaylı kıyı tesisinde yapılacak ilave, revizyon, değişiklik vb. gibi teklif planlar ile halihazırda mevcut olan kıyı tesislerine yönelik teklif imar planları için istenmez. Kamu yatırımı olan projelerde, plan açıklama raporu yeterli kabul edilecek olup İdare tarafından istenilmesi durumunda Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'na sunulan veya İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca hazırlanmış olan fizibilite raporu üzerinden değerlendirme yapılacaktır.

- Modelleme raporu, teklif imar planında yer alan kıyı tesisinin; şekil ve konumu, yakın çevresinde imar planı onaylı/onaysız mevcut kıyı tesis/tesisleri ile imar planı onaylı henüz yapımı gerçekleşmemiş kıyı tesis/tesislerinin bulunmaması, gerek yapımı planlanan tesise, gerekse diğer tesis/tesislere yanaşıp ayrılacak gemilerin manevrası açısından birbirlerine çapariz verme olasılığının idarece değerlendirilmesi halinde istenir.

[23] www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ** – Madde 1, 2, 3 ve 5.

- Kıyı tesisleri dışındaki kullanım vasıflarını içeren teklif imar planlarında bu maddenin b, c ve ç bentleri aranmaz.

3.1.24. Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ (14258)

Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ; 6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğin amacı; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alakalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemlere ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.[24]

3.1.25. Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Taşıma ile Yükleme ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Kontrolü Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ (18454)

Bu tebliğ; 7 Haziran 2013 tarih ve 28670 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu tebliğin amacı; kaçakçılığın önlenmesine yönelik olarak, Türkiye Gümrük Bölgesindeki limanlar ve iskeleler arasında tüm deniz taşıtlarıyla yapılan taşıma ile yükleme ve boşaltmalarda, gümrük gözetimi ve kontrolüne ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.[25]

[24] www.mevzuat.gov.tr, **Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ** – Madde 1.
[25] www.mevzuat.gov.tr, **Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Taşıma ile Yükleme ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Kontrolü Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ** – Madde 1.

3.2. Türkiye'de Liman Tesisi ve Özel Sektör İşletmeciliği

3.2.1. Genel Uygulama

Özelleştirme; devlet tarafından kurulup, yönetilen veya işletilen bir kurumun düzenleme, işletme veya mülkiyet haklarının bir bölümünün veya tamamının, belirli bir süreliğine veya süresiz olarak özel teşebbüslere devredilmesi olarak tanımlanabilir.[26] Başka bir tanımla özelleştirme; kamu iktisadi teşebbüslerine yapılan harcamaların azaltılması ve serbest piyasa ekonomisine işlerlik kazandırılması amacıyla kamu iktisadi ve işletme teşebbüslerinin özel teşebbüslere devredilerek özel işletmelere dönüştürülmesi olarak tanımlanabilir.[27]

Türkiye'de limanların özelleştirilmeleri ''4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'' kapsamında gerçekleşmektedir. 4046 Sayılı ''Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun''; 24 Kasım 1994 tarihinde kabul edilmiş, 27 Kasım 1994 tarih ve 22124 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla Özelleştirme Yüksek Kurulu oluşturulmuş ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı kurulmuştur.[28]

Bu kanunun amacı; ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak için limanlar ve benzeri mal ve hizmet üretim birimlerinin özelleştirilmelerine ilişkin esasları düzenlemektir.

Limanlarda verimlilik ve etkinlik; ekipman, saha, yazılım ve iş gücünü ifade eden kavramlar olup yoğun sermaye gerektirdiğinden, kamu; finansal ve idari sorumluluğun azaltılması amacıyla uzun dönemli özelleştirmeler gerçekleştirmeyi tercih etmektedir. Buna istinaden işletme hakkı verilmesi, kiralama veya benzeri yöntemlerle kullanma hakkının devri süresi 49 yılı geçemeyeceği konusu geçmektedir. Uzun dönemli özelleştirilmeler gerçekleştirilse de özelleştirme

---

[26] Samet Güner, Erman Coşkun, Kamil Taşkın, **''Liman Özelleştirmelerinin Operasyonel Etkinlik Üzerindeki Etkisi: Türk Limanları Üzerinde Dönemsel Bir Çalışma''**, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt/Vol:43, Sayı/No:2, 2014, s. 219.

[27] Alpaslan Ateş, **''Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği''**, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25, s. 428.

[28] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun.**

uygulamaları ile ilgili olarak ‘’ limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamayacağı ‘’ kanunda açıkça belirtilmektedir. (Madde 15/b – Madde 37/a)

Madde 15/b gereğince “işletme hakkı verilmesi, kiralama veya benzeri diğer yöntemlerle kullanma hakkının devri süresi 49 yılı geçemez”.

Madde 37/b gereğince “limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz.”[29]

Limanların özelleştirilmesindeki başlıca amaç; limanlarda verimlilik, hizmet kalitesi, ulusal ve bölgesel rekabet gücünü arttırmak, kamu yönetiminde geçerli olan siyasi faktörlerin, bürokrasinin etkinliğini azaltmak, kamu idaresinin küçültülerek işgücünün yeniden yapılandırılmasını sağlamak liman üst ve altyapı yatırım gereksinimlerini karşılamak, teknolojik gelişmelere ayak uydurarak ekipman kalitesinden faydalanarak limanları modern işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetmektir.

Temel amacı etkinliğin ve verimliliğin arttırılarak rekabet seviyesinin yükseltilmesi olan özelleştirmelerin nedenleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:[30]

- Finansal Nedenler

  Yatırımlar için dış kaynak veya sermaye kullanmaya yönelme sonucu yüksek faiz yükünün neden olduğu kaynak israfının önlenmesi.

- Politik Nedenler

  Personel ve özellikle yöneticilerin istihdamında, işe göre kişi yaklaşımından ziyade kişiye göre iş anlayışından uzaklaşmak.

- Yatırımsal Nedenler

  Yatırım projelerinin seçiminde ekonomik faktörler dışında politik kriterlerin

[29] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun – Madde 15 ve 37.**

[30] Alpaslan Ateş, **‘’Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği’’**, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25, s. 429-430.

de etkin olması ve birden fazla karar merciinin bulunması yatırımların zamanında gerçekleştirilebilirliğini olumsuz yönde etkilediğinden bu olumsuzluğun önlenmesi.

- İstihdamdan Kaynaklanan Nedenler
  Politik sebepler ve hedeflerle istihdam edilen kalifiyesiz personellerin sebep olduğu verimsizliğin önlenmesi.

- Pazarlama Nedenleri
  Pazarlama faaliyetleri, yasal yükümlülüklerden kaynaklanan zorunluluklar ve karar mercilerinin fazlalığından dolayı özel sektördeki gibi güncel ve verimli olamadığından, bu başarısızlığın önlenmesi.

Ülke ekonomisine sağladıkları katkılar göz önüne alınan limanların, kamu otoritesinden uzaklaşarak pazar koşullarına daha iyi cevap verebilecek bir yapı arayışına girmesi ve limancılık sektöründe giderek önem kazanan uzmanlaşmayla beraber artan taleplerin karşılanabilmesi için gerekli olan iyi eğitimli personel ve yüksek maliyetli elleçleme ekipmanlarının kamu tarafından karşılanmasının ekonomik bir külfet olması özelleştirme stratejisini bir seçenek ve bir avantaj olarak ortaya çıkarmıştır.

Limanlar için en uygun özelleştirme modeli seçerken, limanların **güçlü ve zayıf yanları ile fırsat ve tehdit** oluşturabilecek unsurlar önem taşımaktadır.[31]

Ülkemizin coğrafi konumu Türk limanlarının en önemli **avantajıdır**. Yaklaşık 8400 km.lik sahil şeridiyle Asya ve Avrupa'yı bağlayarak uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması, uluslararası ticaretin önemli bir bölümünün denizyoluyla yapılması Türk limanlarının önemli **avantajlarındandır**.[32]

İstikrarlı ve uzun vadeli bir ulusal liman politikasının olmaması, limanlarla ilgili mevzuatın ihtiyaca cevap verecek şekilde geliştirilmemesi, liman devleti

[31] A.e., s. 439.
[32] Alpaslan Ateş, **''Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği''**, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25, s. 440.

kontrolünün yetersizliği, dünyanın önde gelen limanlarına kıyasla yönetimsel ve teknolojik yetersizlik, altyapı ve üstyapı ihtiyacı, pazarlama faaliyetlerinin yetersizliği, rıhtım sayısının ve derinliklerinin yetersizliği limanlarımızın önemli **dezavantajları** olarak sıralanabilir.[33]

Karadeniz ve Akdeniz'de kıyısı olmayan ülkelerin mallarının Türkiye üzerinden taşınması, kruvaziyer yolcu taşımacılığının gelişmesi ve artması, limanlarımızın (özellikle Mersin, İzmir ve İskenderun limanları) ana aktarma limanı (hub-port) ve dağıtım merkezi konumuna gelerek bölge limanlarıyla rekabet gücünün bulunması, limanların hinterlandlarında sanayinin gelişmesi ve istihdamın artması ve bu yeniliklere uyumlu kalifiye elemanın yetişmesi Türk limanları için **fırsat** oluşturacak unsurlardır.[34]

Daha az bürokratik işlem uygulayan diğer bölge limanlarının tercih edilmesi, liman ekipmanlarındaki gelişmeler karşısında limanlarımızın yetersizliği, konteyner destek hizmetlerinin (tamir, bakım, nakliye, paketleme, vb.) önem kazanması ile limanların bu gelişmelere ayak uyduramaması halinde rekabet şansının azalması, limanlarımızdaki büyüme ve gelişme problemleri, kombine taşımacılığa uygun yeterli demiryolu bağlantısının olmayışı Türk limanları için **tehdit** oluşturacak unsurlardır.[35]

Liman özelleştirmelerinde uygulanacak yöntemin ve sürenin çevresel ve teknolojik açıdan ön koşullardan biri olması, liman özelleştirilmelerinden beklenen etkinliğin ve verimliliğin sağlanması bakımından önemlidir. Liman sektörü, maliyetli yüksek yatırımlar gerektirmesinin yanı sıra ayrıca teknolojisinin hızlı değişim gösterdiği sektörlerdendir. Konteynerize yüklerin devreye girmesi liman ekipmanlarında önemli teknolojik gelişmelere neden olmuştur.

Türkiye'de liman özelleştirmeleri 1990'ların ikinci yarısından itibaren başlamış ve ilk olarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne (TDİ) ait 13 limanın (Tekirdağ, Hopa, Giresun, Ordu, Sinop, Rize, Antalya, Alanya, Marmaris, Çeşme,

[33] A.e.
[34] A.e.
[35] A.e., s. 440-441.

Kuşadası, Trabzon, Dikili limanları) işletme hakkı, 1997 – 2003 yılları arasında gerçekleştirilen ihalelerle özel sektöre devredilmiştir. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, Samsun, Bandırma, İskenderun, Derince ve İzmir limanları özelleştirme kapsamına alınmış olup Derince ve İzmir limanlarının ihaleleri iptal olmuştur.[36] Derince Limanı 36 yıl süreyle **İşletme Hakkının Devri** yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 14.06.2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. 39 yıl süreyle işletme hakkının verilmesine ilişkin 05.06.2014 tarihinde yapılan ihaleyi, 543.000.000 ABD Doları bedelle Safi Katı Yakıt Sanayi ve Ticaret A.Ş. kazanmıştır.

İşletme Hakkının Devrinde; liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların teslim tarihindeki yedek parçaları, kara taşıtlarının ve deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj) satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi kapsamında özelleştirme süresi TDİ limanlarında 30 yıl ve TCDD limanlarında 36 yıl olarak belirlenmiştir.[37]

3.2.2. Yap – İşlet – Devret (BOT / Built Operate Transfer)

Yap-işlet- devret uygulamaları ile ilgili ilk yasal düzenleme 4 Aralık 1984 tarihinde kabul edilmiş 3096 sayılı ''Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun'dur''. Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde yapılmış olan yasal düzenlemeler genel olarak enerji sektörüne yönelik olmakla beraber diğer önemli bir altyapı yatırımı olan otoyollarda bu yasa kapsamında değerlendirilmeye alınmıştır. 3096 sayılı kanun elektrik enerjisi ve 3465 sayılı kanun otoyol konusunda yap-işlet-devret modelinin işleyişine olanak sağlasa da tüm sektörleri kapsamayan kanunlardır. 1990'lı yıllarda kamu altyapı yatırımlarına finansman arayışı sıkıntıları sonucu daha kapsamlı bir yasa ihtiyacı oluşmuştur. 1994 yılında yürürlüğe giren **3996 sayılı**

[36] Evren Sesli, **''Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet''**, Uzmanlık Tezleri Serisi No:89, Rekabet Kurumu, Ankara 2008, s. 2.
[37] Alpaslan Ateş, **''Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği''**, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25, s. 448.

"Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun" ile yasal çerçeve genişletilerek hemen her sektördeki altyapı projelerinin yap-işlet-devret yöntemi ile gerçekleştirilmesi kabul edilmiştir.

Bu kanunun amacı; kamu kurum ve kuruluşlarınca ifa edilen, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılmasını sağlamaktır (madde 1). Bu kanun, köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, kongre merkezi, ticari bina ve tesisler, spor tesisleri, silo ve depo tesisleri, otoyol, karayolu, demiryolu ve raylı sistemler, lojistik merkezi, deniz ve hava limanları, sınır kapıları ve gümrük tesisleri ve benzeri yatırım ve hizmetlerin yaptırılması, işletilmesi ve devredilmesi konularında, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde sermaye şirketlerinin veya yabancı şirketlerin görevlendirilmesine ilişkin usul ve esasları kapsar (madde 2).[38]

Liman altyapı yatırımları ve finansmanı özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte olup, özel sektör yatırımını teşvik amacıyla belirli bir süreliğine limanın işletilmesi özel sektöre verilmekte ve bu belirli sürenin ardından mülkiyet tekrar bedelsiz olarak devlete geçmektedir. Kira süresi, amortisman süreleri ve yatırım maliyetlerine bağlı olarak değişmektedir.[39]

İhtiyaç duyulan tesis inşası veya tesis yenileme faaliyetlerinin özel sektör tarafından karşılanmasıdır. Böylelikle kamu, hem altyapı mülkiyetini kaybetmemekte hem de belirli bir dönem sonunda, özel sektör tarafından inşa edilmiş olan tesisi devralmaktadır. Yap-işlet-devret yöntemi, gelişmiş teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren yatırımlar için geliştirilmiş bir özelleştirme yöntemidir.[40]

---

[38] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun - Madde: 1-2.**

[39] Alpaslan Ateş, **''Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği''**, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25, S. 439.

[40] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http:// www.mevzuat.gov.tr, **Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun – Madde 3 - Yap-İşlet-Devret Modeli.**

Yap-işlet-devret modelinin özellikleri:

- Dünyada (Amerika örnek verilebilir) kamudan farklı olarak özel sektör şirketleri arasında da bu model uygulanabilse de Türkiye'de yap-işlet devret modeli bir kamu altyapı yatırımının özel sektör eliyle yapılması ve işletilmesini amaçlamaktadır.

- Modelin temel özelliği gerektiğinde kamu altyapı yatırımlarının ihtiyacı olan finansman sorununa çözüm bulmaktır.
- Yap-işlet-devret modeli sadece yeni yatırımlarla, projelerle sınırlı kalmayıp, tamamlama veya yenileme yatırımları içinde bu model geçerli olmaktadır.

3.2.3. İşletme Hakkının Devri

4046 sayılı ''özelleştirme uygulamaları hakkında'' kanununa göre; mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında belli süre ve şartlarla, kuruluşların bir bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimlerinin işletilmesinin özel sektöre devredilmesi özelleştirmelerde **işletme hakkının devri** uygulamasıdır.[41] Bu kanun gereğince işletme hakkı verilmesi, kiralama veya benzeri diğer yöntemlerle kullanma hakkının devri süresi 49 yılı geçemez.[42] 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un amacı kamu giderlerinde azalma ve ekonomide verimlilik artışı sağlamak için gerçekleştirilen özelleştirmelere ilişkin esasları düzenlemektir.[43] Bu özelleştirme, 29 Şubat 1984 kabul tarihli, 17 Mart 1984 tarih ve 18344 sayılı Resmi Gazete yayımlı, 2983 Sayılı '' Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkında Kanun'' ile mevzuatımıza girmiştir. 2983 Sayılı Kanun'un amacı, istikrarlı ve güvenilir gelir verilmesi şartıyla tasarrufları

[41] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun – Madde 18 - Özelleştirme Yöntemleri**.
[42] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun – Madde 15.**
[43] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun – Madde 1.**

teşvik ederek sağlanacak ek finansman kaynakları ile kamu yatırımlarını süratle gerçekleştirmektir.[44]

Kanunda da belirtildiği üzere işletme hakkı bir bedel karşılığında [45] devredilmekte olup bu bedel tüm kullanım süresi için toplu olarak belirlenmemektedir. Yapılan ihalelerde ilk yıl için geçerli fiyat teklifi istenmekte ancak şartnameye göre, ilk yıl için belirlenecek işletme hakkı devir bedeline bağlı olarak uygulanmak üzere her yıl bir artırım oranı tespit edilerek yıllık devir bedelleri bu oran dahilinde arttırılarak ödemeler yapılır.[46]

İşletme hakkı devri uygulaması limanların ve elektrik santrallerinin işletme haklarının verilmesinde kullanılmaktadır. TDİ ve TCDD liman özelleştirmeleri ‘’İşletme Hakkı Devir’’ sözleşmesi kapsamında olmuştur. Türkiye’de en yaygın özelleştirme ‘İşletme Hakkının Devri’ modelidir.

İşletme Hakkının Devrinde; liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi olup özelleştirme süresi TDİ limanlarında 30 yıl ve TCDD limanlarında 36 yıl olarak belirlenmiştir.[47]

3.2.4. Türk Deniz Ticaretinde Önemli Rol Üstlenen Limanlarımız

Yaklaşık 8400 kilometre kıyı şeridine sahip olan ülkemizde 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 3 tanesi Haydarpaşa liman işletmesi, İzmir liman işletmesi ve Derince limanı Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmekteyken Derince limanı için 05.06.2014 tarihinde yapılan ihaleyi **İşletme**

[44] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkında Kanun** – Madde 1.
[45] Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.gov.tr, **Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun** - Madde 18/A/a.
[46] Esra Taşkın, **‘’Türk Limanlarında Özelleştirmenin Hukuki Analizi’’**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Eylül 2006, s. 13.
[47] Alpaslan Ateş, **‘’Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği’’**, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25, S. 448.

Hakkının Devri yöntemi ile özelleştirilmesiyle 543.000.000 ABD Doları bedelle 39 yıl süre ile Safi Katı Yakıt Sanayi ve Ticaret A.Ş. kazanmıştır.[48]

Limanlar, işletilen kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

Tablo 5: Kamu, Belediye ve Özel Liman Sayısı

KAMU LİMANLARI	**22 LİMAN**
BELEDİYE LİMANLARI	**23 LİMAN**
ÖZEL LİMANLAR	**127 LİMAN**

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2013 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2014.

Limanlar, önceleri olduğu gibi gemilerin boşaltma/yükleme yaptıkları yer olmaktan çıkıp, günümüzde çeşitli ulaşım modlarının kesiştiği lojistik merkezler halini almışlardır. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de beklenti ve taleplerin karşılanabilmesi için dinamik bir gelişme, büyüme ve yenileşme yolunda ilerlemeye gidilmiştir. Bir yük türünde uzmanlaşmış liman anlayışından farklı olarak birçok değişik yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla konvansiyonel limanlar özelliği gösteren Türkiye limanları, dünya limanlarında olduğu gibi uzmanlaşmış liman eğilimi ile farklılık gösterdiğinden liman yapılanmalarında değişikliğe gidilerek belli yük türlerinde uzmanlaşan yeni limanların oluşturulması gerekliliği doğmuştur.[49]

Doğu Akdeniz ve Karadeniz gibi stratejik bir konumda ve Doğu-Batı ile Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktalarında yer alan Türkiye limanları farklı ulaştırma ağlarına hizmet verebilecek konumdadır. Avrupa gibi ana deniz hattından Akdeniz Bölgesi'ndeki limanlarımıza gelen yüklerin Orta Doğu ile Asya ülkelerine iletilmesinde bu bölgedeki limanlarımız önemli bir

[48] Deniz Ticaret Odası, 2013 Deniz Sektörü Raporu, **Limanlar**, İstanbul, 2014, s. 134, (Çevrimiçi) http://www.denizticaretodasi.org.tr - www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_derince.htm.
[49] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, **Limanların Gelişme ve Büyüme Planları**, İstanbul, 2013, s. 118.

konumdadır. Pan-Avrupa [50] ve Trans-Avrupa [51] ulaştırma koridorlarının doğuya uzanmasında önemli rol oynayacak olan Marmara Bölgesi'ndeki limanlarımız, Avrupa'dan gelen yüklerin demiryolu, denizyolu veya karayoluyla Doğu ülkelerine ulaştırılmasını sağlayabileceklerdir. Denizcilik ulaşımında stratejik olarak önemli bir konumda yer almanın yanı sıra uygun liman altyapı ve üstyapısı, liman tarifeleri, hizmet kalitesi, liman operasyonlarının verimliliği, liman emniyeti, ileri teknoloji ve kaliteli iş gücü limancılık sektöründeki önemli etkenlerdir.[52]

Türkiye'nin coğrafi konumu, dış ticaret hacminin artışıyla oluşan ekonomik gelişmeler, özel sektörün limancılık sektörüne yaklaşımı ve bu sektörün benimsenmesi, limanlardaki teknolojik ilerlemeler, sahip olunan dinamizm, liman hizmetlerinin kaliteli ve ucuz olması gibi faktörler Türk limanlarının **güçlü yanları;** yasal ve idari yapı, bürokrasi, altyapı sorunları, uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmayışı, ihtisas limancılığının yeni gelişmekte olması, teknolojik yatırımların maliyetli olması gibi faktörlerde Türk limanlarının **zayıf yanları** olarak gösterilebilir.[53]

Limancılık sektörünün önünü açabilmek için:

- Ulusal liman politikası, yasal mevzuat gözden geçirilmelidir.
  Limanların yatırım ve işletme aşamasında izin ve onayları esnasında muhatap olunan kurumların fazlalığı nedeniyle yaşanan yetki karmaşası giderilmelidir. Liman tesislerinin inşaasından işletme aşamasına gelmesine kadar geçen süredeki sürecin tek resmi kurum tarafından yürütülmesi kolaylığı için mevzuat güncellenerek uygunlaştırılmalıdır.

- Limanlar için master planı uygulanmalıdır.

[50] Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında on adet taşıma koridoru koridoru belirlenmiş ve buna uygun altyapı planları geliştirilmiştir. Türkiye'yi Pan-Avrupa ulaşım sistemine dahil edecek olan 4, 8 ve 10. Koridorlardır.
[51] Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa ağları (TEN), Avrupa çapında etkin ve sürdürülebilir bir ulaşım ve enerji altyapısına dönüştürülerek, AB ülkelerini birbirlerine ve AB'nin komşu ülkelerine bağlayan, otoyollar, demiryolları, suyolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir ağdır. 30 öncelikli ulaşım koridorunu kapsamaktadır.
[52] A.e., s. 124-125.
[53] Türklim, **2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu**, s. 118.

Limancılık sektörünün gelişimi için master plan çalışmaları ve stratejiler belirlenmelidir. Gelecekde ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi alanda ihtisası olan limanların nerelerde yapılacağı, boyutları, yönetim sistemlerinin ne olacağı, limanların durumu ve genişleme esasları ile ilgili veriler, yatırımcıların gelecek öngörüleri için tespit edilmelidir.

- Karayolu/demiryolu bağlantılı ulaşım altyapısı olanakları geliştirilmelidir.
  Limanlar; hizmet verdiği ard bölgedeki sanayi kuruluşları veya bölgeleriyle birlikte değerlendirilme gereğinden demiryolu ve karayolu taşımacılığı imkanlarının geliştirilmesi ele alınmalıdır.

- Su derinlikleri arttırılmalıdır.
  Limanların daha verimli kullanılabilmesi için su derinliklerinin günümüzde boyutları büyüyen gemiler için yeterli seviyede olmalıdır.

- Gümrük işlemleri hızlandırılmalıdır.
  Gümrük kontrolleri, gümrük işlemleri limanlardaki diğer süreçleri etkilemeyecek şekilde tamamlanmalıdır.[54]

İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi nüfusu yoğun endüstrileşmiş kentlerin yer aldığı Marmara Bölgesi, endüstrinin her dalını barındıran Türkiye'nin en gelişmiş sanayi bölgesidir. İstanbul ve civarındaki limanlar ile İzmit Körfez Bölgesi limanları olarak Orta Anadolu ve Anadolu hinterlandına karayolu, havayolu hem de demiryoluyla bağlanması bölgenin önemini gösterir. Ege Bölgesi Marmara Bölgesi'nden sonra sanayi ve ticaretin en yoğun olduğu bölgemizdir.

3.2.4.1. TCDD'den Özelleşen Limanlar

TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, Samsun, Bandırma, İskenderun, Derince ve İzmir limanları, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004

[54] A.e., s. 125-133.

tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış olup Derince ve İzmir limanlarının ihaleleri iptal olmuştur.[55]

3.2.4.1.1. Mersin Uluslararası Limanı (MIP)

İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda Mersin Limanı, 36 yıl süreyle ve 755.000.000 ABD Doları bedelle, 11.05.2007 tarihinde PSA International ve Akfen Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir. Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) adıyla hizmet vermektedir.[56]

Liman sahip olduğu coğrafi konumu, hinterlandının (ard bölgesinin) yanı sıra demiryolu ve karayolu bağlantılarının da sağladığı avantajlarla yalnız Türkiye'nin değil Orta Doğu ve Doğu Akdeniz'inde en önemli limanı olup ideal bir **transit limanı** konumundadır. MIP; İç Anadolu, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat-ihracat kapısı konumundadır. Mersin Uluslararası Limanı; Ankara, Konya, Kayseri, Kahramanmaraş, Gaziantep, Elazığ ve diğer sanayi şehirlerine ve uluslararası tren istasyonlarına bağlantılı olup liman sahası içerisinde konteyner taşımacılığını sağlayacak 4 hatlı demiryolu terminali inşaatı gerçekleştirilmiştir. Ayrıca liman; Ankara, Kahramanmaraş, Konya, Kayseri, Gaziantep, Şanlıurfa, Irak, İran ve diğer sanayi şehirlerine karayolu ile bağlantılıdır. **Mersin Serbest Bölgesi**, Mersin Uluslararası Limanı ile bitişik olup ''koridor'' denilen karayoluyla bağlantılıdır.[57]

[55] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, **TCDD Liman Özelleştirmeleri**, İstanbul, 2013, s. 143.
[56] A.e.
[57] Mersin Uluslararası Limanı, (Çevrimiçi) http://www.mersinport.com.tr, **Liman Özellikleri - Limanın Konumu**.



Resim 25: Mersin Uluslararası Limanı

Bölgedeki etkin tır filosu, serbest bölgesi, 70 km. mesafedeki Adana Şakirpaşa Havalimanı, demiryolu ulaşımı ve gelişmiş insan kaynakları yapısıyla lojistik faaliyetler için bütün imkanlara sahip bir limandır. 1470 metre rıhtım uzunluğu ve 14 metre derinliği olan modern ekipmanlı konteyner terminali düzenli uğrak yapan 20'nin üzerinde konteyner hattıyla dünyanın tüm ana limanlarıyla bağlantısı bulunmaktadır. Toplam liman sahası 110 Hektar (1.100.000 m2) olan limanda 21 rıhtım bulunmaktadır. Her türlü yük çeşidine göre; konteyner, genel kargo, proje kargo, ro-ro, kuru ve sıvı dökme yük hizmeti verilmektedir.[58]

3.2.4.1.2. Samsun Limanı (Samsunport)

İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda Samsun Limanı, 36 yıl süre ve 125.200.000 ABD Doları bedelle 31.03.2010 tarihinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiş olup, Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adıyla hizmet vermektedir.[59]

Geniş bir hinterlanda sahip olan Samsun Limanı, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya ve Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır. Limanın deniz hinterlandı Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi

[58] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 218-219.
[59] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, **TCDD Liman Özelleştirmeleri**, İstanbul, 2013, s. 144.

limanları; Rusya'nın Soçi, Tuapse, Azak denizinde Azov, Taganrog, Yalta limanları; Kırım'da Todor, Sevastopol limanları; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa limanları, Romanya'da Konstanta limanı; Bulgaristan'da Varna limanları olup bu limanlar ile deniz taşımacılığı yapılmaktadır. Türkiye'nin Karadeniz'deki demiryolu bağlantısı olan tek uluslararası limanı olup ihracat, ithalat ve transit yüklerde demiryolu vagonlarına yükleme, boşaltma ve taşıma hizmetleri yapılabilinmektedir.[60]

Samsun Limanı konum olarak 41 18' 00'' kuzey enleminde ve 36^0 22' 00'' doğu boylamında yer almaktadır. Toplam liman sahası 445.000 m2 dir. Rıhtımların toplam boyu 1756 metre olup 12 metre derinliğe (draft) uygun gemiler yanaşabilmektedir. Dökme sıvı yük için gemilere ''mobile pipeline'' yükleme boşaltma iskele sistemi ile sıvı dökme yük yükleme ve tahliyesi gerçekleştirilir. Limanda pilotaj ve römorkaj hizmeti de verilmektedir.[61] Samsunport, liman güvenliğini, 1 Temmuz 2004 tarihi itibari ile yürürlüğe giren ''uluslararası gemi ve liman tesisi güvenliği kodu'' (ISPS CODE) kurallarına uygun olarak gerçekleştirmektedir. IMO koşullarına uygun ''ISPS Güvenlik Sertifikası'' bulunmaktadır.[62]



Resim 26: Samsun Limanı (Samsunport)

[60] Samsun Limanı, (Çevrimiçi) http://www.samsunport.com.tr, **Hakkımızda – Tanıtım - Liman Konumu**.
[61] Türklim, Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 238-239.
[62] Samsun Limanı, (Çevrimiçi) http://www.samsunport.com.tr, **Hizmetlerimiz – ISPS**.

3.2.4.1.3. Çelebi Bandırma Limanı

İşletme Hakkının Devri yönetimiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda Bandırma Limanı, 36 yıl süre ve 175.500.0000 ABD Doları bedelle 18.05.2010 Çelebi Ortak Girişim Grubu'na devredilmiş olup, Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adıyla hizmet vermektedir.[63]

Liman belediye tarafından işletilmekteyken 1969 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile TCDD'ye devredilmiştir. 1972 yılından itibaren kılavuzluk hizmeti verilmeye başlanmıştır.[64]

Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi olan İstanbul'a, ticari açıdan önemli olan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne bağlantıları ile Çelebi Bandırma Limanı Marmara Denizi'nin güney kıyısında önemli bir konuma sahiptir. Bölgenin en büyük rıhtım uzunluğuna sahip olan Çelebi Bandırma Limanı, dökme, genel yük, konteyner ve ro-ro taşımacılığı hizmetinin yanında kılavuzluk ve römorkör hizmetleri de sağlamaktadır.[65]

Bandırma Çelebi Limanı konum olarak 40 21' 45'' kuzey enlemi ve 27 57' 50'' doğu boylamındadır. Toplam Liman sahası 268.348 m2 olup toplam rıhtım uzunluğu 2973 metre ve maksimum derinlik 12 metredir. Limanda olumsuz hava koşullarına karşı 1000 ve 500 metre uzunluklarında iki tane mendirek bulunmaktadır. Rıhtımdaki yükleme ve boşaltma hizmetleri mobil vinçler, ekskavatörler ve konveyör sistemi ile gerçekleşmektedir.[66]

---

[63] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, **TCDD Liman Özelleştirmeleri**, İstanbul, 2013, s. 144.
[64] Çelebi Bandırma Limanı, (Çevrimiçi) http:// www.portofbandirma.com.tr, **Tarihçe**.
[65] Türklim, Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 168.
[66] Çelebi Bandırma Limanı, (Çevrimiçi) http://www.portofbandirma.com.tr, **Kurumsal – Liman Hakkında**.



Resim 27: Çelebi Bandırma Limanı

3.2.4.1.4. Limakport İskenderun Limanı

İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda İskenderun Limanı, 36 yıl süre ve 372.000.000 ABD Doları bedelle 30.12.2011 tarihinde "Limak A.Ş." ye devredilmiştir. Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adıyla hizmet vermektedir.[67]

14 Ağustos 1942 tarihinde 4301 sayılı kanun ile Devlet Demiryolları İdaresi'ne devredilen liman, 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş, 1953 – 1956 yılları arasında mekanik teçhizat ve tesislerle modernize edilmiştir. Liman, 1972 yılında rıhtım üst yapısı da tamamlanarak bütün tesisleri ile aynı yıl hizmete girmiştir.[68]

Akdeniz'in kuzeydoğusunda bulunan LimakPort İskenderun Limanı, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ile Doğu Akdeniz ve Ortadoğu ülkelerine hizmet verdiğinden aktarma limanı olarak önemli bir role sahiptir. Demiryolu ve karayolu ile bağlantılı olan limanda dökme, genel kargo ve proje kargo yükleri elleçlenmekte olup ayrıca ro-ro ve ropax seferleri mevcuttur. Limanda dökme, genel kargo, proje

[67]Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, **TCDD Liman Özelleştirmeleri**, İstanbul, 2013, s. 143-144.
[68] Limakport İskenderun Limanı, (Çevrimiçi) http://www.limakports.com.tr, **Kurumsal Tarihçe.**

kargo ve konteynerize edilecek yükler için depolama hizmetlerinin yanı sıra pilotaj / römorkaj hizmetleri de verilmektedir.[69]

Limakport konum olarak 36 36' 00'' kuzey enlemi ve 36 11' 00'' doğu boylamındadır. 1400 metre uzunluğunda bir mendireğe sahip olan liman, kuzey ve güney rüzgarlarından korunmaktadır. Liman girişi derinliği 12 metredir.[70]



Resim 28: Limakport

3.2.4.1.5. Derince Limanı

Derince Limanı 36 yıl süreyle **İşletme Hakkının Devri** yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 14.06.2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı ile iptal edilmiştir.[71]

39 yıl süreyle işletme hakkının verilmesine ilişkin 05.06.2014 tarihinde yapılan ihaleyi, 543.000.000 ABD Doları bedelle Safi Katı Yakıt Sanayi ve Ticaret A.Ş. kazanmıştır.[72]

---

[69] Limakport İskenderun Limanı, (Çevrimiçi) http://www.limakports.com.tr, **Liman – Hizmetler**.
[70] Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s. 153.
[71] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, **TCDD Liman Özelleştirmeleri**, İstanbul, 2013, s. 144.
[72] Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, (Çevrimiçi) http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_derince.htm.

Liman 1900 yılında verilen bir imtiyazla Anadolu Bağdat demiryolları tarafından yapımına başlanılmış ve 1904 yılında işletmeye açılmış olsa da 1927 yılında 1042 sayılı kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiş olup 1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı kanunla TCDD İşletmesi'ne devredilen liman, Haydarpaşa Liman Müdürlüğü'nün bir ünitesi olarak iskele şefliği ünvanı ile hizmet vermeye devam etmiş ve 1961 yılında TCDD Genel Müdürlüğü'nün 11270 – 14 – 1 / 1783 sayılı emri ile müstakil Liman İşletmesi Müdürlüğü olmuştur.[73]

Derince Limanı konum olarak 40 44' 44'' kuzey enlemi ve 29 50' 00'' doğu boylamındadır. İzmit Körfezi'nin kuzeyinde yer alan liman körfezdeki otomotiv sanayi ve karışık eşya yüklerine hizmet vermekte olup demiryolu ve karayolu ile bağlantılıdır.[74]



Resim 29: Derince Limanı

[73] Deniz Ticaret Odası, a.e., s. 136.
[74] Deniz Ticaret Odası, a.e., s. 135.

3.2.4.2. TCDD Tarafından İşletilen Limanlar

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ya da kısaca TCDD, Türkiye Cumhuriyeti'ndeki demiryolu taşımacılığını düzenleyen, işleten ve kontrol eden resmi kurumdur. Osmanlı Devleti döneminde daha çok yap-işlet modeli ile sermaye sahiplerince işletilen demiryolları, 24 Mayıs 1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı Kanun ile devletleştirilmeye başlanmış ve Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı ile yapılandırılmıştır. Daha sonra demiryollarının yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkânları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun'la Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adını almıştır. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, bu tarihte çıkarılan 6186 Sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adıyla İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiş, son olarak da 8 Haziran 1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile Kamu İktisadi Kuruluşu kimliğini alan kurum TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ olmak üzere 3 adet bağlı ortaklığı olan TCDD, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olarak faaliyetini sürdürmektedir.[75]

Haydarpaşa, İzmir, Samsun, İskenderun, Bandırma, Derince ve Mersin limanları TCDD İşletmeleri'ne bağlı olan ve işletmesi TCDD tarafından yapılan limanlar iken Samsun, İskenderun, Bandırma, Derince ve Mersin limanları **''işletme hakkının devri''** yöntemiyle özelleştirilmiştir.

3.2.4.2.1. Haydarpaşa Liman İşletmesi

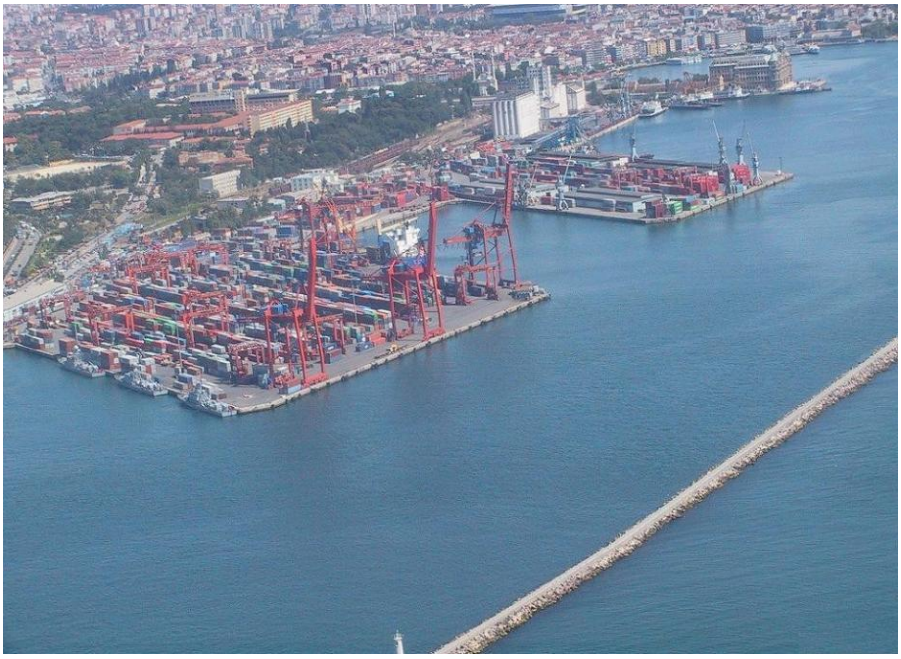
Haydarpaşa Limanı konum olarak 40 59' 00'' kuzey enleminde ve 28 57' 00'' doğu boylamında bulunmaktadır.

Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunlu olup 2000 GT'den küçük gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. 250 ton kapasiteli yüzer vinç, 3 römorkör, 3 demiryolu feribotu ve 2 palamar botu mevcut olup konteyner

[75] T.C. Devlet Demiryolları, (Çevrimiçi) http://www.tcdd.gov.tr, **Kurumsal – Tarihçe.**

elleçlemeleri 40 tonluk 4 adet gantry crane, 40 tonluk 18 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 9 adet dolu ve 8-10 tonluk 8 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 9 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 8 standart ve 30 kısa mastlı forklift bulunmaktadır.

Liman sahası dışında, boş konteynerlerin istiflendiği bir kara terminali mevcut olan bu alan 55.000 m2 dir. Bu konteyner terminalinde doldurma/boşaltma ve gümrükleme işlemleri yapılmaktadır.[76]



Resim 30: Haydarpaşa Limanı

3.2.4.2.2. İzmir Liman İşletmesi

49 yıl süreyle ‘’**İşletme Hakkının Verilmesi’’** yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, 28.04.2010 tarihinde iptal edilmiş olup limanın yolcu ve yük limanı olarak faaliyet gösterebilmesi için yapılandırılmasına ilişkin 25.10.2010 tarih ve 2010/89 sayılı ÖYK (Özelleştirme Yüksek Kurulu) kararı çıkmış olup, 1/ 5000’lik imar planı değişikliğine ilişkin 04.01.2012 tarih ve 2012/01 ÖYK kararı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.[77]

[76] Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s. 133.
[77] Deniz Ticaret Odası, a.e., s. 144.

Ege Denizi'nin batı kıyısında yer alan İzmir kentinde olup geniş bir tarımsal ve endüstriyel hinterlanda sahip olan liman, her türlü yüke hizmet vererek Türkiye'nin ihracatında önemli rol oynar. İzmir Limanı konum olarak 38 25' 00'' kuzey enlemi ve 27 04' 30'' doğu boylamında bulunmaktadır. 40 tonluk 5 adet gantry crane, 40 tonluk 19 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 20 adet dolu ve 8-10 tonluk 20 adet boş konteyner forklifti ile konteyner elleçlemeleri gerçekleştirilmektedir. Ayrıca 3-15 tonluk 7 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 12 adet mobil vinç, 20 adet kısa mastlı forklift bulunmaktadır.[78]



Resim 31: İzmir Limanı

3.2.4.3. TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) Liman Özelleştirmeleri

1843 yılında kurulan ''Fevaid-i Osmaniye'' Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ilk nüvesini [79] teşkil etmektedir. Kadıköy ve Adalar'a yolcu taşımacılığı ile işletme faaliyetlerine başlamış, 1870 yılında İrade-i Şahane ile İrade-i Aziziye isimlerini almıştır. Değişik isimler ve statüler ile faaliyetlerini sürdürmüştür. Şirketin faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında Türkiye

[78] Deniz Ticeret Odası, a.e., s. 137.
[79] Nüve: Öz, çekirdek.

Gemi Sanayi A.Ş. adı altında ayrı bir Genel Müdürlük haline getirilmiştir. Kuruluşda bir müdürlük olarak yer alan Kıyı Emniyeti Müdürlüğü 1997 yılında ayrı bir Genel Müdürlük olmuştur. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 08.02.2002 tarih ve 1206 sayılı yazıları doğrultusunda, Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin tüzel kişiliği sona ermiş Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesine dahil edilmiştir.[80]

Yük ve yolcu kapasitesine sahip ana limanlar TCDD ve TDİ tarafından işletilmekteyken limanların modernizasyonu ve geliştirilmesi amacıyla ve artan taşımacılık ihtiyaçlarına yetersiz kalan TDİ limanlarında 1997 tarihinden itibaren özelleştirilmeye gidilmiştir. Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini arttırmak, kamu sektörünün payını ve bu yapıdaki bürokrasiyi azaltmak, limanları modern işletme teknikleri ve uygulamalarıyla yöneterek liman kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak, ulusal ve bölgesel rekabeti arttırmak liman özelleştirmelerindeki amaçlardır. Limanların özelleştirilmeleri, özel sektörün liman hizmetlerinin operasyonlarına, performanslarına ve finansmalarına katılımını sağlamak amaçlıdır.

3.2.4.3.1. Tekirdağ Limanı

Tekirdağ Limanı konum olarak 40 57' 45'' kuzey enlemi ve 27 30' 24'' doğu boylamındadır.[81]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla, 14.06.1997 tarihli ''**İşletme Hakkı Devir''** Sözleşmesi kapsamında, 25.06.1997 tarihinde 30 yıllığına Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[82]

130.000 m2 toplam liman sahası, 2100 metre rıhtım uzunluğu olan, konteyner, dökme ve sıvı yük, ro-ro, genel yük hizmeti verilen liman, bölge sanayisine geniş olanaklar sunan bir limandır. Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattının Ağustos 2010'da faaliyete geçip ve buna bağlı olarak Vagon ro-ro gemisinin yanaşacağı yeni demiryolu ve rampanın tamamlanması üzerine Tekirdağ-Derince ve

[80]Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s. 126.
[81] A.e., s. 155.
[82] A.e., s. 142.

Tekirdağ-Bandırma arasında çalışacak olan demiryolu tren ferisine de hizmet verilir hale gelinmiştir.[83]

3.2.4.3.2. Hopa Limanı

Hopa Limanı konum olarak 41 24' 45'' kuzey enlemi ve 41 21' 45'' doğu boylamındadır. [84]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla, 17.06.1997 tarihli ''**İşletme Hakkı Devir''** Sözleşmesi kapsamında, 26.06.1997 tarihinde 30 yıllığına Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeleri A.Ş. 'ne devredilmiştir.[85]

Hopaport Limanı; Karadeniz Bölgesi'nin en doğusundaki liman olup, bu limandan Karadeniz ve Azov Denizi'ndeki (diğer adıyla Azak Denizi) tüm ülkelere bağlantı sağlanabilmektedir. Liman Doğu Karadeniz'de Gürcistan'a hududu olan Sarp sınır kapısına 15 kilometre mesafede bulunmaktadır. Orta Asya pamuğunun dünyanın her tarafına sevki Hopa Limanı'ndan gerçekleştirilir.[86] Limanda 2150 metre ana mendirek ve 470 metre tali mendirek olmak üzere iki adet mendirek bulunmaktadır.[87]

Hopa Limanı'nda özellikle genel kargo grubunda özellikle çelik ürünleri (rulo sac, boru, levha sac, profil gibi), proje kargo ve dökme katı yük (kömür, maden cevheri, mıcır,taş gibi) elleçlenmektedir. Konteyner yükleme, boşaltma, shifting, terminal hizmetleri, CFS hizmetleri (konteyner iç yükleme, iç boşaltma, numune, tam tespit gibi), konteyner sabitleme ve tamirat hizmetleri de verilmektedir.[88]

---

[83] Akport Tekirdağ Limanı, (Çevrimiçi) http:// www.akkok.com.tr, **Sektörler – Liman İşletmeciliği.**
[84] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 227.
[85] Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s. 142.
[86] Park Denizcilik Hopa Limanı, (Çevrimiçi) http://www.hopaport.com.tr, **Tanıtım – Tarihçe.**
[87] Park Denizcilik Hopa Limanı, (Çevrimiçi) http://www.hopaport.com.tr , **Liman Bilgileri – Rıhtım Bilgileri.**
[88] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 226.



Resim 32: Hopa Limanı

3.2.4.3.3. Giresun Limanı

Giresun Limanı konum olarak 00 40’ 55’’ kuzey enlemi ve 00 38’ 23’’ doğu boylamındadır.[89]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih 97/13 sayılı kararıyla, 30.06.1997 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 10.07.1997 tarihinde 30 yıllığına Çakıroğlu Giresun Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[90]

Giresun Limanı, Doğu Karadeniz’de bulunan Giresun ilindeki tek ticaret limanı olup iki taraflı dalgakıran tarafından deniz ve hava muhalefetine karşı korunmalı bir limandır. Yeni yapılan Giresun – Torul – Gümüşhane yolu, Doğu Anadolu’ya ulaşımda büyük kolaylık sağlamaktadır. Limanda konteyner, dökme yük ve genel kargo hizmeti verilmektedir. 500 Gross tona kadar olan gemiler için römorkaj zorunlu olmayıp, 500 GRT üstü gemiler için 1 römorkör, 400 GRT üstü gemiler için 2 adet romörkör bulunmaktadır. Ayrıca limanda bunkerlar mevcuttur (bunker : gemilerin kömürle çalıştıkları dönemde kömürlerin saklandığı ambar iken

[89]Çakıroğlu Giresun Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http:// www.cakports.com.
[90] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 142.

günümüzde ise gemi yakıtları bunker – yakıt ikmalide bunkering olarak adlandırılır).[91]



Resim 33: Giresun Limanı

3.2.4.3.4. Ordu Limanı

Ordu Limanı konum olarak 00 41’ 00’’ kuzey enlemi ve 00 37’ 53’’ doğu boylamındadır.[92]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla, 30.06.1997 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 11.07.1997 tarihinde 30 yıllığına Çakıroğlu Ordu Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[93]

Ordu Limanı; 3 rıhtımı ile Ordu ilinin tek ticari limanıdır. 2000 Gross tona kadar olan gemiler için romörkaj zorunlu olmayıp, 2000 GRT üstü gemiler için 1 romörkör bulunmaktadır. Dökme yük, kuru yük ve genel kargo hizmetlerinin yanı sıra tanker hizmetleri olarak LPG, metanol ve sıvı yağ yükleme boşaltma hizmetleri de verilmektedir.[94]

[91] Çakıroğlu Giresun Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.cakports.com.
[92] Çakıroğlu Ordu Liman İşletmesi, (Çevrimiçi), http://www.cakports.com.
[93] 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 142.
[94] Çakıroğlu Ordu Liman İşletmesi, (Çevrimiçi), http://www.cakports.com.



Resim 34: Ordu Limanı

3.2.4.3.5. Sinop Limanı

Sinop Limanı konum olarak 00 42’ 01’’ kuzey enlemi ve 00 35’ 09’’ doğu boylamındadır.[95]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97/ 13 sayılı kararıyla, 30.06.1997 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 11.07.1997 tarihinde 30 yıllığına Çakıroğlu Sinop Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[96]

Sinop Limanı Orta Karadeniz Bölgesi’nde bulunan Türkiye’nin en kuzey noktası olan Sinop burnunun ve Sinop ilinin tek ticari limanı olup, limanda konteyner, dökme yük, kuru yük ve genel kargo hizmetleri verilmektedir. Sinop Limanı dünyadaki ender doğal liman olma özelliğine sahip olup, Karadeniz’deki tek sığınma limanıdır.[97]

[95]Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.cakports.com.
[96]Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 142.
[97]Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.cakports.com.



Resim 35: Sinop Limanı

3.2.4.3.6. Rize Limanı

Riport konum olarak 41 02’ 47’’ kuzey enlemi ve 40 34’ 20’’ doğu boylamındadır.[98]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla, 06.08.1997 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 13.08.1997 tarihinde 30 yıllığına Riport Rize Liman İşletmesi Yatırım A.Ş.'ne devredilmiştir.[99]

Liman iç ve dış liman olarak ikiye ayrılıp; iç limanda küçük teknelere ve balıkçı teknelerine hizmet verilmektedir. Dış limanda ise POAŞ’a ait 200.000 ton/yıl kapasiteli Akaryakıt Dolum Tesisleri bulunmakta olup kılavuzluk hizmetleri de liman tarafından sağlanmaktadır. 3 adet ana ticaret rıhtımı ve 1 adet ro-ro rıhtımı bulunmaktadır.[100] Liman dar bir hinterlanda sahip olmasına rağmen doğusunda karayolu ile Hopa ve Gürcistan, kuzeyinde ro-ro hattıyla Gürcistan’ın Poti Limanı, güneyinde ise Erzurum ve en yakın İran transit yolu bulunmaktadır. Ayrıca Samsun – Sarp karayolu üstgeçit viyadükle limanın yanından geçmektedir.[101]

[98]Rize Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.riport.com.tr, **Genel Bilgiler – Liman Konumu**.
[99]Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.
[100]Rize Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.riport.com.tr, **Genel Bilgiler – Liman Hakkında**.
[101]Rize Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http:// www.riport.com.tr, **Genel Bilgiler – Hinterland**.

Doğu Karadeniz'in en derin limanı olması, 45.000 DWT (deadweight) kadar gemilerin yanaşması, supalan boşaltılan malların geçici olarak limanda depolanması ve serbest bölgeye mürettep eşyalar için limanın koridor bölge olarak kullanılması özellikleri Riport'a avantajlar kazandırmaktadır.[102]



Resim 36: Riport Limanı

3.2.4.3.7. Antalya Limanı

Port Akdeniz Antalya Limanı konum olarak 36' 50' 00'' kuzey enlemi ve 30 36' 5'' doğu boylamındadır.[103]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararıyla, 31.08.1998 tarihli ''**İşletme Hakkı Devir''** Sözleşmesi kapsamında, 08.09.1998 tarihinde 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[104]

Antalya'nın en batı noktası olan Kemer çıkışında bulunan Port Akdeniz, karayolu ile Burdur, Isparta, Denizli, Afyon, Muğla, Konya, Karaman ve Alanya'ya bağlanmaktadır. Konteyner, dökme yük, genel kargo, proje, yolcu ve askeri gemileri barındırabileceği 10 iskeleye sahip olup ayrıca kuruvaziyer limanı ve marina içeren

[102]Rize Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http:// www.riport.com.tr, **Genel Bilgiler – Avantajlar**.
[103]Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 233.
[104]Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.

çok amaçlı bir liman olma özelliği ile Türkiye'nin gelişme potansiyeli yüksek limanlarından biridir. Toplam liman sahası 203.000 m2.dir.[105]

1440 metre boyunda ana mendirek ve 650 metre boyunda bir tali mendireğe sahip limanda (yaklaşma yerine ilişkin) maksimum derinlik 10 metredir. 1322 metre rıhtım uzunluğu, 6-10 metre arası değişen rıhtım derinliklerine sahip limanda 5 – 100 ton arası kaldırma kapasiteli 10 adet mobil vinç, 3 – 33 ton arası kaldırma kapasiteli 21 adet forklift , 45 ton kapasiteli 4 adet istif makinesi, 4 adet mini yükleyici ve 2 adet lastikli yükleyici mevcuttur.[106]



Resim 37: Port Akdeniz

3.2.4.3.8. Alanya Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla, 28.11.2000 tarihli ''**İşletme Hakkı Devir''** Sözleşmesi kapsamında, 08.12.2000 tarihinde 30 yıllığına Alidaş Alanya Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[107]

[105] Türklim, a.g.e., s. 232-233.
[106] A.e.
[107] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.



Resim 38: Alidaş Alanya Limanı

3.2.4.3.9. Marmaris Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla, 26.01.2001 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 02.02.2001 tarihinde 30 yıllığına Marmaris Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.[108]

Türkiye’nin güneybatısında yer alan Marmaris Limanı, Rodos Adası’na 50 km. uzaklıkta olup konum olarak 36 50’ 57’’ kuzey enlemi ve 28 16’ 45.2’’ doğu boylamındadır. [109]



Resim 39: Marmaris Limanı

[108] A.e.
[109] Marmaris Liman İşletmeleri, (Çevrimiçi) http://www.marmarisferry.com, **Cruise Ports**.

3.2.4.3.10. Çeşme Limanı

Çeşme Limanı konum olarak 38 19’ 30’’ kuzey enlemi ve 26 17’ 44’’ doğu boylamındadır.[110]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 28.05.2003 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 06.06.2003 tarihinde 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ.'ne devredilmiştir.[111]

Ulusoy Çeşme Limanı; İzmir’e 80 km. uzaklıktaki, Çeşme ilçesinde, Anadolu’nun batıdaki en uç noktasındadır.[112] 500 GRT üzerindeki gemilere kılavuzluk hizmeti ve 2000 Grostonun üzerindeki tekneler için römorkör hizmeti zorunlu olup, kılavuzluk hizmetlerinde 1 adet pilot botu ve 1 adet palamar botu kullanılmaktadır.[113]



Resim 40: Çeşme Limanı

[110] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 249.
[111] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.
[112] Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.ulusoycesmeport.com, **Çeşme Limanı – Mevki.**
[113] Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http://www.ulusoycesmeport.com, **Liman Hizmetleri – Kılavuzluk Hizmeti.**

3.2.4.3.11. Kuşadası Limanı

Kuşadası limanı konum olarak 37 51’ 48’’ kuzey enlemi ve 27 15’ 18’’ doğu boylamındadır.[114]

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla, 02.07.2003 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 07.07.2003 tarihinde 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ.'ne devredilmiştir.[115]

Liman Aydın’ın Kuşadası ilçesindedir. TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) limanın işletme haklarını yolcu gemileri için barınma, römorkaj, pilotaj, temiz su rezervi, atık yönetimi, onarım ve bakım servisleri de dahil 30 seneliğine Ege Liman İşletmeleri A.Ş.’ne devretmiştir.[116]



Resim 41: Kuşadası Limanı

3.2.4.3.12. Trabzon Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla, 20.11.2003 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 21.11.2003 tarihinde 30 yıllığına Albayrak grubuna ait Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ.'ne devredilmiştir.[117]

Trabzon, Anadolu’nun kuzeydoğusunda, Asya ve Ortadoğu transit yolunun başlangıcında kurulmuş oluşu ve coğrafi konumunun sağladığı avantajlar ile bir

[114] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 181.
[115] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.
[116] Ege Liman İşletmeleri, (Çevrimiçi) http://www.globalports.com.tr, **Ege Ports – Port of Kuşadası.**
[117] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.

liman şehri olarak önemini korumuştur. 1946'da inşasına başlanan liman 1954 yılında tamamlanmıştır. Artan gemi trafiğine cevap verilebilinmesi için gündeme gelen modernizasyon çalışmalarına 1980 yılında başlanmış olup bu çalışmalar 1990 yılında tamamlanmıştır.[118]

Konum olarak Trabzon Limanı (alport) kuzey 40 57' 30'' enlemi, doğuda 40 02' 30'' boylamı ile kuzey 41 06' 36'' enlemi, doğu 39 25' 00'' boylamları arasında yer almakta olup doğuda Narlık Burnu ile batıda Işıklı Burnu'ndan kuzey istikameti yönünde ve Türk karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanı içinde bulunmaktadır. Trabzon Limanı, İran, Irak, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri transit yolunun başlangıcında stratejik bir noktada yer alarak bu ülkelerin Avrupa ve dünya pazarlarına bağlanmasında etkin rol almaktadır. Limanda, 1.135 metre büyük mendirek ve 380 metre tali mendirek olmak üzere 2 adet mendirek bulunmaktadır. 1525 metre rıhtım uzunluğu olan liman 2,5 ile 10 metre arasında değişen ortalama bir derinliğe sahiptir.[119]



Resim 42: Trabzon Limanı (Alport)

[118]Trabzon Liman İşletmeciliği, (Çevrimiçi) http:// www.alport.com.tr, **Hakkımızda - Genel Tanıtım – Limanın Tarihçesi.**
[119]Trabzon Liman İşletmeciliği, (Çevrimiçi) http://www.alport.com.tr, **Limanın Yeri – İpekyolu ve Trabzon Limanı.**

3.2.4.3.13. Dikili Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla, 22.11.2003 tarihli ‘’**İşletme Hakkı Devir’’** Sözleşmesi kapsamında, 04.12.2003 tarihinde 30 yıllığına Dikili Liman ve Turizm işletmeleri AŞ.'ne devredilmiştir.[120]

Liman konum olarak 39 04’ 18’’ kuzey enlemi ve 26 53’ 14’’ doğu boylamındadır. Dikili Limanı; İzmir’e 120 km., Aliağa’ya 55 km., Soma’ya 90 km., Balıkesir!e 120km., Bergama’ya 26 km., uzaklıkta olup, limanda dökme, torbalı ve paletli yüklere hizmet verilmektedir.[121]



Resim 43: Dikili Limanı

3.2.4.4. Özel İşletme Limanları

Özel girişimin sahip olduğu özel yüklerle uğraşan özel amaçlı şirket veya şirket gruplarına ait limanlar olup bu limanlar mahalli endüstriyel grup veya belirli bir endüstriyel girişimin ihtiyaçlarını karşılamak üzere inşa edilmiştir. Bu limanlar, hizmet veren endüstriyel girişimin doğrudan bir parçası olarak da görülebilir ve şirket, limanı kendi işletmelerinden biri olarak yönetir.

[120] Deniz Ticaret Odası, 2012 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2013, s. 143.
[121] Dikili Limanı, (Çevrimiçi) http://www.portofdikili.com, **Liman Bilgileri – Konum**.

İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi endüstrileşmiş, nüfusu yoğun kentlerin bulunduğu Marmara Bölgesi, Türkiye'nin en gelişmiş sanayi bölgesi olarak endüstrinin her dalını barındırmaktadır.

Marmara Bölgesi'nden sonra sanayinin yoğun olduğu Ege Bölgesi'ndeki sanayi kuruluşlarına ait limanlar Aliağa ve Nemrut liman bölgesinde bulunmaktadır.

3.2.4.4.1. Altaş Ambarlı Liman Tesisleri

Altaş Ambarlı Limanı konum olarak 40 58' 00'' kuzey enleminde ve 28 41' 00'' doğu boylamındadır.[122]

Bünyesinde 7 ayrı liman işletmesi terminali bulunduran Altaş Ambarlı Liman Tesisleri, Kuzey-Batı Marmara alt bölgesinde bulunan bir limanımızdır. Marmara Bölgesinin Avrupa yakasında bulunan Ambarlı Limanı, bünyesinde faaliyet gösteren 7 ayrı terminalin bulunduğu ülkemizin en büyük konteyner limanıdır. Altaş Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş., ortak kullanılan alanların genel yönetimi, altyapı, planlama, jeolojik etütler, güvenlik ve çevre düzenlemesi ile kamu kurum ve kuruluşlarının yasal talep ve ihtiyaçlarını liman işletmeleri adına karşılayan şirkettir.[123]



Resim 44: Altaş Ambarlı Limanı

[122] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 151.
[123] A.e., s. 150.

Kumport İstanbul'un Avrupa yakasında, İstanbul Boğazı girişinin 22 mil batısında 40 58' kuzey enlemi ve 28 41' doğu boylamında bulunan liman TEM ve E5 yolları ile bağlanmaktadır.[124] 1994 yılından beri Ambarlı Liman Tesisleri içerisinde faaliyet gösteren limanda başlangıçta genel ve dökme yük hizmeti verilmekteyken 1996 yılında konteyner elleçlenmesine başlanılmıştır. 2011 yılı itibari ile ithalat konteyner elleçlemesinde birinci sıraya yerleşmiştir. Liman kapasite artışına paralel olarak büyük gemilerin güvenli bir şekilde yanaşabilmelerini sağlayabilmek için derinlik 15,5 metreye yükseltilmiştir.[125]

Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş. (Ambarlı) Sabancı Holding ve Heidelberg Cement ortak kuruluşu olup İstanbul'un batı yakasında Ambarlı liman kompleksi içerisinde yer almaktadır. 40 58' 00'' kuzey enlemi ve 28 41' 00'' doğu boylamındadır. Dökme yük ve genel kargo elleçleme hizmeti verilmektedir.[126]

Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş. ülkemizin en büyük liman işletmesi konumunda olan Ambarlı limanında yer alan konteyner terminallerindendir. 40 57.8' kuzey enlemi ve 28 40.7' doğu boylamındadır.[127]

Marport Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. Konteyner Terminal İşletmeciliği yapmak üzere 2001 yılında kurulmuştur. İstanbul Ambarlı Liman Tesislerinde yer alan Marport Ana ve Marport Batı Konteyner Terminallerini işleten Marport, Avrupa yakasında TEM ve E - 5 otoyollarına bağlanmaktadır. Liman konum olarak (Batı Terminali) 40 57' kuzey enlemi ve 28 40' doğu boylamlarındadır. Doğu Terminali konum olarak 40 58' kuzey enlemi ve 28 40' doğu boylamındadır. Limanda 9 adet STS, 7 adet MHC rıhtım vinci, 35 adet RTG saha vinci, 1 adet RMG vinç, 82 adet liman aktarma aracı bulunmaktadır. Enerjiyi daha verimli kullanabilmek amacıyla 2011 yılında Batı Terminal'de ve 2012 yılında Ana Terminal'de elektrikli RTG projesi hayata geçirilmiştir.[128]

---

[124] A.e., s. 204.
[125] Kumport, (Çevrimiçi) http://www.kumport.com.tr, **Hakkımızda – Tanıtım ve Tarihçe**.
[126] A.e., s. 144-145. /Akçansaport, (Çevrimiçi) http://www.akcansaport.com.
[127] A.e., s. 212-213.
[128] A.e., s. 214-215.

Limaş Ambarlı Liman İşletmeciliği A.Ş. ülkemizin en büyük liman işletmesi konumunda olan Ambarlı limanında yer alan terminallerdendir. 40 58' kuzey enlemi ve 28 41' doğu boylamındadır. 20 metre genişliğinde, 280 metre uzunluğunda ve maksimum 14 metre derinliğindeki iskelesi ile 30.000 – 40.000 DWT gemilere yükleme ve boşaltma hizmeti verebilmektedir.[129]

3.2.4.4.2. Asyaport

Asyaport; konum olarak 40 54' 00'' kuzey enleminde ve 27 28' 00'' doğu boylamındadır. Tekirdağ Barbaros'da 30 hektar (=300.000 m2) deniz dolgu alanı üzerine inşa edilmekte olan özellikle konteyner limanı olarak hizmet etme amaçlı limandır. 20 metreye varan derinliklerde olan rıhtımlar, 2,18 metre çapındaki çelik boru kazıklar çakılarak inşa edilmiştir.[130]

Asyaport'da elleçleme için hizmet verecek olan 11 adet rıhtım vinci (Ship-to-Shore Gantry Crane) ve 33 adet lastik tekerlekli saha vinci (Rubber Tyre Gantry Crane) çevreci bir yaklaşımla tamamen elektrik enerjisi ile çalışacak şekilde tasarlanmıştır.[131]

Türkiye'nin ilk transit konteyner limanı olarak inşa edilen Asyaport'un 2015 yılında faaliyete geçmesi beklenmektedir.

[129] A.e., s. 206-207.
[130] Asyaport, (Çevrimiçi) http://www.asyaport.com, **Proje Bilgilendirme**.
[131] A.e., s. 156.



Resim 45: Asyaport

3.2.4.4.3. Akport

Akport Tekirdağ Liman İşletmesi Marmara Bölgesi'nde Trakya'da TDİ'den 1997 yılında özelleşen limandır.

130.000 m2 toplam liman sahası, 2100 metre rıhtım uzunluğu olan, konteyner, dökme ve sıvı yük, ro-ro, genel yük hizmeti verilen liman, bölge sanayisine geniş olanaklar sunan bir limandır. Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattının Ağustos 2010'da faaliyete geçip ve buna bağlı olarak Vagon ro-ro gemisinin yanaşacağı yeni demiryolu ve rampanın tamamlanması üzerine Tekirdağ-Derince ve Tekirdağ-Bandırma arasında çalışacak olan demiryolu tren ferisine de hizmet verilir hale gelinmiştir.[132]



Resim 46: Akport

[132] Akport Tekirdağ Liman İşletmesi, (Çevrimiçi) http:// www.akkok.com.

3.2.4.4.4. Gemport

Gemport 18 Aralık 2012 tarihi itibariyle Yıldırım Holding (Yılport) grubuna dahil olan liman **Türkiye'nin ilk özel sektör limanıdır**. Konum olarak 40 25' kuzey enlemi ve 29 07' doğu boylamındadır. Yaklaşık 700.000 m2'lik toplam alana sahip olan limanın 300.000 m2'lik bölümü gümrüklü alandır.[133]

3.2.4.4.5. Autoport

Autoport konum olarak 40 43' 40'' kuzey enlemi ve 29 52' 62'' doğu boylamındadır.[134]

Kocaeli'nin Başiskele ilçesine bağlı Yeniköy Beldesi'nde bulunan ve toplam liman sahası 159.545 m2 olan Autoport Liman işletmeleri A.Ş.; otomotiv sektörünün özel liman ihtiyacını karşılamak üzere inşa edilen **Türkiye'nin ilk "otomotiv" terminalidir**.[135]

3.2.4.4.6. Nemport

İzmir'in Aliağa ilçesinde bulunan liman Ege Bölgesi'nin ilk özel konteyner terminalidir. Nemport konum olarak 38 46' 07'' kuzey enlemi ve 26 55' 51'' doğu boylamında olup, 820 metre uzunluğunda, 40 metre genişliğinde rıhtıma sahip olan liman derin suya sahip iskelesiyle büyük kapasiteli konteyner gemilerine hizmet verebilmektedir.[136]

3.2.4.4.7. Güllük Limanı

Güllük Limanı, Yeni Güllük Liman ayrımının 4km sonunda Manastır Mevkiinde, Güllük Körfezi'nin kuzeydoğusunda, konum olarak 37 15' 03'' kuzey enlemi ve 27 36' 03'' doğu boylamında olup, liman sahası iç liman ve dış liman olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dış liman gemilerin serbest demirleme sahasıdır.

---

[133]Gemlik Limanı, (Çevrimiçi) http://www.gemport.com.tr, **Hakkımızda – Tanıtım – Liman Özellikleri**.
[134] Autoport, (Çevrimiçi) http://www.autoport.com.tr, Hakkında.
[135] Türklim, 2013 Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, s. 158.
[136] A.e., s.222-223.

İskelede yoğunluk yaşanıp yer olmadığı takdirde gemiler iç limanda demirleyerek sıra beklerler. 346 metre olan iskelede 4 tane yanaşma yeri mevcut olup, su derinliği kısa iskelelerde 6-12 metre, uzun iskelelerde ise 12 – 14,5 metredir. [137]

3.3. Liman İşletmeleri ile Sözleşme Yapan Gemi Malikleri ve Yük Sahipleri Arasındaki Sorumluluk Düzeni

Navlun sözleşmesinde, taraflar yüklemenin başlayacağı zamanı ve buna istinaden geminin ne zaman yükleme limanında hazır bulundurulacağını belirlerler. Charter sözleşmelerinde, bu durum tarafların arasındaki anlaşma sonucunda belirlenmekte olup kırkambar sözleşmelerinde ise genellikle taşıyanın tarifelerine bağlı olarak taşıyan tarafından belirlenir.[138] Denizcilik işlerinde yükleme, boşaltma ve istifleme hizmetleri, ekseriyetle özel hukuk tüzel kişisi olan liman işletmelerine yaptırılır.

Yükün ve yolcuların sisteme girdiği ve sistemden ayrıldığı yerler olarak tüm taşıma sistemlerinin temel unsurlarından olan **terminaller** aynı zamanda başka taşıma modlarına da bağlı noktalardır. Yükün taşıma sistemine girmesi ve sistemden ayrılması, araçların yüklenip boşaltılması, gerektiğinde yükün depolanması, paketlenmesi ve tartılması taşıma terminallerinin işlevlerindendir.[139]

Terminal hizmet sektöründe faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişi ya da kişi birlikleri liman işletmecileridir (taşıma terminali işleticileri). Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) açık ve doğrudan hükümler olmamasına rağmen, TTK'nın deniz ticareti ile ilgili dördüncü kitabında bu işleticilerin sorumluluğunun saptanmasını sağlayacak dolaylı hükümler mevcuttur. Bu işleticilerin sorumluluklarında iki olasılık söz konusu olmaktadır: Bu işleticiler ya taşıyanın, taşıtanın, yükletenin,

[137] Güllük Limanı, (Çevrimiçi) http://www.portofgulluk.com.tr, **Yer – Hakkımızda**.
[138] Dr. Jur. Bülent Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku – 1**, 2. Basım, İstanbul, Altan Basım, 2013, s. 359-360.
[139] Prof. Dr. Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 4.

gönderilenin yardımcı şahsı veya tamamen bağımsız olarak sorumluluk üstlenendir.[140]

Türk Hukuku'na göre liman işletmeleri yükleme ve boşaltma esnasında, taşıyanın istek ve talimatına göre davrandığı, taşıyanın yük ile ilgili ilişkisinin yükü teslim aldığı andan yükün teslim edildiği zamana kadar sürdüğü ve böylece yükün gönderilene teslim edildiği ana kadarki teslimatına bağlanan hukuki sonuçların doğduğu ve liman işletmesinin taşıyanın yardımcı şahsı olduğu kabul edilir.[141] Borçlar Kanunu'nun 55. (eski) – 66. (yeni) ve 100.(eski) – 116. (yeni) maddeleri hükümlerince **donatan**[142], gemi adamları haricinde diğer şahısların eylem ve ihmalleri sonucunda da borç altına girer. Taşıma terminali işleticilerinin ihmallerinden ve eylemlerinden ötürü donatanın sorumluluğu bu kanun hükümlerine tabi olmaktadır.[143]

Türk Ticaret Kanunu, dördüncü kitap, taşıma işleri, madde 1062 (eski) - madde 1179 (yeni) kanun hükmünce "taşıyan, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumludur, kendi adamlarının kasıtlarının veya ihmallerinin zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü taşıyana aittir." Taşıyanın taşıma borcunun ifasında kullandığı diğer yardımcılardan olan "taşıma terminali işleticileri" bu madde kapsamında olmayıp, Borçlar Kanunu madde 100 (eski) – madde 116 (yeni) kanun hükmünce taşıyan, taşıma terminali işleticilerinin verdikleri zararlar nedeniyle sorumludur.[144] Türk Ticaret Kanunu madde 1061 (eski) – madde 1178 (yeni) de emtianın yüklenmesi, istifi, boşaltılmasında gerekli özenin gösterilmesi için taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiş olup, Türk Ticaret Kanunu madde 1117 (eski) – madde 1244 (yeni) hükmü

---

[140] Ezgi Hepgülerler, **Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Temmuz 2011, s. 139.
[141] A.e., s. 151.
[142] Donatan: Gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. TTK – Madde 946 (eski).
Donatan: Gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir. TTK – Madde 1061 (yeni).
[143] Prof. Dr. Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 188-189.
[144] A.e., s. 161-162.

kapsamında bulunan durumlardan biri olan karadaki zararlarda liman işletmecisinin (taşıma terminali işleticisinin) sorumluluğuna gidilebilinmektedir.[145]

Liman işletmecisi (taşıma terminali işleticisi) bir gemi işleten veya gemi işletmeyen bir taşıyanla ya da yükle ilgililerle akdedilen alt sözleşmenin tarafı olup konişmentolar uyarınca, taşıyanlar "alt sözleşme" yapmaya yetkili kılınmakta ve konişmento klozlarından ''tanımlara''ilişkin birinci maddeye istinaden; "alt sözleşenler": konişmentoda adı geçen taşıyandan başka gemi maliklerini, taşımanın ifasının gerçekleşmesi için taşıyan tarafından görevlendirilen elleçleme müteahhitleri, liman işletmecilerini ifade etmektedir. Konişmentoda yer alan bu hükme göre taşıma terminali işleticileri (liman işletmecileri) alt sözleşmenin tarafları olmaktadır. Taşıtan ile taşıyan arasındaki navlun sözleşmesi "asıl sözleşme" olup, taşıyan ile taşıma terminali işleticisi (liman işletmecisi) arasındaki sözleşme "alt sözleşme" olmaktadır.[146]

Borçlar Kanunu m.355 (eski) – m.470 (yeni) ''eser sözleşmesinin'' tarafı olduğu düşüncesine istinaden, hizmet sözleşmesi hükümleri uyarınca **taşıma terminali işleticisinin (liman işletmecisi)** yine **Borçlar Kanunu m. 356/1** (eski) – m.471'de (yeni) sorumluluğu söz konusudur. **Borçlar Kanunun m. 356/2** Taşıma terminali işleticisi (liman işletmecisi), terminal hizmetlerini kendisi ifa edebileceği gibi yönetimi altında bulunan çalışanlarına da yaptırabilir. Terminal işleticisi, işi ifa edecek yardımcıların seçiminde, işin kendi denetim ve gözetiminde özen gösterilerek ifa etmesi gerekir aksi takdirde işin ifasında meydana gelecek zararı kendisi gidermek zorunluluğu doğar. Taşıma terminali işleticisi, sözleşmede kabul edilmiş veya işin ifasına uygun olduğu takdirde, işin bir bölümünü veya tamamını bir başka terminal işleticisine bırakabildiğinden asıl taşıma terminali işleticisi ile diğer terminal işleticisi arasındaki ilişki "eser sözleşmesi" niteliğinde olup, diğer terminal işleticisi alt taşıma terminali işleticisi olarak adlandırılır. Borçlar Kanunu m.356/2'ye göre (eski), asıl taşıma terminali işleticisi, alt taşıma terminali işleticisini seçmekte ve işin ifasında talimatlarında özen göstermelidir, aksi takdirde alt taşıma terminali

[145] A.e., s. 163. / Karşılaştırmalı Tablolu Eski ve Yeni Kanun Maddeleri ile Birlikte Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Barosu.
[146] A.e., s. 140.

işleticisinin işin ifasında sözleşmeye aykırı davranışlarından ve özen borcuna uymamasından dolayı doğacak zararları ödemekle sorumlu olur. **Borçlar Kanunu m.356/3**'e göre; aksine adet veya sözleşme bulunmadığı durumda, işin ifasında gerekli olan ekipmanı kendisi sağlamak zorundadır.

Taşıma terminali işleticisi ifa ettiği işin ehli olması gerekliliğinden dolayı hizmet sözleşmesi tarafı olan işçi ve yardımcıya göre daha kapsamlı bir sorumluluğa sahiptir. Türk Ticaret Kanunu m.20/2 (eski), m.18/2 (yeni) ye göre terminal işleticisinin (liman işletmecisinin) basiretli bir tacir gibi hareket etmesi gerekir. Üstlendiği hizmetin ifasında uygun ekipmanı kullanmalıdır.[147]

3.3.1. Liman İşletmelerinin Yük zararlarından Doğan Sorumluluğu

Deniz işletmeciliğinde yaygın olarak, yükleme-boşaltma-istifleme işleri liman idarelerine yaptırılır. **Terminal hizmetleri,** ana faaliyetler [148] ve destekleyici faaliyetler [149] olarak sınıflandırılan lojistik faaliyetlerin destekleyici faaliyetler grubuna girmektedir.

Uluslararası taşıma hukukundan önce; taşıma sırasında ve sonrasında malların kaybı ve hasar görmesi nedeniyle terminal işleticilerinin sorumluluğu ülkelere göre farklı ulusal hukuk kurallarına göre düzenlenmiştir. Birleşmiş Milletler, uluslararası ticarette terminal işleticilerinin sorumluluğu hakkındaki düzenlemeler için 2 – 19 Nisan 1991 tarihinde Viyana'da bir konferans gerçekleştirmiş ve 17 Nisan'da "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" kabul edilmiştir. Bu sözleşmeye göre; taşıma terminali işleticisi taşıma ile ilgili adı geçen faaliyetleri ifa eder: yükleme, boşaltma, depoya yerleştirme, istif etme, ambardaki eşyanın korunmasını sağlama, yükün gerektiğinde bağlanması. Sözleşmenin 1 (a) maddesinde **taşıma terminali işleticisi**; ''görevi gereği tasarrufu altında bulunan bir alanda taşıma hizmetinin ifasında uluslar

[147] Prof. Dr. Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 158-159.
[148] **Ana faaliyetler;** müşteri istek ve ihtiyaçlarını belirleyen **müşteri servis standartları**, taşıma ile ilgili bütün faaliyetler, hammaddeve bitmiş ürünlerin stoklama politikalarını düzenleyen **envanter yönetimi** ve sipariş alınması ile ilgili bütün faaliyetleri içerir.
[149] **Destekleyici faaliyetler;** depo yerinin ve düzeninin belirlenmesi faaliyetlerini içeren depolama, elleçleme, tedarik, koruyucu ambalajlama, enformasyon yönetimini içerir.

arası taşıma konusu emtianın sorumluluğunu üstlenen kişiyi ifade eder. 3. Madde işleticinin, yükün zilyetliği kendisine geçtiği andan yükü teslim ettiği ana kadar veya yükü teslim almaya yetkili olanın zilyedliğine bıraktığı ana kadar sorumlu olduğuna değinir. 5. Maddede, 3. Maddede bahsedilen işleticinin sorumlu olduğu sürede hasar, kayıp meydana gelmişse, işletici adamlarının, taşıma hizmetinin ifası için hizmetinden yararlandığı diğer kişilerin bu hasar ve kayıpda gerekli önlemi aldıklarını ispatlamadıkça, işleticinin yükün kayıp ve zararından sorumluluğuna değinilmektedir. [150]

Rotterdam Kuralları genel hükümler 1. Kısım tanımlarda: ‘’limanda faaliyet gösteren kuruluşlar’’ bir ifa eden tarafın yüklerinin bir geminin yükleme limanına varışı ile geminin boşaltma limanından ayrılışı arasındaki süre boyunca herhangi bir taşıyan yükümlülüğünü ifa etmesi veya ifa etmeyi üstlenmesi durumunu ifade eder.

Konteyner taşımacılığında, taşıma terminali işleticilerinin sorumlulukları büyük önem taşıdığından Rotterdam Kuralları’nda bu kişilerin sorumluluğu ‘’limanda faaliyet gösteren kuruluşların sorumluluğu’’ başlığı altında 19. Maddede düzenlenmiştir. Bu maddeye göre; ‘’limanda faaliyet gösteren taraf, işbu konvansiyon çerçevesinde taşıyana yüklenen yükümlülük ve sorumluluklara tabidir ve taşıyanın işbu Konvansiyon kapsamındaki savunma ve sorumluluk sınırlarına sahiptir. Konvansiyona taraf bir devlette, taşınmak üzere yükleri teslim alan veya Konvansiyona taraf bir devlette yükleri teslim eden veya Konvansiyona taraf bir devletin sınırları içindeki bir limanda yüklerle ilgili faaliyetleri ifa eden limanda faaliyet gösteren taraf ise ve kayıp, hasar veya gecikmeye neden olan olay, yüklerin geminin yükleme limanına varmasıyla bunların geminin ayrılacağı boşaltma limanından ayrılması arasındaki sürede, yükler limanda faaliyet gösteren tarafın gözetimindeyken veya taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerden herhangi birinin ifasına iştirak etmesi ölçüsünde, başka bir zamanda gerçekleşmiş ise işbu konvansiyon çerçevesinde taşıyana yüklenen yükümlülük ve sorumluluklara tabidir

[150] ‘’Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi.’’

ve taşıyanın işbu konvansiyon kapsamındaki savunma ve sorumluluk sınırlarına sahiptir.[151]

3.3.1.1. Elleçleme Zararı (Yükleme – Boşaltma – İstifleme)

Yükleme – boşaltma, yükün gemiden karaya ve karadan gemiye transfer olmasıdır. Yükleme boşaltma için verilen hizmetler; supalan veya ardiye bağlantılı hizmetler olup supalan hizmetler, yükün gemi bordasından nakil aracına teslimi ya da nakil aracından gemi bordasına teslimi, ardiye bağlantılı hizmetler ise yükün depolarda istiflenerek belli bir süre sonra gemiye veya araca transferidir.[152]

Yükleme (load, chargement) yükün gemiye yüklenmesi anlamının yanı sıra malların gemi içindeki ambarlara yerleştirilmesini de ifade eder. Liman ile gemi arasındaki yük hareketlerinin tümü elleçleme faaliyetidir. Gemi ve liman arasındaki bu yük hareketleri 3 aşamayı kapsamaktadır: 1) Yükleme 2) Boşaltma 3) Depolama[153]

Konteyner taşımacılığında istifleme; emtiayı, yükü uygun bir şekilde toplamaktır. Türk Ticaret Kanunu (TTK), istif faaliyetini yüklemeyi takip eden bir safha olarak değerlendirir. Boşaltma ise, emtianın teslim alınması için hazır bulundurulmak amacıyla boşaltma limanında, gemiden karaya çıkarılma işidir. [154] Konteyner taşımacılığında boşaltma, yükün teslim alınması amacıyla, anlaşmaya göre yükün gemiden karaya veya layterlere[155] indirilmesidir.[156]

Gerek liman idareleri gerekse de özel işletmeler ve onların istihdam ettikleri kişiler, gemi adamı sıfatında olmadıkları gibi, taşıyanın adamı da değildir fakat bu

[151] Deniz Ticaret Odası, (Çevrimiçi) http://www.denizticaretodasi.org.tr - **Rotterdam Kuralları.**
[152] Prof. Dr. Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 12-13.
[153] A.e., s. 130.
[154] Ezgi Hepgülerler, **Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Temmuz 2011, s. 84.
[155] Gemilerin yüklemesinde veya boşaltılmasında kullanılan küçük gemiler.
[156] Ezgi Hepgülerler, a.g.e., s. 89.

işletmeler taşıyan veya donatan tarafından bir sözleşme ile görevlendirilmeleri sebebiyle donatanın veya taşıyanın yardımcı şahsı olmuş olurlar.[157]

Konteyner da dahil olmak üzere her türlü deniz taşımacılığında yükün denizde taşınmasının önemi gibi, yük karada iken de ve gemiye yüklenir veya gemiden boşaltılırken de yükün güvenliği önem taşır. Konvansiyonel taşımalardan farklı konteyner taşımacılığında, yükün öncelikle konteynerlara isitiflenme işi gerçekleştirildiğinden bu işlemi gerçekleştirecek kişilerin uzmanlaşmış kişiler tarafından yapılması gerekmektedir. Konteyner terminallerinde, konteyner elleçleme hizmetinin yanı sıra ayrıca malların konteyner içine yerleştirilmesi hizmeti de verilmektedir. Taşıtanların ve gönderenlerin konteynerları yükleme ve boşaltma olanakları yoksa bu hizmetin liman işletmecileri (terminal işleticileri) tarafından yapılması talep edilir. Talep müşteri veya müşteri adına acentadan olabilmektedir. Bazı gümrük uygulamaları sebebiyle CFS (konteynerların elleçlendiği ve konteyner içindeki eşyaların konteynerlara istiflendiği saha), Container Freight Station hizmeti verilmek zorunluluğu olmaktadır. Gümrüklü sahalarda tüm konteyner açma, kapatma ve eşya elleçleme işlemleri gümrük onayı ile gümrük nezaretinde yapılıp, yük elleçleme hizmeti verilirken taşıma terminali işleticisinin çalışanlarından başka taşeron ekipman ve işçileri de kullanılabilinmektedir.. Bu durumda liman işletmeleri gümrüğe karşı da sorumlu olmaktadır.[158]

Yük dolu konteynerlar gemiye iskele ya da rıhtımda bulunan vinçlerle yüklenmektedir. Liman çalışanları geminin bordasına kadar gelen yük dolu konteynerları vinç ile gemiye yüklerken sapan, halat gibi araçlar kullanırlar. Aynı işlem konteynerın boşaltılması sırasında da uygulanır. Bu yükleme ve boşaltma faaliyetleri esnasında konteynerlar ve içlerindeki yükler muhtemel hasarlara uğrayarak gemiye veya alıcısına hasarlı olarak teslim edilebildiği gibi bazı durumlarda da hiç teslim edilememektedirler. Konteynerdaki yükler zarara uğradığında sigorta edilmişse sigorta şirketleri devreye girerek bir yandan

[157] Dr. Jur. Bülent Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku – 1**, 2. Basım, İstanbul, Altan Basım, 2013, s. 406-407.
[158] Ezgi Hepgülerler, **Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Temmuz 2011, s. 141.

sigortalısının zararını karşılamaya çalışırken diğer yandan da zarar ziyana neden olan sorumlu ve/veya sorumluları bulmaya çalışırlar.[159]

Liman işletmecileri (taşıma terminali işleticileri) tarafından aktedilen **yükleme – boşaltma sözleşmesinin** özellikleri:

a) **Standart (tip) sözleşme niteliği;** bu tip sözleşmeler standart sözleşmelerdir. Boilerplate[160] bir belge niteliğinde olup yükleme ve boşaltma sözleşmesinden bazı hükümler çıkarılabildiği gibi bazı hükümlerde ihtiyaca göre eklenebilmektedir.
b) **Tam iki taraflı (synallagmatik) sözleşme niteliği;** terminal işleticileri elleçleme hizmetini yerine getirmekle mükellef olup, karşı taraf da bu hizmet karşılığında ücret ödemekle yükümlüdür.
c) **İvazlı sözleşme niteliği;** elleçleme şirketine hizmeti karşılığında ücret ödenmesidir.
d) **Rızai sözleşme niteliği;** yükleme ve boşaltma sözleşmesi, liman işletmecisinin **(**terminal işleticisinin) iş sahibi adına ücret karşılığında elleçleme hizmetinin gerçekleştirilmesi konusunda anlaşmaya varılması sonucu olur.[161]

Liman işletmecisi (taşıma terminali işleticisi) zilyedliğinde bulunan yükün kaybı ve hasarlanması risklerine karşı yük/kargo sigorta sözleşmesi aktedebilir.[162]

3.3.1.2. Ardiye (Saklama) Zararı

Ardiye, gümrüklü sahalara gelen konteyner ve diğer yüklerin kapalı ve açık sahalarda saklanması, depolanması, etiketlenmesi, paketlenmesi ve benzeri katma değerli hizmetleri ve bu hizmetler için ödenen ücrettir.

---

[159] A.e., s. 139-140.
[160] **Boilerplate**, belirli hukuki belgelerde kullanılan standart kayıtlardır.
[161] Prof. Dr. Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 20-21.
[162] A.e., s. 147.

Kısaca ardiye ticaret eşyasını saklamaya yarayan yere denir (bir nevi depodur). Ayrıca böyle bir yerde saklanan eşya için ödenen ücrete de ardiye denilmektedir.

Ardiye hizmetlerinde yükün depolarda istiflenip belli bir süre sonra gemiye veya nakil aracına transferi sağlanır. Taşıma terminali (limancılık) hizmetlerinden biri de depolama hizmeti olup bu hizmet karadan veya denizden gelen yükün belirli süreler için kapalı ambar, antrepo, sundurma veya açık sahada terminal işletmesinin sorumluluğunda saklanmasıdır.[163]

Taşıma terminali işleticileri tarafından aktedilen **vedia sözleşmesi (saklama sözleşmesi)**, borçlar kanununun (eski) 463. maddesinde şöyle tanımlanır: ''İda bir akittir ki onunla müstevdi (saklayan), mudi (saklatan) tarafından verilen şeyi kabul ve onu emin bir mahalde hıfzetmeği deruhte eder. Ücret şartedilmedikçe veya hal, müstevdiin ücrete intizarını icap etmedikçe müstevdi ücret isteyemez.'' (eski m. 463). [164]

"Saklama sözleşmesi, saklayanın, saklatanın kendisine bıraktığı bir taşınırı güvenli bir yerde koruma altına almayı üstlendiği sözleşmedir. Açıkça öngörüldüğü veya durum ve koşullar gerektirdiği takdirde, saklayan ücret isteyebilir" (yeni m. 561).[165]

Zilyedlik bir eşya veya bir mal üzerindeki fiili egemenliğini ifade eden hukuki bir durum olarak kabul görür. Hukuken zilyedliğe bazı sonuçlar bağlanarak; bir eşyanın, malın veya yükün vedia olarak alınması ile ilgili, vedia alan (saklayan) mala fiilen egemen olmakta fakat bir başkasını o malın maliki olarak kabul etmektedir. Burada bahsedilen egemenlik; o malı, eşyayı kendi malı gibi saklama niyeti olmayıp, o malı bir başkası adına saklamak niyetidir. Bu durumda kendisi adına zilyedlikten değilde, başkası adına zilyedlikten bahsedilmektedir. Terminal işleticisinin (liman işletmecisi) yükle, eşyayla ilgili sorumluluğu; emtiayı zilyedliğine almasıyla başlayıp teslim alma hakkına sahip kişi veya kişilere teslim ettiği anda

[163] A.e., s. 14-15.
[164] A.e., s. 23-24.
[165] Karşılaştırmalı Tablolu Eski ve Yeni Kanun Maddeleri ile Birlikte Türk Borçlar Kanunu, İstanbul Barosu, s. 283.

biter. Terminal işleticisi (liman işletmecisi) yükü bir depoda, antrepoda saklamak amacıyla teslim aldığı anda, zilyedliğindeki maldan sorumlu olmaktadır. Teslim; malı teslim alanla teslim edenin irade birleşmeleriyle yapılan iki taraflı bir hukuki durumdur.[166]

3.3.2. Liman İşletmesinin Alacakları

Terminal hizmetlerinin işletmece yerine getirilmesinde kullanılan her türlü araç, gereç, ekipman ve insan gücü terminal hizmetleri esas ücretlerine dahil olup, montaj-demontaj işleri, maniplasyon (muayene, numune, lashing/unlashing, twistlock sökme takma, iç temizlik, kantar vs.), yüzer vinç hizmeti ve ambarlama-depolama yerlerine alınmış eşyanın boşaltılması, taşınması veya istifi gibi hizmetlerin ücretleri esas ücrete tabi olmayıp ayrıca bir ücrete tabidir. Terminal hizmet ücreti, gemilerin GRT değerleri belirlenerek hesaplanır. Liman hizmetleri tarifesi belirlenirken, farklı GRT değerleri olan gemilerin daha fazla GRT değeri veren ‘’Closed Shelter Deck Ship’’ (kapalı barınak güverteli gemi) tonilatosu esas alınır.[167]

3.3.2.1. Elleçleme Alacakları

Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin (liman işletmecilerinin) Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi 10 (1) maddesinde (yük üzerinde teminat hakları) terminal işleticisi, yük için sorumlu olduğu süre esnasında ve sonrasında yükle ilgili ifa ettiği taşımayla ilgili hizmetler için kendisine borçlanılan ücretlere istinaden yük üzerinde hapis hakkına sahiptir.[168]

[166] Prof. Dr. Huriye Kubilay, a.g.e., s. 170-171.
[167] Prof. Dr. Huriye Kubilay, a.g.e., s. 176.
[168] ‘’Uluslararas Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi.’’

3.3.2.2. Ardiye Alacakları

Sözleşme gereği ve genel sözleşme serbestisi çerçevesinde tayin olunan para ile ölçülebilen alacaklardır. Bu alacaklar taraflarca serbestçe kararlaştırılmamışsa tarife gereği uygulanır. Liman otoritesi tarafından uygulanan tarifeler genel işlem şartları niteliğindedir.

SONUÇ

Ulaşım zincirinin bir parçası olan limanlar, lojistik bakımdan hizmet sağlayarak bölge ve ülke ekonomisine önemli katkıda bulunurlar. Bulundukları bölgede ticari faaliyetlerin ve sanayinin gelişmesinde önemli rol oynayan limanlar ayrıca uluslar arası ticarete açılan kapılar olup ülke ekonomisinin can damarını oluştururlar. Ülkemizde kamuya bağlı ve özel sanayi kuruluşlarına ait **Marmara Bölgesi'nde** Ambarlı çevresi, İzmit Körfezi, Bursa Gemlik'de ve Tekirdağ'da, **Ege Bölgesi'nde** İzmir ve çevresi Aliağa ve Nemrut Körfezi'nde, **Akdeniz Bölgesi'nde** doğu ve batı olmak üzere iki bölgede ve **Karadeniz Bölgesi'nin** doğu ve batı kıyılarında olmak üzere faaliyet gösteren limanlarımız yer almaktadır.

Ülkelerin uluslararası ticaretlerinin gelişmesinde önemli rol oynayan limanların, ihtiyaca cevap verecek şekilde iyi planlanmış olmaları gerekmektedir. Bir limanın ihtiyacı olan tesislere planlama ile karar verilmektedir. Örneğin; ne kadar derinlikte ve hangi ebatlarda yanaşma yerlerinin yapılacağı, ne kadar metrekare açık ve kapalı alanlarının olacağı planlama aşamasında ortaya çıkar. Bu sebeptendir ki yeterli derinlik ve uzunlukta yapılmayan rıhtımlar veya yanlış planlanan açık, kapalı diğer tesisler limandaki çalışma olanaklarını kısıtlayacaktır. Maddi boyutta büyük yatırımlar gerektiren limanlarda ihtiyaca tam anlamıyla cevap verecek planlamalar söz konusudur. Mevcut limanların iyileştirme çalışmaları kısa dönemli planlanırken, limanların yapımı orta ve uzun dönemli olarak planlanmaktadır. Kısıtlı yatırım kaynakları olan ülkeler için çok maliyetli yatırımlar gerektiren limanların planlanması ve tasarımı aşamasında ihtiyaçların doğru belirlenmesi ve ekonomik çözümlerin üretilmesi gerekmektedir. Yeni liman yatırımlarında öncelikleri belirleyebilmek için ''Liman Master Plan'' çalışmaları yapılarak büyük limanların projelerine yönelinmelidir.

Ard bölgesinde yeterli ulaşım ağı olmayan limanlar, beklenen hizmeti sağlamakta zorlanacağından limanlarımızın hinterlantları (geri saha bağlantıları) yük akışında ulaştırma modları kolay ulaşım sağlayacak şekilde düzenlenmelidir. Limanlar, hizmet verdikleri hinterlanttaki endüstri ve sanayi kuruluşlarıyla birlikte

değerlendirilmelidir. Limanlar, iç bölgelerdeki sanayi ve ticaret merkezlerini beslemeli ve bu bölgelerden de beslenme imkanlarına sahip olmalıdırlar. Bir liman ileri teknoloji ve kaliteli işgücüne sahip olsa da, hizmet sunduğu art alana ulaşımda karayolu ve demiryolu bağlantıları gibi ulaşım modları yetersiz kalıyorsa ileri teknoloji ve kaliteli işgücünün tek başlarına bir önemi olmayacaktır.

Limanlar + karayolu bağlantısı + demiryolu bağlantısı + serbest bölgeler + organize sanayi bölgesi şeklinde bir planlama oluşturulmalıdır.

Günümüzde küreselleşmeyle beraber hızla gelişen teknolojik gelişmelere göre değişen deniz taşımacılığındaki gelişimler de limanlarda modernizasyonu gerektirmiştir. Limanlarda gereken modernizasyon[169] ve yapılanma ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen kamu limanlarında özelleşmeye gidilmiştir. Kamu limanları özelleştirilerek özel limancılığın önünün açılmasıyla özel sektör yatırımlara başlamıştır.

Yatırım ve işletme aşamasında izin ve onay almak amacıyla başvurulan kurumların fazlalığı, yetki karmaşasının bulunması, yasal mevzuatın bir bütünlük içerisinde olmayışı, bürokrasi karmaşası liman yatırımlarındaki sürecin uzamasına sebep olmaktadır. Büyüme ve gelişme kapasitesi ihtiyacı olan liman yatırımlarında veya yeni liman inşası yatırımlarında mevcut çok otoriteli kontrol sistemlerinin değiştirilerek limancılıkla ilgili tek bir mercinin muhatap alınması yatırımların hızlandırılması açısından etkili olacaktır. Liman tesislerinin inşasından işletmeye alınmasına kadar olan sürecin tek resmi kurum tarafından yürütülmesi bürokratik zorlukları kolaya indirgeyecektir. Liman işletmeciliğindeki verimliliği ve etkinliği artırmak amacıyla uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası limancılık politikasının oluşturulması gerekmektedir.

Limanlardaki gümrük prosedürlerindeki karmaşadan dolayı yaşanan zaman kayıpları limanların etkinliğini ve verimliliğini olumsuz yönde etkilediğinden gümrük işlemleri hızlandırılarak gümrük kontrolleri süreci olumsuz etkilemeyecek şekilde yapılmalıdır.

[169] Modernizasyon: Ekipman, işletim otomasyonları.

Gelişmiş ülkelerin limanlarında yapılanmış olan ihtisas terminalleri sahip oldukları pazarlar sayesinde kendi ülke ekonomilerine önemli maddi girdiler sağlarken bunun yanında yeni teknolojilerin gelişimine, denizcilik sektörünün güçlenmesine ve sanayinin daha fazla gelişmesine katkıda bulunurlar. Gelişmekte olan Türkiye limancılık sektöründe ihtisas elleçlemeleri yapan yeni limanlar oluşmaktadır ve bu limanların oluşumu da ülke ekonomisi açısından önem taşımaktadır.

Hızla gelişen deniz ulaşımı teknolojisiyle beraber gemilerin hızlarının artması, boyutlarının büyümesi gibi teknolojik gelişimler kaçınılmaz olmuştur. Yeni liman yatırımlarında, günümüzde boyutları büyüyen gemiler karşısında hizmette yetersiz kalmamak için su derinlikleri bu gemilere göre planlanmalı, mevcut limanlarda ise yetersiz su derinlikleri artırılmalıdır. Limanlarımız, gemilerin gelişimine göre altyapı ve üstyapılarını düzenlemelidirler.

Stratejik konum, yüksek liman verimliliği, hinderland bağlantıları, yeterli alt yapı bilişim olanakları ve hizmetleri, serbest bölge statüsü, lojistik hizmet olanakları aktarma limanı olabilmek için limanlarda aranan özellikler olmuştur. Uluslararası ticarette Avrupa'yı Ortadoğu'ya bağlayan karayoluna sahip olması, batı ile Ortadoğu arasında bağlantı kuran Karadeniz ve Akdeniz'de kıyılarımızın olması ülkemizin transit ticarete uygun bir coğrafi konumda yer aldığını göstermektedir. Ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamak açısından önemli imkanlardan biri olan serbest bölgelerin amacı, ihracatı ve ithalatı kolaylaştırarak artırmaktır. Serbest liman olarak geliştirilecek bölgelerde canlanacak olan transit taşımacılık ülke ekonomisine önemli katkı sağlayacaktır.

Limanlar, önemli bir gelir ve istihdam kaynağı olmalarının yanı sıra ülkelerin dünyaya açılan kapılarıdır. Coğrafi ve jeopolitik konumu açısından önemli konuma sahip olan Türkiye'nin deniz ticaretinde hak ettiği yeri ve payı alabilmesinde yukarıda bahsedilen atılımlar, hedefler gerçekleştirilmelidir.

KAYNAKÇA

Agerschou, Hans	Planning and Design of Ports and Marine Terminal, second edition, Thomas Telford, 2004.
Akçansa Ambarlı Limanı	www.akcansaport.com
Akport	www.akport.com.tr – www.akkok.com
Altaş Ambarlı Liman Tesisleri	www.altasliman.com
Alderton, Patrick M.	Port Management and Operations, second edition, LLP, 2005.
Asyaport	www.asyaport.com
Ateş, Alpaslan	Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği, Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl/Year: 2014, Cilt/Volume: 11, Sayı/Issue: 25.
Batimetri	www.batimetri.net / www.marinmet.com
Baykal, Reşat	Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller, İstanbul, Birsen Yayınevi, 2012.
Branch, Alan E.	Elements of Port Operation and Management, Chapman and Hall, 1986.
Cerit Güldem, Ali Deveci, Soner Esmer	Deniz İşletmeleri Yönetimi, 1. bs., İstanbul, Beta Basım A.Ş., Eylül 2013.
Cullinane Kevin, Wayne K. Talley	Port Economics, first edition, Elsevier JAI, 2006.
Çakıroğlu Grup (Giresun, Ordu, Sinop Limanları)	www.cakports.com
Çelebi Bandırma Limanı	www.portofbandirma.com.tr

Çeşme Limanı	www.ulusoycesmeport.com
Deniz, Reşad	Liman İşletmeciliği Gümrük Mevzuatı, İstanbul, Akademi Yayıncılık, 2003.
Dikili Limanı	www.portofdikili.com
DTO	Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu, Serbest Bölgeler, 2013.
Dursun, Adem Sercan Erol	Deniz Yolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2012, 16 (3).
Erdal, Murat	Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, İstanbul, Beta Basım, Ekim 2008.
Erdem, Volkan	Limanlarda Mekanizasyon Süreçleri ve Hizmet Verimliliğine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Ocak 2011.
Gemport Limanı	www.gemport.com.tr
Güner, Samet Erman Coşkun Kamil Taşkın	Liman Özelleştirmelerinin Operasyonel Etkinlik Üzerindeki Etkisi: Türk Limanları Üzerinde Dönemsel Bir Çalışma, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt/Vol: 43, Sayı/No: 2, 2014.
Hepgülerler, Ezgi	Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Temmuz 2011.
Hopaport	www.hopaport.com.tr
Kanunlar	www.mevzuat.gov.tr
Karaca, Fatih	Liman Yeri Seçiminde Fizibilite Etüdü, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2009.

Kaya, Feridun	Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi, İstanbul, Beta, 2009.
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	www.kiyiemniyeti.gov.tr
Kolbaşı Çankırı, Nesli	Kıyı Alanlarında Çevre Yönetimi Politikaları Türkiye Limanları Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Haziran 2014.
Köseoğlu, Burak	Liman Modelleme ve Seyir: Optimizasyon Tekniklerinin Uygulanması, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 2015.
Kumport	www.kumport.com.tr
Küçükçakır, Gönenç	Türkiye'deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları, Yüksek LisansTezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, 2010.
Kubilay, Huriye	Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir, Fakülteler Kitabevi, 2001.
Limakport İskenderun Limanı	www.limakports.com.tr
Mardaş	www.mardas.com.tr
Marmaris Limanı	www.marmarisferry.com
Marpot	www.marport.com.tr
Nemport	www.nemport.com.tr
Mersin Limanı	www.mersinport.com.tr
Paksoy, Sadettin Mehmet Güllü	"Serbest Bölgeler Üzerine Bir Araştırma: Gaziantep Örneği", Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt/Volume: 10, Yıl/Year: 2011, Sayı/Issue: 35.

Port Akdeniz – Antalya Ticari Limanı	www.globalports.com.tr
Riport Rize Limanı	www.riport.com.tr
Samsun Limanı	www.samsunport.com.tr
Sesli, Evren	Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet, Uzmanlık Tezleri Serisi No:89, Rekabet Kurumu, Ankara, 2008.
Seyir ve Hidrografi Daire Başkanlığı	www.shodb.gov.tr
Sözer, Bülent	Deniz Ticaret Hukuku – 1, 2. basım, İstanbul, Altan Basım, 2013.
Şirin, Esra	Kıyı Yapılarında Farklı Üç Uygulamanın (Kesonlu, Yüzer, Kazıklı Sistem) Çevresel Etkilerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007.
Taşkın, Esra	Türk Limanlarında Özelleştirmenin Hukuki Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Eylül 2006.
T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	www.oib.gov.tr
T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	www.csb.gov.tr
T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	www.ubak.gov.tr
Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü	www.tkygm.gov.tr

Topaloğlu, Harun	Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Temmuz 2007.
Türkiye Denizcilik İşletmeleri	www.tdi.gov.tr
Türklim	Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, 2013 www.turklim.org
Uzandaç, Gamze Hande	Serbest Bölgelerin Dış Ticaret Üzerindeki Etkileri: Türkiye Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Teorisi ve Tarihi Bilim Dalı, Ağustos 2008.
Yercan, Funda	Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, 1. bs., Mersin, DTO Yayını, 1996.
Yüksel, Yalçın Esin Özkan Özçevik	Liman Mühendisliği, İstanbul, Arıkan Yayıncılık, Ekim 2006.