

T.C.
RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

BALIKÇI GEMİLERİ VE BALIKÇILIK FAALİYETLERİNİN
DENİZ TİCARETİ İLE İLİŞKİLERİ

MUSTAFA TELİS

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. BÜLENT VEREP

TEZ JÜRİLERİ
DOÇ. DR. CENGİZ MUTLU
DR. ÖĞR. ÜYESİ ERHAN ÇİLOĞLU

YÜKSEK LİSANS TEZİ
SU ÜRÜNLERİ ANABİLİM DALI

RİZE-2019
Her Hakkı Saklıdır

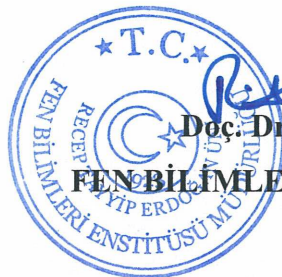
T.C.
RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BALIKÇI GEMİLERİ VE BALIKÇILIK FAALİYETLERİNİN DENİZ
TİCARETİ İLE İLİŞKİLERİ**

Prof. Dr. Bülent VEREP danışmanlığında Mustafa TELİS tarafından hazırlanan bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulu kararıyla oluşturulan jüri tarafından 17/07/2019 tarihinde Su Ürünleri Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS** tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	Unvanı Adı Soyadı
Başkan	:Prof. Dr. Bülent VEREP
Üye	:Doç. Dr. Cengiz MUTLU
Üye	:Dr. Öğr. Üyesi Erhan ÇİLOĞLU

İmzası



Doç. Dr. Ferhat KALAYCI
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜ

ÖNSÖZ

Bu çalışma Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Su Ürünleri Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak gerçekleştirilmiştir.

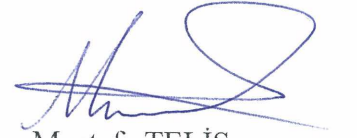
Bu tez çalışmasının danışmanlığını yürüten ve her aşamasında tecrübesinden ve bilgisinden istifade ettiğim değerli hocam Sn. Prof. Dr. Bülent VEREP'e en içten teşekkürlerimi sunarım.

Hayatımın her aşamasında yanımda olan, verdiğim kararlarda desteklerini her zaman arkamda hissettiğim maddi ve manevi her konuda yanımda olan ve ideallerimi gerçekleştirmemi sağlayan değerli aileme yürekten teşekkürü bir borç bilirim.

Mustafa TELİS

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Tarafımdan hazırlanan “Balıkçı Gemileri ve Balıkçılık Faaliyetlerinin Deniz Ticareti ile İlişkileri” başlıklı bu tezin, Yükseköğretim Kurulu Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesindeki hususlara uygun olarak hazırladığımı ve başlıklı çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Prof. Dr. Bülent VEREP’in sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal işlemi kabul ettiğimi beyan ederim.



Mustafa TELİS

Uyarı: Bu tezde kullanılan özgün ve/veya başka kaynaklardan sunulan içeriğin kaynak olarak kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

ÖZET

BALIKÇI GEMİLERİ VE BALIKÇILIK FAALİYETLERİNİN DENİZ TİCARETİ İLE İLİŞKİLERİ

Mustafa TELİS

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Su Ürünleri Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi
Danışmanı: Prof. Dr. Bülent VEREP

Balıkçılık faaliyetleri teknolojinin gelişimiyle eşdeğer bir şekilde gelişmekte olup giderek kıyıdan daha uzak mesafelerde gerçekleştirilmektedir. Kıyılarda ve küçük teknelerde yapılan olta balıkçılığından günümüzde açık deniz balıkçılığına doğru ilerlerken balıkçı gemileri boyutları da artmaktadır. Dolayısıyla balıkçılık faaliyetleriyle deniz ticareti belirli noktalarda kesişmektedir. Bu bağlamda denizcilik ve balıkçılık faaliyetlerini ilgilendiren konularda mevcut ulusal ve uluslararası mevzuat ve diğer uygulamalar incelenerek her iki faaliyetin birbirine etkilerini en aza indirmek adına alınabilecek önlemler ortaya koyulacaktır. Bu amaçla öncelikle mevcut tüzük ve yönetmeliklerde belirtilen önleyici tedbirler derlenecek daha sonra ise her iki sektörün tüm alanlarında karşılıklı etkileşimindeki açıklar ve alınması gereken önlemler üzerinde durulacaktır.

2019, 71 sayfa

Anahtar Kelimeler: Balıkçılık Faaliyetleri, Deniz Ticareti, Balıkçı Gemileri, Denizcilik Mevzuatı

ABSTRACT

THE RELATIONSHIPS OF FISHERMAN SHIPS AND FISHING ACTIVITIES WITH MARINE TRADE

Mustafa TELİS

**Recep Tayyip Erdogan University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Fisheries
Master Thesis
Supervisor: Prof. Dr. Bülent VEREP**

As fishing activities are developing in accordance with the technology, they are increasingly being performed in more offshore. Nowadays, as the fishing advances from coastal fishing in shores and small boats to the open sea fishing, fishing boats sizes also increase. Therefore, fishing activities and maritime traffic intersect at certain points. In this context, current national and international regulations concerning sea and fishing activities and other practices will be examined so precautions will be taken to minimize both two activities effecting on each other. For this purpose, first of all, precautions mentioned in the present code and regulations will be organized and then the deficits in all fields of two sectors and the precautions to be taken will be emphasized.

2019, 71 pages

Keywords: Fishery Activities, Marine Trade, Fisherman Ships, Maritime Legislation

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	I
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	II
ÖZET.....	II
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
ŞEKİLLER DİZİNİ	VI
TABLOLAR DİZİNİ.....	VII
SEMBOLLER ve KISALTMALAR DİZİNİ.....	XI
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. Balıkçılık Faaliyetleri	2
1.3. Balıkçı Gemileri ve Avlanma Araçları.....	6
1.3.1. Balıkçı Gemileri	6
1.3.2. Diğer Balıkçı Gemileri	9
1.3.3. Balıkçı Gemilerinin Özellikleri.....	9
1.3.4. Uzatma Ağları Avcılığı	10
1.3.5. Deniz Kafesleri.....	11
1.3.5.1. Kıyısız Kafes Sistemleri.....	13
1.3.5.2. Kıyıya Yakın Kafes Sistemleri.....	14
1.3.5.3. Açık Deniz Kafes Sistemleri	14
1.4. Denizcilik Faaliyetleri	14
1.5. Ticaret Gemileri	17
1.5.1. Kuru Yük Gemileri.....	17
1.5.1.1 Dökme Yük Taşıyan Gemiler	17
1.5.1.2. Handysize	17
1.5.1.3. Handymax/Supramax	18
1.5.1.4. Panamax	19
1.5.1.5. Post-Panamax	19
1.5.1.6. Capesize	20
1.5.1.7. Büyük Demir Cevheri Gemileri (VLOC).....	21
1.5.1.8. Konteyner Gemileri.....	22
1.5.1.9. Çok Amaçlı Gemiler	23

1.5.1.10.	Roll-On/Roll-Off Gemileri.....	24
1.5.2.11.	Frigorifik Gemiler	24
1.5.2.12.	Canlı Hayvan Gemisi	25
1.5.2.	Sıvı Yük Gemileri	26
1.5.2.1.	Ham Petrol Gemileri	26
1.5.2.1.1.	Ultra Büyük Ham Taşıyıcı (ULCC).....	26
1.5.2.1.2.	Çok Büyük Ham Taşıyıcı (VLCC).....	27
1.5.2.1.3.	Suezmax	27
1.5.2.1.4.	Aframax.....	28
1.5.2.2.	Ürün Tankerleri	29
1.5.2.3.	Kimyasal Tankerler	30
1.5.2.4.	LNG/LPG Gemileri.....	30
1.5.3.	Yolcu Gemileri.....	32
1.5.4.	İş Gemileri.....	32
1.5.5.	Yardımcı Gemiler.....	33
1.5.6.	Açık Deniz Gemileri	35
1.6.	Balıkçılık Faaliyetleri ve Balıkçı Gemileri ile Deniz Taşıtlarının Karıştığı Kazalar	37
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR	39
2.1.	Çalışma Konusu	39
2.2.	Materyal	39
2.3.	Metod	39
3.	BULGULAR	40
3.1.	1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu	40
3.2.	1380 Sayılı Su Ürünleri Yönetmeliği.....	42
3.3.	4/1 Numaralı Ticari amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ.....	43
3.4.	4/2 Numaralı Amatör amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ	46
3.5.	Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliği.....	47
3.6.	Türk Ticaret Kanunu	47
3.7.	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü	48
3.7.1.	Balıkçı Teknelerinin Göstermesi Gereken Fenerler ve İşaretler	50
3.7.2.	Fenerlerin ve Şekillerin Yerleştirilmeleri ve Teknik Ayrıntıları.....	52
3.7.3.	Birbirlerine Yakın Bir Halde Balıkçılık Yapan Balıkçı Tekneleri için Ek İşaretler.....	53

3.8.	Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi, (1979) (INMARSAT – 79).....	55
3.9.	Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW - 78).....	55
3.10.	Seyir Duyuruları Hazırlama ve Yayımlama Hizmetleri Yönetmeliği, 1996.....	56
3.11.	Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği.....	57
3.11.1.	Balıkçı Gemisi Kaptanı olma Şartları	57
3.12.	Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü	58
3.13.	Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ	60
4.	TARTIŞMA ve SONUÇLAR	62
5.	ÖNERİLER	65
KAYNAKLAR		66
ÖZGEÇMİŞ		71

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.	Denizde su ürünleri yetiştiriciliğinde önde olan iller	4
Şekil 2.	İç sularda su ürünleri yetiştiriciliğinde önde olan iller	4
Şekil 3.	Yandan çekmeli trol	6
Şekil 4.	Kıçtan çekmeli trol gemisi	7
Şekil 5.	Gırgır teknesi ve balıkçılığı	8
Şekil 6.	Gırgır balıkçı gemisi	8
Şekil 7.	Açık deniz kafes sistemi	12
Şekil 8.	Genel dökme taşıma gemileri büyüklükleri	17
Şekil 9.	Handysize gemisi	18
Şekil 10.	Handymax gemisi	18
Şekil 11.	Panamax gemisi	19
Şekil 12.	Post-Panamax gemisi	20
Şekil 13.	Capesize gemisi	21
Şekil 14.	VLOC gemisi	22
Şekil 15.	Konteyner gemisi	22
Şekil 16.	Çok amaçlı gemiler	23
Şekil 17.	Ro-Ro gemisi	24
Şekil 18.	Frigorifik gemi	25
Şekil 19.	Canlı hayvan gemisi	25
Şekil 20.	ULCC gemisi	26
Şekil 21.	VLCC gemisi	27
Şekil 22.	Suezmax gemisi	28
Şekil 23.	Aframax gemisi	29
Şekil 24.	Ürün tankeri	29
Şekil 25.	Kimyasal tanker gemisi	30
Şekil 26.	LNG gemisi	31
Şekil 27.	LPG gemisi	31
Şekil 28.	Yolcu gemisi	32
Şekil 29.	Petrol toplama gemisi	33
Şekil 30.	Kablo döşeme gemisi	33
Şekil 31.	Çok Büyük Ham Taşıyıcı (VLCC)	34
Şekil 32.	Buzkıran	34

Şekil 33.	Romörkör.....	35
Şekil 34.	İkmal gemisi	35
Şekil 35.	Sondaj kulesi	36
Şekil 36.	Kurulum gemisi.....	36
Şekil 37.	Balıkçı gemileri için ruhsat tezkeresi	42
Şekil 38.	Gerçek kişiler için ruhsat tezkeresi	43
Şekil 39.	Amatör balıkçı belgesi.....	43
Şekil 40.	Trol işiyle meşgul balıkçı gemisi	53
Şekil 41.	Trol dışı balıkçılıkla uğraşan tekne	54
Şekil 42.	Trol işi ile meşgul balıkçı teknesi.....	56
Şekil 43.	Torbalı ağ balıkçılığı ile meşgul balıkçı teknesi	56
Şekil 44.	Denizcilere Duyuru Formu.....	58

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1. Balıkçı gemilerinin boy dağılımı	3
Tablo 2. Trol işiyle meşgul balıkçı gemisi.....	5
Tablo 3. Cinslerine göre Türkiye deniz ticaret filosu gemi sayılarının yıllık gelişimi	16
Tablo 4. Gemiadamı yeterlik belgelerine sahip olmak için Yönetmelikte belirtilen İngilizce başarı esasları	63



SEMBOLLER ve KISALTMALAR DİZİNİ

FAO	Gıda ve Tarım Örgütü
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
AB	Avrupa Birliği
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IALA	Uluslararası Fener Otoriteleri Birliği
NAVTEX	Navigational Text
SHOD	Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı
TEU	20 Feet Konteyner Adeti
DWT	Dead Weight Tonnage
DÇÖT	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

Dünya ticaretinde %80'lik bir paya sahip olan deniz ticareti kuşkusuz ülkeler için oldukça önemlidir. Ülkelerin kalkınmasında önemli yer tutan deniz ticareti bir çok faktörün etkisi altındadır. Deniz ticaretinin gerçekleştirildiği denizel alanlar aynı zamanda ülkelerin birçok ekonomik, sosyal, askeri ve bilimsel faaliyetlerini yürüttüğü ortamlardır. Dolayısıyla denizcilik sektörüyle çakışan faaliyetleri olan bir çok sektörün işlemleri ve faaliyetleri süresince deniz ticareti belirli ölçülerde etkilenebilmekte, bazı zamanlarda sekteye uğramakta ve çoğunlukla da layıkıyla yürütülebilmektedir.

Dünya deniz ticaretinde ülkemiz filo açısından 15. gibi önemli bir yerde bulunmakta olup ülkemizin deniz ticaret gemileri dünyadaki tüm su yollarını kullanmaktadır ve bu faaliyetler sırasında birçok sektör faaliyetleriyle karşı karşıya gelmektedir. Bunlardan en önemlisi deniz balıkları ve ürünleri avcılığı veya deniz balıkçılığı ve deniz balıkları yetiştiriciliğinin yapıldığı kafes balıkçılığıdır. Bu manada birçok deniz kazaları, seyri sefer kısıtlamaları ve avcılık ve yetiştiricilik tesisleri üzerinde oluşan maddi zararlar meydana gelebilmektedir. Bu açıdan meydana gelmiş birçok olay hakkında ayrıntılı bilgiler aşağıdaki bölümlerde sunulmuştur.

Bu çalışmada deniz ticareti ve deniz balıkçılığı veya yetiştiriciliği faaliyetleri ayrı ayrı değerlendirilmiş, her iki sektör tanıtılmış ve birbirleriyle kesiştikleri durumlar aydınlatılmış ve nihayetinde her iki sektörün faaliyetlerinin yönetildiği mevzuat masaya yatırılarak mevcut durum analizi, eksiklikler, problemler ve çatışmalar hakkında bilgiler sunulmuştur. Diğer andan yapılan değerlendirmeler ışığında gerekli yeni düzenleme ve uygulamalar mevcut problemleri çözmeye yönelik olarak tavsiye edilmiştir.

1.2. Balıkçılık Faaliyetleri

Günümüzde insanlar arasında sağlıklı beslenme adına bir farkındalık oluşmuştur ve bu farkındalık doğrultusunda özellikle gelişmiş ülkelerde yaşayan insanlar sağlıklı gıdalar tüketmeye özen göstermektedirler. Yapısındaki çoklu doymamış yağ asitleri ve zengin protein içeriğiyle balık, insan vücudunun temel besin ihtiyacını karşılamaktadır. Balık, insan metabolizması ve fizyolojisine yaptığı pozitif etkiler ile önemli gıda maddeleri arasında en önde bulunmaktadır. Balıkçılık, günümüzde ve gelecekte tüm ülkelerin ekonomisine belirli bir yatırım ve çaba karşılığı sürekli girdi sağlayan önemli bir sektördür. Dünya toplam su ürünleri üretimine yıllar itibarıyla bakıldığında avlanan su ürünleri miktarında dalgalanmalar varken, yetiştiricilik üretiminin yıllar içinde daha fazla arttığı görülmektedir.

Denize kıyısı olan ülkelerin ekonomileri için önemli kaynaklardan biri de su ürünleridir. Üç tarafı denizlerle çevrili, doğal gölleri ve baraj gölleriyle ülkemiz, su ürünleri konusunda önemli bir ekonomik potansiyele sahip olmasına rağmen ulusal düzeyde hak ettiği yeri alamamıştır. Balıkçılık denizlerden besin elde etme yoludur. Balıkçılığın beslenmenin yanında birlikte insanlara iş sahası olarak da sosyal ve ekonomik katkısı vardır.

Ülkemiz 8333 km'lik kıyı şeridi, 3442 km² baraj gölleri ve 178 bin km² doğal gölleri ile zengin su ürünleri kapasitesine sahiptir. Yüzey alanı 25 milyon hektar olan deniz ve iç su kaynaklarımızın büyüklüğü ülkemizde tarım için kullanılan alanların büyüklüğüne yakındır. Karadeniz'in tuzluluğu ve sıcaklığı düşük, Akdeniz ve Ege'de tuzluluk ve sıcaklık yüksektir. Marmara Denizi ise her ikisinin karışım bölgesidir. Ülkemiz su ürünleri ticareti konusunda ithalat ve ihracatıyla pozitif dengeli bir yapıya sahiptir. Ticaret yapımız genel olarak düşük değerli ürünlerin “uskumru” ithalatı, yüksek değerli ürünlerin “ konserve balık, yumuşakçalar vb. ” ise ihracatını içermektedir.

1970'li yıllarda devlet destekleri sayesinde av balıkçı teknelerinin sayılarının dolayısıyla av gücünün artmasıyla su ürünleri üretimi ciddi bir ivme kazanmıştır. Üretim, 150 bin tondan 700 bin tona yükselmiştir. Bu istatistikler içerisinde üretimin

yarısından fazlasını Karadeniz’den elde edilen hamsi karşılamaktadır. Ülkemizde yapılan avcılığın çoğu kefal, istavrit, hamsi, mezgit, barbunya, lüfer, uskumru, tekir ve palamut avcılıklarıdır. Bu da toplam üretimin %90’ından çoğu demektir. Son 10 yılda iç sularda yapılan avcılık ise toplam üretimin ortalama %8’ini karşılamıştır. TÜİK verilerine göre, 2017 yılında ülkemizde kişi başına ortalama balık tüketimi 5,49 kg’dır.

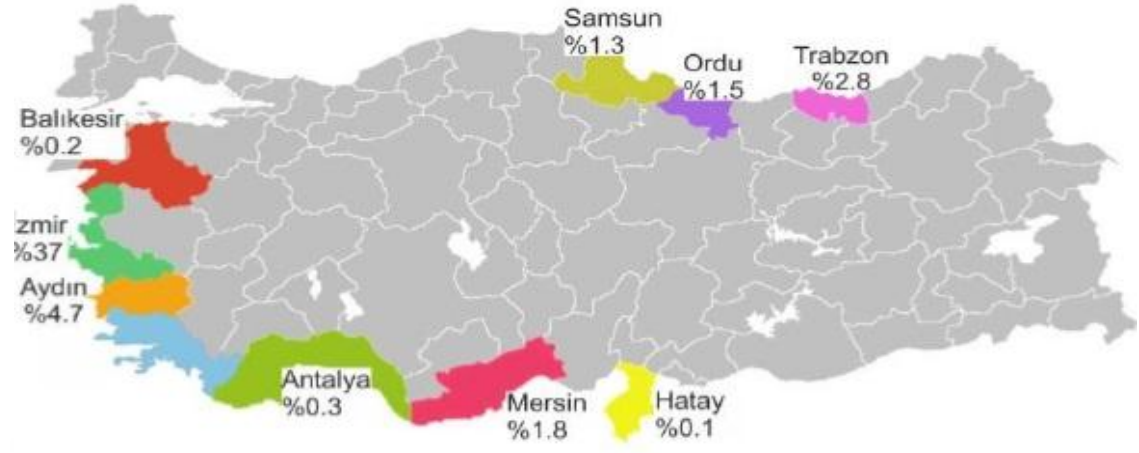
Tablo 1. Türkiye su ürünleri üretimi (TÜİK, 2019)

Yıllar	Avcılık (ton)			Yetiştiricilik (ton)			
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	Toplam(ton)
2007	589,129	43,321	632,450	80,840	59,033	139,873	772,323
2008	453,113	41,011	494,124	85,629	66,557	152,186	646,310
2009	425,275	39,187	464,462	82,481	76,248	158,729	623,191
2010	445,680	40,259	485,939	88,573	78,568	167,141	653,080
2011	477,658	37,097	514,755	88,344	100,446	188,790	703,545
2012	396,322	36,120	432,442	100,853	111,557	212,410	644,852
2013	339,047	35,074	374,121	110,375	123,019	233,394	607,515
2014	266,078	36,134	302,212	126,894	108,239	235,133	537,345
2015	397,731	34,176	431,907	138,879	101,455	240,334	672,241
2016	301,464	33,856	335,320	151,794	101,601	253,395	588,715
2017	322,173	32,145	354,318	172,492	104,010	276,502	630,820

Türkiye’de 2016 yılında üretilen su ürünleri miktarı 588.715 ton ile 2015 yılına göre %12,4 oranında azalmıştır. Üretimin %44,8’ini deniz balıkları, %6,4’ünü diğer deniz ürünleri, %5,8’ini iç su ürünleri ve %43’ünü yetiştiricilik ürünleri oluşturmaktadır. Yetiştiricilik üretiminin %40,1’i iç sularda, %59,9’u denizlerde gerçekleşmiştir. 2016 yılında su ürünleri yetiştiriciliği %5,4 artmış, avcılık ise %22,4 azalmıştır (TÜİK, 2019).

Deniz ürünleri avcılığı ile yapılan üretimde ilk sırayı %40,7’lik oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi (Trabzon ve Ordu) almış ve bu bölgeyi %33,3 ile Batı Karadeniz, %11,5 ile Ege (Muğla, İzmir ve Aydın), %10,6 ile Marmara (Çanakkale) ve %3,9 ile Akdeniz (Hatay, Mersin ve Antalya) Bölgeleri izlemiştir. Yetiştiricilikten bahsetmek

gerekirse en önde olan illerimiz iç sularda 17 bin ton ile Elazığ, deniz yetiştiriciliğinde 75 bin ton ile Muğla'dır.



Şekil 1. Denizde yetiştiricilikte önde olan iller (TAGEM, 2018)



Şekil 2. İç sularda yetiştiricilikte önde olan iller (TAGEM, 2018)

Ülkemizde bugün gelinen su ürünleri avlanma teknolojisi, hali hazırda bulunan stoklarımızdan fazlasını avlayabilecek durumdadır. Avcılık teknelerinin son model sonarlar, seyir cihazları ve geliştirilmiş ağlar (trol, gırgır, uzatma ağları) ile donatılması ile ciddi bir av gücü gelişmiştir.

Sularımızda genelde 2 tip balıkçılık yapılmaktadır:

- Artisanal (Uzatma ve kıyı sürütme ağları ile yapılan balıkçılık)
- Endüstriyel (Trol-gırgır ile yapılan balıkçılık)

Trol, gırgır, kıyı sürütme ağları, pareketalar, dalyanlar ve uzatma ağları ülkemizde avcılıkta en çok kullanılan yöntemlerdir. Ekosisteme zarar verecek ekipmanların yasaklanması da önemli bir uygulamadır. Örnek olarak; Yüzer ağlar ve kıyı sürütme gibi ekosisteme zarar veren av gereçlerini kullanmak yasaktır. Ayrıca trol ve gırgıra da önemli sınırlamalar getirilmiştir. Genel tavır, pazarı yoğun olan türler için endüstriyel balıkçılığın sınırlandırılıp küçük ölçekli balıkçılığın teşvik edilmesidir.

Av filosunun artmasına rağmen elde edilen su ürünleri oranının azalması avcılığın kar edilen bir iş olma durumundan çıktığını göstermektedir. Av filomuz günümüzde avcılık için daha çok güç sarfiyatına rağmen elde edilen gelirin düşük olduğu tespit edilmiştir.

Bu sorunların büyümesini ve ileride daha karmaşık bir hal almasını engellemek için üretim planlanması, av araçlarına yasaklar ve benzeri tedbirler alınmalıdır. Özellikle 1980 yılı sonrasında balıkçı teknelerinde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu teknelerin ülkemizdeki sayıları, ebatları ve motor güçleri artmıştır. 1998 yılında 10,023 adet olan tekne sayımız günümüzde 18,008'e kadar çıkmıştır. 5-12 m.'lik boyları ile üretimdeki rolü % 10 oranında olan kıyı balıkçı tekneleri toplam balıkçı teknelerinin % 83'ünü oluşturmaktadır. Geri kalan üretimi ise 18-65 m. arasındaki boy aralığıyla trol ve gırgır tekneleri oluşturmaktadır (TÜİK, 2019). Boyları 20 m ve üzerinde olan balıkçı teknelerinin yarısından fazlasının avlandığı bölge Karadeniz'dir.

Tablo 2.Balıkçı gemilerinin boy dağılımı (TÜİK, 2019)

Faaliyet Alanı	< 12m	12 m ≤	Toplam
Deniz	13,783	1,569	15,352
İçsu	2,591	65	2,656
Toplam	16,374	1,634	18,008

1.3. Balıkçı Gemileri ve Avlanma Araçları

1.3.1. Balıkçı Gemileri

Ağlar kullanılarak yapılan avcılık faaliyetleri genelde balıkların beslenme türlerine göre belirlenen yemlerin veya tuzakların su içinde çekilerek balıkların avlanması çeşididir. Karakteristik olarak 50 adet kurşun 4 veya 6 halata dizilip halatın ucu aşağı sarkıtılarak ağın gergin durması sağlanır. Bu halatlara, uçlarındaki kancalarda yem bulunan 8–12 tane naylon bazlı misina eşit aralıklarla takılır. Avcılık bittikten sonra güverteye ucunda balık olan kancalar hidrolik bir kaldırıcı yardımıyla alınırken bir kepçenin kullanılmasında fayda vardır. Farklı kullanım yerlerine göre farklı boyutlarda ve farklı donanımlarda balıkçı tekneleri bulunmaktadır. Balıkçı gemileri donanımlarına göre şu şekilde sınıflandırılabilir; Yandan Çekmeli Trol Gemileri, Kıçtan Çekmeli Trol Gemileri ve Çevirme Gemileri.

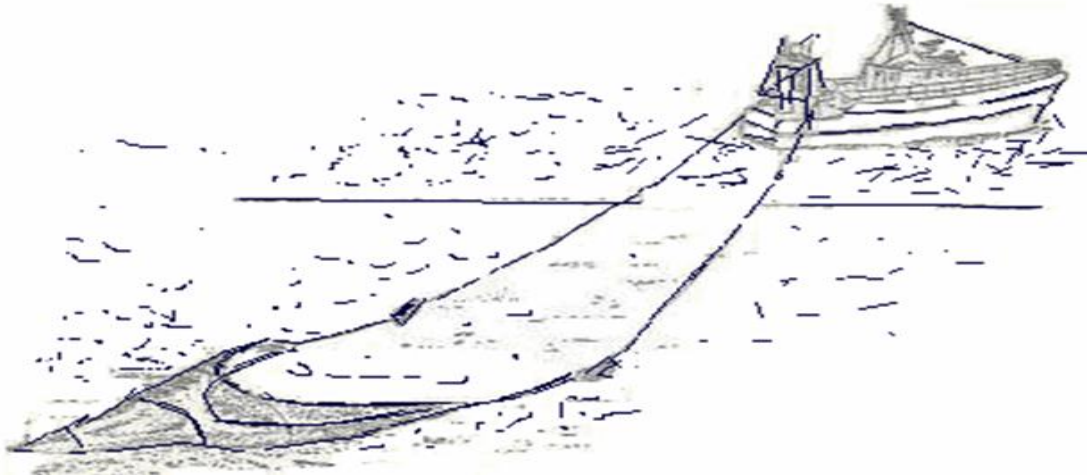
Köprüstünün kış tarafta olduğu bu gemilerde ağ gemin bir yönünde tutulur. Çekilecek halatlar sancakta bulunan makaralardan geçecek şekilde vince gider.



Şekil 3. Yandan çekmeli trol gemisi (URL-1, 2017)

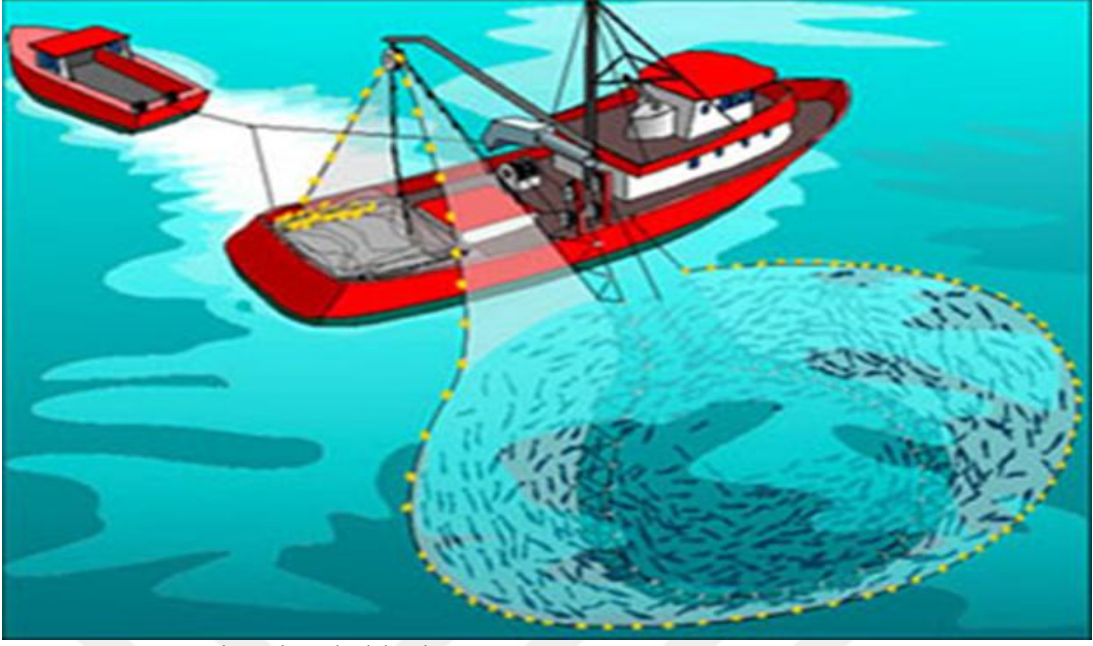
Balıkçı gemilerinde vinçle çalışan çekme halatları, kıç taraftan çekilmekte olan ağa kıç üstünde ve kıç güvertede bulunan farklı tipteki bastikalardan geçerek gider. Küçük balıkçı gemilerinde çekme makaraları kıç tarafta yer almaktadır. Troldeki askılara takılmış durumdadır. Büyük balıkçı gemilerinde ise çekme makaraları takılı durumda kreyn ve benzeri donanımlarla çalışmaktadır.

Köprüüstünün çoğunlukla geminin ön kısmında bulunduğu gemi tipleridir. Ağın kolay atılıp alınması için büyük ve orta trol gemilerinin kıç taraflarına kıça meyilli özel bir kızak yapılmıştır. Bazı küçük trol gemilerinin kıç tarafında ise ağ atıp toplanırken sürtünmeyi azaltan büyük makaralar bulunmaktadır. Köprüüstünün arkasında vinç vardır. Büyük gemilerin birçoğunda balığı soğuk vaziyette saklamak ve dondurmak için depolar bulunmaktadır. Ayrıca yine bazı büyük gemilerde avlanan balığın işlenmesi için(balık yağı, balık unu, konserve üretimi) işleme donanımları yer almaktadır.



Şekil 4. Kıçtan çekmeli trol gemisi (dip trolü) (MEGEP, 2008)

Bu gemiler, balık sürüsü çevirme ağları ile çevrelenerek yakalanır. Bu gemiler okyanus için tasarlanmış büyük tipler ve diğer küçük teknelere kadar birçok çeşidi bulunmaktadır. Manevra kapasiteleri yüksek olan bu tekneler yüzeyde yaşayan balıkları avlamak için kullanılırlar. Yapılarında temel olarak bir veya iki vinç bulunmaktadır. Bu vinci çalıştıran sistem elektrik, hidrolik veya vinçten aktarılan bir iptir. Makara ile ağın altının büzülmesini ve kıç taraftan ağın çekilmesini sağlar. Yakalanmış balık bocilikte oluşturulan havuza alınır. Buradan avın alınması ise balık pompası, kepçe veya kital ile yapılır.



Şekil 5. Gırgır teknesi ve balıkçılığı (MEGEP, 2008)

Ağın dibinde bulunan büzme halatı, gırgır ağı ile çevrildikten sonra vince büzme askılarındaki makaralar vasıtasıyla iletilir. Büzme halatı vinç tarafından çekilince ağın alt tarafı kapanır. Bu sayede ağ havuzu içinde kalır.



Şekil 6. Gırgır balıkçı gemisi (URL-2)

1.3.2. Diğer Balıkçı Gemileri

Bu gemiler üretildikleri malzemeye, yürütölme şekillerine ve yapıış tarzlarına göre çeşitlere ayrılabilirler.

Küçük gemiler: Çok eskilerden beri kıyılarda kullanılan bu gemiler genelde ahşaptırlar. Çoğunluğu motorlu olan bu teknelerin öncelerde üstleri tamamen açıkken bugün bir kısmının üstü tercihen kapalı hale getirilebilmektedir. Elle ve basit gereçler ve ırgatla karaya çekilebilirler.

Büyük ağaç ve çelik saç gemiler: Bu gemiler genelde açık denizlerde avcılık yapan gırgır, trol ya da bazı avlar (orkinos, kılıç balıkları) için inşa edilmiş gemilerdir. Daha fazla teknik olanağı ve sağlam yapısına rağmen çelik gemiler, ağaç gemilere göre pahalıdırlar. Ağaç gemileri ise hem yapması kolay hem de tamirat maliyeti düşüktür. Av gemilerinin tümünde dizel makineler kullanılmaktadır.

1.3.3. Balıkçı Gemilerinin Özellikleri

Avı bulmak, sıkıştırmak ve avlanan balığın tazeliğini yitirmeden satılacak yerlere sevki için balıkçı gemilerinin, süratinin ve manevra kabiliyetinin yüksek olması gerekmektedir. Makine gücü, tekne draftı, tekne boyu, derinliği, genişliği ve deplasman gibi etmenler tekne süratini belirlerler. Örnek vermek gerekirse 100 groston büyüklüğündeki bir trol gemisinin yapması gereken sürat 11 mildir. Ancak bazı avcılık tiplerinde geminin süratinin çok düşük olması gerekir. Bununla birlikte bazı gemilerin de manevra kabiliyetlerinin yüksek olması avcılık operasyonu için lüzumludur. Bu gemilerin dengesi ve yüzme yeteneğı sağlam olmalıdır.

Açık denizlerde seyir yapabilmeli şiddetli dalgalara ve fırtınalara karşı sağlam yapıda olmalıdır. Yakalanmış avı soğuk ya da donmuş şekilde muhafaza etmek için olanaklı olmalıdır. Açık denizde avcılık yapan tiplerin ise gemi içerisinde balığı işleyip konserve haline getirebileceğı ortam ve şartlar bulunmalıdır.

Avcılık için gerekli cihaz ve donanımların tam olmasını randımanlı bir avcılık faaliyeti sağlayacaktır. Avda kullanılacak gereçlere örnek olarak vinçleri, makaraları, oltaları, gırgır toplama makarasını söylemek mümkündür.

1.3.4. Uzatma Ağları Avcılığı

Uzatma ağları, akarsu, göl ve denizlerin belirli bölgelerine bırakılan ağlardır. Batırıcı yaka ve yüzdürücü yaka ile kullanılan bu ağlar su ortamının istenilen bir bölgesinde sabit ve hareketsiz bir şekilde bırakılırlar. Uzatma ağları değişik amaçlarla geçit yapan hareketli su ürünlerinin (balıklar, kabuklular ve kafadan bacaklılar) takılarak yakalanması yöntemine dayanır (Hoşsucu, 1998). Sade ve fanyalı uzatma ağları vardır. Ağ bu yapısı ile suda askıda kalarak balıkları galsamalarından yakalar. Küçük olan balıklar bu ağlardan geçerken daha büyük balıklar ağa giremez ve onlar da ağın yanından geçerler.

Ağın göz açıklığı ve kullanılacak ipin yapısı hedef türün özelliklerine göre değişir. Uzatma ağları donatılırken, avlanılacak tür, mevsim ve avın davranış özellikleri ve avlanma bölgesinin karakterine dikkat edilerek üretilir.

Sade ağlar sadece tek kat mantar ve kurşun yakadan oluşur. Balıklar galsamalarından yakalanarak avcılık yapılır. Ağ göz açıklığı balığın kafa boyuna göre ayarlanır. Sade ağlarda pot oranı çok bırakılmaz. Ağ daha gergin haldedir. Ağın yaptığı yansıma ile balık ağı fark edemez ve yakalanır. Ağ çok potlu ya da çok gergin olursa av verimi düşecektir. Sade ağlara fazla pot verilerek kalkan ve ıstakoz gibi türlerin avcılığı yapılmaktadır fakat bu ağların adına uzatma ağ değil dolanan ağlar adı verilmektedir. Sardalye, palamut, kılıç, trança, barbun ve orkinos gibi türler sade ağlar ile yakalana bilen türlerdir. Özellikle çipura ve levrek için hazır olarak satılan ağlar mevcuttur (URL-3).

Fanyalı ağlarda ise torun iki yanında ayrı fanya bulunur. Çift taraflı ağın ortasında tor kısmı torba görevi görerek balıkların yakalanmasını sağlar. Kıyı ve sahillerde sıklıkla kullanılan bu ağlar, çok farklı özellikler gösterebilmektedir. Fanyalı ağlar genel olarak yüksek ve alçak yapı özellikleri gösterir. Pot miktarı sade ağlara göre daha

fazladır. Dil balığı, karides gibi türler için özel ağlar bulunmaktadır. Hazır olarak ise çipura, levrek, kupes, barbun ve sazan ağları bulunmaktadır. Bunun haricinde özel olarak istenen ölçü ve göz genişliğinde ağlar yaptırılabilir.

Bunların haricinde alamana ağları mevcuttur. Bunlar çok katlı ağ yapılarından oluşur ve farklı türler üzerinde etkili olabilir. Her kat için farklı boylarda ağlar kullanılarak fanya sayısı artırılır ve balıkların dolaşması beklenir. Alamana ağları başlıca palamut, lüfer ve kefal gibi türleri yakalamakta kullanılır. Çevirme, dönek ve voli yöntemleri ile de kullanılabilirler. Genellikle Marmara bölgesinde gözlenen bu ağ takımı göç yolları üzerine bırakılırlar. Alamana avlarında yardımcı ekipmanlar da gerekmektedir. Radar cihazları bulunmayan tekneler için ayna denilen cam pencereler kullanılarak sürü olup olmadığının kontrolü yapılabilmektedir. Dip lambaları balıkları cezbedip ışığa toplamak için kullanılır. Korkutma amaçlı kullanılan labutlar, suya vurularak ses çıkartmaları sağlanır. Korkan balıklar kaçarken ağa takılır.

Uzatma ağları voli yöntemi, dönek yöntemi, çevirme ve uzatma yöntemleri ile kullanılır. Voli yönteminde ağlar belli bir yere atılır ve kısa bir bekleyişten sonra toplanır. Dönek yönteminde fanyalı ağlar belirlenen yere akşam güneş batarken atılır ve sabah geri toplanır. Çevirme yönteminde hedef avın etrafına çevrilir ve tam bir çember oluşturulur.

1.3.5. Deniz Kafesleri

Yirminci yüzyılda endüstrinin hızlı bir şekilde gelişmesiyle çevre kirliliği daha çok dikkat edilmesi gereken hususlardan biri haline gelmiştir. Çevre kirliliğinin artması, birçok olumsuz etkiyi beraberinde getirirken deniz kaynaklarının da azalmasına sebep olmuştur. Beslenme ve sağlık açısından değerli olan deniz ürünlerinin azalması insanları yeni yöntem bulmaya itmiştir. Bu amaçla yetiştiricilik, mevcut kaynakların azalmasından doğan açığı kapatmak için bir çare olarak nitelendirilmiştir. Bu noktadan hareketle birçok yatırımcı hem maddi kazanç sağlamak hem de farklı türler yetiştirmek amacıyla bu sektöre yönelmiştir.

Bu doğrultuda geliştirilen çeşitli sistemlerden biri de yetiştiriciliktir. Kafes yetiştiriciliği; okyanus, deniz, göl gibi alanlarda yapılabilmesiyle önemli bir yetiştiricilik çeşididir. Balık kafeslerinin yüzdürmeyi sağlayan materyalleri ve suyun dibinde yetiştiriciliği yapılacak türün tutulduğu bir torbası bulunmaktadır. Torbanın materyali naylon veya plastik iken yüzdürme materyali genelde strafordur. Bu özelliklerin olduğu kafes sistemleri karaya ve deniz dibine bağlanır (Stickney, 1994). Kafes yetiştiriciliği günümüzde ticari üreticilerin ve araştırmacıların ilgisini daha fazla çekmektedir. Kafes balıkçılığının karlı olması, balık tüketiminin artması ve doğal stokların azalmasıyla kafes balıkçılığında elde edilecek kar oranını arttırmış, bu sektör yatırımcılar için özel ilgi uyandırmıştır. Kafeste balık yetiştiriciliği aynı zamanda diğer amaçlar için sınırlı kullanım olanağı olan su kaynaklarının (baraj gölleri ve sulama göletleri gibi kaynakların), çiftçi tarafından daha rasyonel değerlendirilmesi şansını da vermektedir (Emre ve Kürüm, 1998). Bu nedenle kafeste balık yetiştiriciliği giderek daha cazip hale gelmektedir. Ayrıca kafes sistemlerine, yetiştiriciliğine yeni başlanan bazı türlerin denizel ortamda büyütülmesi için de başvurulmaktadır. Kafes balığı yetiştiriciliği oranı avantajlarından dolayı günümüzde git gide artmaktadır.

İstenilen boyutta su hacmi içerisinde kolayca kurulabilir, kaldırılabilir ve yer değiştirilebilirler. Ancak kafes içindeki uygun su kriterleri devam ettikçe riskler en aza iner. Su temini ve iletimi olmayacağı gibi havuzlama ve tesis giderleri de azalır. Bakım, besleme, stoklama ve hasatın kolayca alınması bakımından kolaylık sağlar. Sene içinde birden fazla dönemde birden fazla değerlendirilebilir (yazın sıcak iklim balıkları, kışın soğuk iklim balıkları vb.). Aile işletmelerinde total iş gücü değerlendirme avantajı sağlar. Açık deniz ve okyanus koşullarında havuzlama ve yetiştirme potansiyeli sağlar. Bu yolla büyük su kütlesinin akuakültürde kullanımı temin edilir (Hoşsucu, 1993).



Şekil 7. Açık deniz kafes sistemi (URL-4)

Kurulum yerlerine göre kafesleri şu şekilde sınıflandırabiliriz:

1.3.5.1. Kıyısız Kafes Sistemleri

Bu tip kafes sistemleri kıyıya bağlı ya da kıyıya çok yakın bölümlerde yerleştirilir. Bu tip sistemlerde karadan destek alınarak rutin işler gerçekleştirilir. Sistem karaya bir yürüme platformu veya servis yolu ile bağlanırken bu yapı hem servis organizasyonunun hem de yüzme ve bağlama organizasyonlarını destekler. Genellikle bataryalar ve gruplar şeklinde inşa edilen bu sistemler tüm dünyada coğrafik özellikleri (özellikle su ortamının topografyası) uygun alanlarda sıkça tercih edilen bir modeldir. Bağlama ve güvenlik sistemleri giderleri diğer sistemlere oranla daha düşüktür.

Kıyısız kafes sistemleri özellikle Avrupa'da, daha yüksek dalga iklimlerinde güvenli çalışmayı sağlayan teknolojinin mevcut olmadığı, korunmuş sularda başlamıştır. Kıyısız çiftliklerinin avantajları açıktır, kafesler daha az özenle hazırlanabilir ve bağlanabilir, yavru, personel, yem ve ürün nakliyesi kısa mesafelerde daha küçük gemilerle ve basit güvenlik sistemleriyle gerçekleştirilebilir (Dikel, 2005).

1.3.5.2. Kıyıya Yakın Kafes Sistemleri

Kıyıya yakın bölgelerde bir kaç metre uzaklıktan başlayan bir çizgide kurulabilen kıyıya yakın sistemlerde, kafesler genellikle ağır iklim şartlarına göre tasarlanmaz. Bağ yapı masrafları nispeten açık deniz sistemine göre daha azdır. Çoğunlukla küçük ve orta büyüklükteki kafes bataryaları şeklinde inşa edilir. Bataryalar üzerinde çoğunlukla bir kapalı bölüm içeren bu sistemlerde yemleme, hasat, boylama vb. operasyonlar sistemin üzerinde gerçekleştirilir. Bu tip kafes üniteleri çok iyi tasarlanmış bir servis platformuna ve batarya yüzdürücülerine sahiptir. Tamamen sabit ve hareketsiz olabildikleri gibi merkezi olan veya merkezi olmayan bir yüzme derecesine de sahip olabilirler. Kafes sistemleri içinde dünya çapında en çok kullanılan sistemdir (Dikel, 2005).

1.3.5.3. Açık Deniz Kafes Sistemleri

Açık deniz kafes sistemleri için 20-50 m su derinliği ve kıydan 0,5 km-2 km uzaklığındaki alanlar kullanılmaktadır. Böyle bir offshore trendi yarar da sağlayabilir. Örneğin; daha iyi büyüme oranları, daha az hastalık ve potansiyel ölçüde tasarruf bu yararlardan bir kaçıdır (Dikel, 2005).

1.4. Denizcilik Faaliyetleri

İnsanların ve malların deniz vasıtalarıyla taşınmasına denizyolu taşımacılığı denilmektedir. Bu taşımacılığın tarihi çok eskidir. Denizyolu taşımacılığının gelişmesinde, yeni yerlerin keşfedilmesinin ve buharlı gemilerin kullanılmasının büyük etkisi olmuştur ve bununla birlikte daha çok yük taşıma kapasitesiyle daha uzun seyirler yapabilme fırsatı doğmuştur.

Denizyolu ticareti, günümüz dünya ticaretinin ortalama %83'ünün yapıldığı ticaret türüdür. Yılda 400 milyar dolar gelir getiren ve 8.17 milyar ton ticaret hacmi bulunan dünya ticaret filosunun büyüklüğü bugün 1.23 milyar detveyttir. Rakamlardan da anlaşılacağı üzere denizyolu taşımacılığı günümüzde son derece önemli bir konumdadır.

Ülkelerin denizyolu ticaretine olan ilgilerinin artması buna paralel olarak deniz araçları ve limanların da önemini arttırmıştır. Özellikle en ucuz maliyetli taşıma türü olması (havayolundan 22 kat, karayolundan 7 kat, demiryolundan 3,5 kat daha ucuzdur) ve sanayi için gerekli hammaddeleri tek seferde büyük tonajlarda taşıyabilmesi deniz vasıtalarının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir kısmının denizler altında bulunması, dünyanın dörtte üçünün sulardan oluşması, denizyolu ticaretinin önemini artıran unsurlar arasındadır.

Denizyolu taşımacılığı dünyada, uluslararası ve kabotaj taşımacılığı adı altında ili ana gruba ayrılmaktadır. Kabotaj Taşımacılığı, “uluslararası rekabetin olmadığı, iç piyasada yapılan hizmetler” anlamına gelirken, Uluslararası Taşımacılık, “uluslararası rekabetin yaşandığı, uluslararası ticaret kurallara uygun olarak sürdürülen, açık deniz hizmetlerini” olarak tanımlanmaktadır.

Yunanistan, Japonya ve Çin, kapasite bazında Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülkeleridir. Dünya tonajının yaklaşık %46'sını kontrol etmektedirler. Panama 326 milyon DWT ve 6,395 gemi ile Dünyanın en büyük sicile sahip ülke olmayı sürdürmektedir. Bunu Marshall Adaları (230 milyon DWT) ve Liberya (219 milyon DWT) takip etmektedir. Dünya ticaret filosunun dörtte üçü ilk on bayraktan birini kullanmakta ve ticaret filosunun yaklaşık %70'i ilk on ülkeye ait olmaktadır.

Ülkemizde denizcilik sektörü şu özelliklerinden dolayı gelişebilme özelliğine sahiptir;

- 8,333 km’lik sahil şeridi,
- Asya ve Avrupa arasında köprü konumunda bulunması,
- Jeopolitik konumu ve enerji üreticisi ülkelere yakın olması,
- Kara ve demiryolları ulaşım olanaklarının iyi olması.

2016–2018 yılları arasını gösteren aşağıdaki tabloya bakarak gemi cinslerinin yıllara bağlı değişimiyle ülkemiz denizcilik sektörünün gün ve gün geliştiğini görebilmekteyiz.

Tablo 3. Türkiye deniz ticaret filosu gemi sayılarının yıllık gelişimi (DTGM, 2019)

Gemi Cinsi	2016-Adet	2017-Adet	2018-Adet
Kuru Yük Gemileri	359	333	305
Dökme Yük Gemileri	78	61	61
Konteyner Gemileri	72	75	70
Sıvı/Gaz taşıyan tankerler	142	138	139
Yolcu Gemileri	190	201	209
Balıkçı Gemileri	77	99	108
Hizmet Gemileri	73	78	104

Türkiye’de 2018 yılının Mart ayı itibariyle denizyolu taşımacılığı ile ilgili bazı istatistiki verileri şöyle özetleyebiliriz (DTGM, 2019);

1. Denizyoluyla yapılan ihracat miktarı 2018 yılı Mart sonu itibariyle önceki yıla göre %11,3 oranında azalarak 25 milyon 816 bin 865 ton olarak hesaplanmıştır. Yine 2018 yılı Mart sonu itibariyle hesaplanan ithalat miktarı ise önceki yıla göre %8,3 oranında artmış ve 58 milyon 739 bin 463 ton olmuştur. Genele baktığımızda denizyoluyla yapılan dış ticaret, bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,5 fazladır.
2. 2003 yılında tüm ticaretimizde 57 milyar dolarlık payı bulunan denizyolu ticareti, 2017 yılına kadar %300 artmış ve 228 milyar dolar olarak hesaplanmıştır. 2018 Şubat sonunda ise %23,6 değerinde bir artışla 39 milyar 191 milyon dolar olmuştur.
3. 2018 yılı Mart sonu itibariyle limanlarımızda toplam 2 milyon 610 bin 475 ton ile önceki yılın aynı dönemine oranla %17,1 daha fazla konteyner elleçlenmiştir.
4. 2018 yılı Şubat ayı sonunda taşınan yolcu sayısı 18 milyon 942 bin 532 olarak hesaplanmıştır. Bu sayı önceki yılın aynı dönemine göre %7,3 daha fazladır.

1.5. Ticaret Gemileri

1.5.1. Kuru Yük Gemileri

Katı yükleri taşımak için tasarlanmış gemilerdir. Genel yük, ahşap, konteynerler, taşıtlar, tahıl, kamyonlar genel olarak kuru yük gemilerin taşıma sahasıdır.

1.5.1.1. Dökme Yük Taşıyan Gemiler

Bu gemiler dökme haldeki (tahıllar, rafine petrol ürünleri, fosfatlar, cevherler, kimyasallar ve gübreler) yükleri taşımak için büyüklüklerine göre 6 kategoriye ayrılmışlardır.



şekil 8. Genel dökme taşıma gemileri büyüklükleri (URL-5)

1.5.1.2. Handysize

Bu gemiler 39,999 dwt e kadar olan yükleri taşıyabilirler. Çoğu zaman küçük dökme yükleri taşırlar. Draftları sayesinde küçük limanlar için daha uygundurlar. Yükleme ve boşaltma için elveriş oranı düşük olan limanlarda iyi hizmet verirler. Genellikle Çin, Vietnam, Japonya Hindistan, Güney Kore ve Filipinler'deki tersanelerde üretilirler.



Şekil 9. Handysize gemisi (URL-6)

1.5.1.3. Handymax/Supramax

Bu gemiler 60,000 dwt e kadar olan yükleri taşıyabilirler. Bu gemiler, ebat olarak küçük ve draftı az limanlar veya yükleme ve boşaltma altyapısına sahip olmayanlar limanlar için gayet uygundur. Bu dökme yük gemileri çoğunlukla demir cevheri, tahıl, gübre, kömür ve çimento tarzı yüklerin elleçlenmesi için kullanılır.



Şekil 10. Handymax gemisi (URL-7)

1.5.1.4. Panamax

Bu gemiler 60,000 ile 79,999 dwt e kadar olan yükleri taşıyabilirler. Genelde küçük dökme yükleri (tahıllar, demir cevheri, gübre, kömür, çimento, vb.) taşırlar. Panama Kanalından geçebilme özellikleri sayesinde çok çeşitli rotalara seyir yapabilirler. Çoğu tiplerinin yükleme boşaltma donanımı olmadığı için kıyıda bulunan yük elleçleme ekipmanlarından hizmet alırlar. Buna rağmen istisna olarak bazı gemilerde ticaret kolaylığı oluşturması bakımından vinçler bulunmaktadır.



Şekil 11. Panamax gemisi (URL-8)

1.5.1.5. Post-Panamax

Bu gemiler 80,000 ile 109,999 dwt e kadar olan yükleri taşıyabilirler. Bu gemiler panamax gemilere nazaran daha sıkı draftları ve göre daha çok yük kapasitesi bulunmaktadır. Panama kanalından geçememelerine rağmen draftı az olan limanlardan yüksek hacimli yüklerin taşınması için üretilmişlerdir.



Şekil 12. Post-Panamax gemisi (URL-9)

1.5.1.6. Capesize

Bu gemiler 110,000 ile 199,000 dwt e kadar olan yükleri taşıyabilirler. Bu büyüklükteki gemileri barındırabilecek altyapıya sadece dünyadaki en uzun limanlar sahiptir. Capesize gemiler genel olarak uzun mesafelere taşımak için kömür, demir cevheri ve az oranda da tahıl yükleri taşırlar.

Draftları panama kanalından geçemeyecek kadar büyüktür. Draftları ve büyük boyutları yüzünden yalnızca dünyada sayılı derin su terminallerine sahip limanlara hizmet verebilirler. Yani bu gemilerin hizmet verebildiği liman sayısı çoğunluğa oranla azdır. Genellikle hammadde, demir cevheri ve kömür taşırlar.



Şekil 13. Capesize gemisi (URL-10)

1.5.1.7. Büyük Demir Cevheri Gemileri (VLOC)

Bu gemiler 200,000 dwt üstü demir cevheri yükleri taşımak için inşa edilmişlerdir. Bu gemiler genellikle demir cevheri taşımak için yapılmışlardır. 200,000 dwt üstü yükleri taşırlar. Büyük dökme yük gemileri (VLBC) de bu gemilerin alt kategorisinde yer alır.

Bu gemiler yüksek taşıma kapasitesi sayesinde yük taşıtmak isteyen birçok kişinin talep ettiği bir gemidir. Yalnızca dünyadaki sayılı limanların altyapıları bu gemiler için yeterli büyüklüğe sahip olduğundan, limanlara erişim sorun olmaktadır. Bununla birlikte dünyadaki limanlardan sadece birkaçı 200,000 DWT'den büyük gemilerin kullanabileceği altyapıya haizdir. Bugün büyük capesize dökme yük gemilerinin çoğunluğu cevher taşımacılığında Brezilya-Avustralya-Çin limanları arasında kullanılmaktadır.



Şekil 14. VLOC gemisi (URL-11)

1.5.1.8. Konteyner Gemileri

Bu gemiler yüklerini konteynerler içinde taşırlar. Ebat olarak bir konteyner 8 feet genişliğinde ve 20 yada 40 feet uzunluğundadırlar. Ambarları oldukça geniştir. Ambarlarının geniş olması sayesinde konteynerler hem güverteye hem de ambarlara depolanabilir. Güverteye konulan yükler birbirlerine dönme kilitler ile bağlıdır ve ekstra olarak il üç katı çelik teller ile bağlanmıştır. Modern konteyner gemilerinin kapasitesi 14,000 TEU'dur.

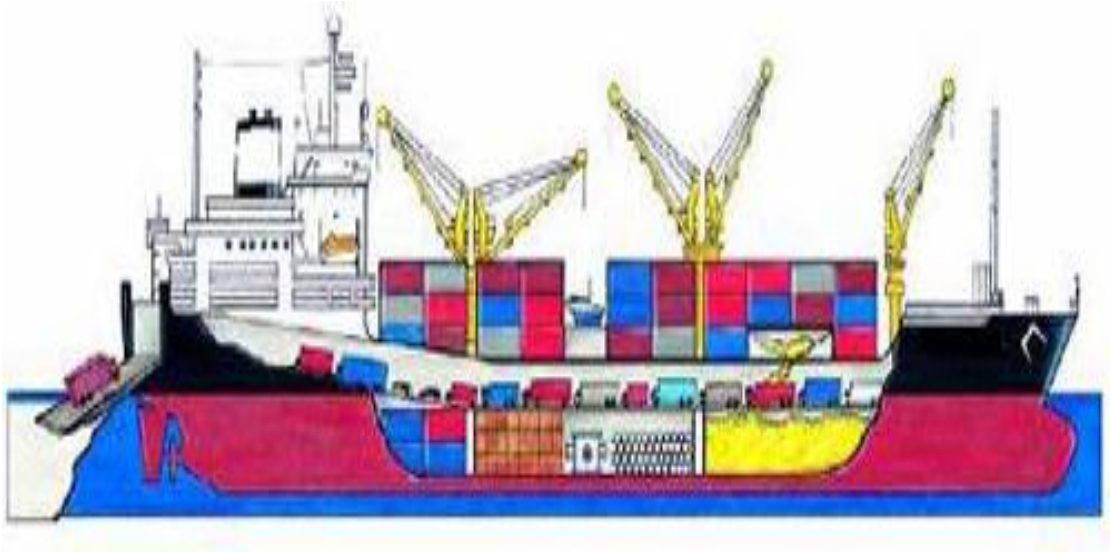


Şekil 15. Konteyner gemisi (URL-12)

1.5.1.9. Çok Amaçlı Gemiler

Çok amaçlı bir geminin ana fonksiyon ve tipik özellikleri şu şekildedir:

- Farklı türden yükleri taşıyabilir (örnek olarak genel yük, ahşap, kuru dökme yük, ağır yükler, taşıtlar, konteynerler, vb.)
- Gemi bölmesi yada arka güverte olarak kullanılabilen dubalar mevcuttur. Bu dubalar yükü sığıdırmak için ambarlarda yapılacak düzenlemelerde kullanılır.



Şekil 16. Çok amaçlı gemiler (URL-13)

Çok amaçlı gemileri 4 farklı türe ayırmak mümkündür:

1. Yük donanımı ve/veya kaldırma donanımı bulunan gemiler: Bu gemi tipleri vinç bulunmayan bölge ve limanlarda çalışabilirler.
2. Taşıma donanımı olmayan gemiler: Donanımsız, genelde kıyıda bulunan, kaldırma donanımını dışarıdan sağlayan gemilerdir.
3. Kıyı ticaretinde kullanılan gemiler: Draftları daha azdır.
4. Deniz-nehir gemileri: Bu gemilerin özelliği iç sulara rahat bir şekilde girebilmeleri için daha az su hattına sahip olmaları ve geminin köprü altından geçebilmesi için kaptan köşkü yüksekliğinin ayarlanabilmesidir.

1.5.1.10. Roll-On / Roll-Off Gemileri

Yükleme ve boşaltma işlemlerinin genellikle kıç tarafta bulunan özel rampalarla yapıldığı tren, araba, römork, kamyon gibi hareketli yükleri taşıyan gemilerdir. Yüklerin, hareket etmemeleri için güverteye bağlanabildiği bu tip gemilerde güverte yükseklikleri ayarlanabilir. Con-Ro tipi gemiler konteyner de taşıyabilirler. Bir de kısa seyahat gemileri ve vapur gemilerinin karışımı gibi olan Ro- Pax gemileri mevcuttur.



Şekil 17. Ro-Ro gemisi (URL-14)

1.5.1.11. Frigorifik Gemiler

Bu gemiler soğuk tutulması gereken, kolay bozulabilen yükleri taşıyabilmek için tasarlanmış gemilerdir. Genelde et, balık, sebze, meyve ve bazı tıbbi ürünleri uzun seyir mesafelerine taşıyabilmektedirler. Özellikle bazı yükler (muz vb.) konteyner taşımacılığına geçmiş bu da elleçlemedeki verimliliği arttırmıştır.



Şekil 18. Frigorifik gemi (URL-15)

1.5.1.12. Canlı Hayvan Gemisi

Deve, inek, koyun, keçi ve benzeri canlı hayvanları ambarların ahır haline getirilmesiyle kullanan gemilerdir. Ambarların ahır yapılmasının sonucu olarak havalandırma sistemleri gelişmiştir. Hayvanların zarar görmesini önlemek amacıyla yalpalama süresinin uzun olacağı şekilde dizayn edilmişlerdir.



Şekil 19. Canlı hayvan gemisi (URL-16)

1.5.2. Sıvı Yük Gemileri

Sıvı yükleri taşımak için dizayn edilmiş gemilerdir. Genelde; petrol ürünleri, nebati yağ, şarap, portakal suyu, asitler, kimyasal maddeler, ortam sıcaklığı ve atmosferik basınç altındaki gazlar ve benzeri yükleri taşırlar. Her sıvı yük tipi için özel sıvı yük gemisi bulunur.

1.5.2.1. Ham Petrol Gemileri

Taşıma alanı ham petrol olan gemilerdir. Büyük ham petrol tankerleri 4 eşitir:

1.5.2.1.1. Ultra Büyük Ham Taşıyıcı (ULCC)

Dünyadaki en büyük taşıma gemileri olan ULCC gemilerinin boyutları 320,000 ile 500,000 DWT arasındadır. Standart olarak üretilen bu gemilerin boyutları; en 64 metre, boy 4215 metre ve draftları 35 metredir.



şekil 20. ULCC gemisi (URL-17)

Yüksek boyutları nedeniyle yalnızca kendileri için özel inşa edilmiş terminallerde çalışabilirler. Bu sebeple dünyada sınırlı sayıdaki limana hizmet verebilmektedirler.

Çoğunlukla Basra Körfezi'nden Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa'ya uzun mesafeli ham petrol taşınması için kullanılırlar.

1.5.2.1.2. Çok Büyük Ham Taşıyıcı (VLCC)

Bu gemilerin boyutları 180,000 dwt ile 320,000 dwt arasındadır. Süveyş Kanalı'ndan geçebilecek kapasiteye sahip olan bu gemiler, sadece Batı Afrika çevrelerinde ve Kuzey Denizde kullanılmaktadır. Çok büyük olan VLCC gemileri, 60 metre genişliğe, 470 metre uzunluğa ve 20 metre drafta sahip olabilir ama standart olarak 58 metre genişlikleri 300'le 330 metre arasında uzunlukları ve 31 metre derinlikleri vardır. Yükleme boşaltma istasyonlarındaki kolaylıkları ve sınırlı draftı olan limanlarda çalışabilmeleri ile bilinirler.



Şekil 21. VLCC gemisi (URL-18)

1.5.2.1.3. Suezmax

Bu gemiler 120,000 ila 200,000 dwt e kadar olan yükleri taşıyabilirler. Süveyş Kanalı'ndan yüklü bir şekilde transit olarak geçebilecek en büyük deniz vasıtası olan bu gemi türü adını da Süveyş Kanalı'ndan almıştır. 1967 yılına kadar müsaade edilen

80,000 dwt ebat miktarına müsaade edilirken 1975'te en çok 150,000 detveyt olabilecek şekilde güncellenmiştir. 2009'da Süveyş Kanalı, 18 metreden (60 ft) 20,1 metreye (66 ft) daha da derinleştirilmiştir. 200,000 DWT ve hatta daha büyük suezmax gemilerin kanaldan kolayca geçebilmesi bu tarihten sonra olmuştur. Süveyş Kanalı'nın draftının 21,3 metre (70 ft) derinliğinde olmasına yönelik gelecek planları suezmax gemilerin özelliklerinin önümüzdeki senelerde tekrardan belirlenmesine neden olabilir.



Şekil 22. Suezmax gemisi (URL-19)

1.5.2.1.4. Aframax

70,000 ila 100,000 ton arasında yük taşıyabilen bu gemiler ULCC ve VLCC gemilerinden biraz daha küçüktür. Bu gemiler ortalama 750,000 varil yük taşıyabilirler.

Boyutlarının uygunluğu dünya limanlarının çoğunda hizmet verebilmelerini sağlamaktadır. Özellikle çok büyük ham petrol gemilerinin giremeyeceği limanlara ve çok büyük ham petrol gemilerinin hizmet alamayacağı limanlarda hizmet verebilme özelliğine sahiptir. Kısa ve orta mesafede taşınacak ham petrol için gayet uygundurlar.



Şekil 23. Aframax gemisi (URL-20)

1.5.2.2. Ürün Tankerleri

Farklı ürünleri özellikle rafineri ve petrokimyasal endüstrisinin rafine ürünlerini aynı anda taşıyabilen taşıyabilen gemilerdir. Ham petrol gemilerinden daha fazla tankı olan bu gemilerin kendi boru tesisatları ve yük pompaları bulunmaktadır. Ham petrol gemilerinde olduğu gibi safra tankları bulunmaktadır. Ayrıca motorin, benzin, gaz yağı ve benzer yükleri de taşırlar.



Şekil 24. Ürün tankeri (URL-21)

1.5.2.3. Kimyasal Tankerler

Bu gemiler, genellikle alkalın, asitler, monomerler, klorlu alkenler ve alkol gibi kimyasal yükleri taşırlar.

Ürün tankerlerine oranla daha yüksek güvenlik sınıfları bulunmaktadır. dış kabukları ve çift tabanlı olmalarıyla yük tankları, safra tanklarından farklıdırlar. Bu gemilerde bulunan batardo denilen boş alan, makine dairesi, gemi dip dairesi ve yük tankları arasında oluşabilecek sızıntıların etkilerini azaltmak için güvenli bir bölme oluşturur.



Şekil 25. Kimyasal tanker gemisi (URL-22)

1.5.2.4. LNG/LPG Gemileri

Sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ve sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) gemileri gaz taşımak için tasarlanmış gemilerdir. Gaz halde bulunan yük, soğutularak taşıma kapasitesini yükseltmek için sıvı hale getirilir yada basınçlandırılır. Atmosfer basıncı altındaki bir basınçla taşınırlar. Bu deniz araçları, "Çok Yüksek Riskli" gemiler grubundadırlar.



Şekil 26. LNG gemisi (URL-23)

Dünyada sıkça kullanılan LNG ve LPG gemileri ülkemiz firmalarınca pek işletilmemektedirler. Ülkemiz firmaları genellikle kimyasal tankerleri tercih etmektedir. Ülkemiz boğazlarından LNG ve LPG gemilerinin günlük geçme oranları ise %2 dolaylarındadır. Geçen gemilerde genellikle oluşabilecek kaza risklerini azaltmak için gece saatlerini kullanırlar.



Şekil 27. LPG gemisi (URL-24)

1.5.3. Yolcu Gemileri

Turistik amaçlar doğrultusunda tasarlanmış gemilerdir. Ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle klasik yolcu gemileri yerlerini daha kısa zamanda seyahat edilebilecek vasıtalarla bırakmıştır. Özellikle deniz seyahatini seven turistler için ideal olan bu gemilerin manevra kabiliyetleri çok iyidir.



Şekil 28. Yolcu gemisi (URL-25)

1.5.4. İş Gemileri

Bu gemiler şamandıraların konumlandırılması, deniz yüzeyinden petrol atıklarının toplanması, kablo döşeme ve diğer birçok çeşitli amaç için çeşitli türlerde tasarlanmışlardır.



Şekil 29. Petrol toplama gemisi (URL-26)



Şekil 30. Kablo döşeme gemisi (URL-27)

1.5.5. Yardımcı Gemiler

Bu gemiler, bir kanala girmeye, yanaşma ya da diğer bazı işlemleri gerçekleştirme amacındaki gemileri desteklerler. Örnek vermek gerekirse yardımcı gemi türlerinden araştırma gemisi hidrografik inceleme ve kutuplarda araştırma yapmak için

kullanılabilir. Diğer bazı yardımcı gemi türlerine örnek olarak arama ve kurtarma gemileri, petrol tarama gemileri, pilot gemisi ve romörkör verilebilir.



Şekil 31. Kılavuz gemisi (URL-28)



Şekil 32. Buzkıran (URL-29)



Şekil 33. Römorkör (URL-30)

1.5.6. Açık Deniz Gemileri

Arama ve üretim, kuyuları sondalama, petrol/gaz rezervleri tükendiğinde açık deniz platformlarını sökme (Vinçli gemiler), üretim sondalaması için çalışma platformu sağlama ve diğer amaçlara hizmet eden farklı türlerde birçok açık deniz gemisi bulunmaktadır.



Şekil 34. İkmal gemisi (URL-31)



Şekil 35. Sondaj kulesi (URL-32)



Şekil 36. Kurulum gemisi (URL-33)

1.6. Balıkçılık Faaliyetleri ve Balıkçı Gemileri ile Deniz Taşıtlarının Karıştığı Kazalar

Balıkçılık faaliyetleri ve balıkçı gemilerinin deniz taşıtlarıyla karıştığı kazalara şu örnekleri verebiliriz;

Şile açıklarında ağlarını toplayan “ŞAN AĞA” isimli balıkçı teknesine SIBIRSKIY-2132” isimli kuru yük gemisi çarptı. Alabora olan teknedeki balıkçılar kurtarıldı (URL-34).

Hindistan’ın Kochi Sahili’nde bir ticari gemi ile balıkçı teknesi çatıştı. Kaza sonucunda en az üç kişi hayatını kaybederken iki kişi yaralandı. Kayıp dokuz yolcu için arama kurtarma çalışmaları başlatıldı. 2018 yılında Kochi’de gerçekleşen üçüncü deniz kazası (URL-35).

Muğla’nın Fethiye ilçesinde guletin balıkçı teknesine çatması sonucu bir kişi öldü, bir kişi de yaralandı. Çarpmanın etkisiyle 5 metre uzunluğundaki tekne alabora oldu (URL-36).

Yonhap haber ajansının haberine göre Ulleungdo Adası’nın 90 km güneyinde bir ABD savaş gemisiyle Güney Koreli balıkçı teknesi Güney Kore’nin doğusunda çatıştı (URL-37).

Çin bandıralı Blight Oil Lucky isimli 63 bin 294 tonluk petrol tankeri ile 16 gemi adamı 290 ton ağırlığındaki balıkçı gemisi Oki Adalarının kuzeyinde çatıştı (URL-38).

İstanbul Boğazı’nda çapası kopan balıkçı teknesi Kız Kulesi açıklarına kadar sürüklendi. Ardından tekne herhangi bir yere çarpmadan kurtarıldı (URL-39).

Tayvan’ın kuzeyinde yüklü 6 bin tonluk tanker gemisi ile 48 tonluk bir balıkçı teknesi çatıştı (URL-40).

Sinop'un Türkeli ilçesi açıklarında denizde avlanan iki balıkçı teknesi yoğun sisten dolayı çatıştı. Çatışma sonucu teknelerden biri sulara gömüldü (URL-41).

Doğu Çin Denizi'nde yabancı yük gemisinin Çinli balıkçı teknesine çarpması sonucu kayıp olan 17 balıkçı için bölgede arama kurtarma çalışmaları devam ediyor (URL-42).

Bodrum'a bağlı Torba Mahallesi açıklarında avlanan gırgır teknesi, mekanik arıza nedeniyle açık denizdeki balık çiftliğine girince, binlerce balık telef oldu (URL-43).



2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. Çalışma Konusu

Denizcilik ile balıkçılık faaliyetlerinin karşı karşıya geldiği durumları açıklamak, bilinen sorunları bertaraf etmek ve yasal boşluklar edeniyle ortaya çıkan problemleri çözümlmek için yasal mevzuat adına ortaya konan tüm kaynakların derlenmesi ve mevcut sorunların çözülmesine ışık tutacak öneriler ortaya koymaktır.

2.2. Materyal

Bu çalışmada araştırmanın amacına yönelik olarak; 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu, Su ürünleri yönetmeliği, 4/1 Numaralı Ticari amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ, 4/2 Numaralı Amatör amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ, Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliği, Türk Ticaret Kanunu, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi, (1979) (INMARSAT – 79), Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW - 78), Seyir Duyuruları Hazırlama ve Yayımlama Hizmetleri Yönetmeliği, 1996, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmelikleri materyal olarak kullanılmıştır.

2.3. Metod

Bu çalışmada araştırmanın amacına yönelik olarak mevzuat içeriği derlenmiş olup mevcut mevzuatta denizcilik ve balıkçılık faaliyetleri konusunu içeren maddeler ayrı ayrı incelenmiştir. Balıkçılık faaliyetleri ve bu faaliyetler kapsamında kullanılan balıkçı tekneleri ve deniz ortamına bırakılan avlama araçlarını ilgilendiren tüm mevzuatta mevcut uygulamalar ve direktiflerin ortaya koyulması yanında eksik noktalar, unutulmuş hususlar, tereddütlü konular ve yeni ortaya çıkan anlaşmazlık konuları ortaya konmaya çalışılmıştır. Ortaya koyulan tüm olumlu veya olumsuz hususlarla ilgili öneriler ve düşünceler veya tavsiyeler verilmiştir.

3. BULGULAR

3.1. 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu

1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu, su ürünlerini korumak, üretmek ve kontrol altında tutmak amacıyla 22.03.1971 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kanunun Bölüm 2. ve 3. Maddesi uyarınca gerçek ve tüzel kişiler su ürünleri üretimi için kanunda belirtilen ruhsat tezkerelerini almak zorundadırlar. Ayrıca bu süreçlerde kullanılacak gemilerin sahipleri veya donatanlarının da ruhsat tezkeresi alma zorunlulukları vardır. Spor ve ticaret dışı amaçlarla serbest bölgelerde yapılacak faaliyetler için vatandaşlarımız yada yabancıların ruhsat tezkeresi almalarına gerek yoktur. Ruhsat tezkeresi örnekleri aşağıda gösterilmiştir. Bu ruhsat tezkeresi 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ile buna ait Yönetmelik hükümleri gereğince verilmiştir. Vize ekletilerek süresi uzatılabilir. Belgede yer alan bilgilerde değişiklik olduğunda yenilenmesi zorunludur. Bu bilgi aşağıda verilen ruhsat tezkeresi bilgi kartlarının alt kısmında yer almaktadır.

T.C. TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANLIĞI BALIKÇI GEMİLERİ İÇİN SU ÜRÜNLERİ RUHSAT TEZKERESİ	
Balıkçı Gemisinin Adı	
Aktivite Tipi	
Ruhsat Kod No	
Filo Kayıt No	
Bağlama Limanı	
Tam Boy (m.)	Kütük Eri (m.)
Kütük Boy (m.)	Kütük Derinliği (m.)
Tonaj (GRT)	Yapım Malzemesi
Tonaj (GT)	Yapım Yılı
Verildiği Yer	
Geçerli Olduğu Tarih	

Gemi Sahibi	
TC Kimlik No	
İLETİŞİM ADRESİ	
Birinci Av Aracı	
İkinci Av Aracı	
Motor Markası	Güçü (kW)
Verildiği Tarih	
ONAYLAYAN	

Bu ruhsat tezkeresi 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ile buna ait Yönetmelik hükümleri gereğince verilmiştir. Vize ekletilerek süresi uzatılabilir. Belgede yer alan bilgilerde değişiklik olduğunda yenilenmesi zorunludur.

Şekil 37. Balıkçı gemileri için ruhsat tezkeresi

 T.C. GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI GERÇEK KİŞİLER İÇİN SU ÜRÜNLERİ RUHSAT TEZKERESİ	
Adı Soyadı	
Fotograf	TC Kimlik No
	Doğum Yeri
	Doğum Tarihi
	Dalış Belgesi
	Ruhsat Tipi
	Son Geçerlilik Tarihi

İLETİŞİM ADRESİ	
Verildiği Yer	Verildiği Tarih
ONAYLAYAN	
Bu ruhsat tezkeresi 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ile buna ait Yönetmelik hükümleri gereğince verilmiştir. Vize ekletilerek süresi uzatılabilir. Belgede yer alan bilgilerde değişiklik olduğunda yenilenmesi zorunludur.	

Şekil 38. Gerçek kişiler için ruhsat tezkeresi

Su ürünleri üretimi ve avcılığında kullanılacak araçların sahip olması gereken özellikler ve bunların kullanım usul ve esasları, seyir esasları, mevsimler, su ürünleri cinsleri, sağlık, zamanlar, bilimsel bölgeler, memleket ekonomisi, su ürünleri çeşitleri, ebat gibi özellikleri açısından oluşturulacak kısıtlama, yükümlülük ve yasaklar yönetmelik ile kararlaştırılır. Kanunun 23. Maddesi su ürünleri adli ve idari yaptırımların uygulanabilirliğine olanak sağlayan bilgileri içermektedir. Bu madde kapsamında da en çok idari işlem uygulanan konular; zaman ve yer yasağına aykırılıktır.

Fotograf	T.C. GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI AMATÖR BALIKÇI BELGESİ	
	Adı Soyadı	
	T.C. Kimlik No	
	Doğum Yeri	
	Doğum Tarihi	
	Dalış Belgesi	
	Son Geçerlilik Tarihi	
	İLETİŞİM ADRESİ Verildiği Yer Verildiği Tarih ONAYLAYAN Bu ruhsat tezkeresi 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ile buna ait Yönetmelik hükümleri gereğince verilmiştir. Vize ekletilerek süresi uzatılabilir. Belgede yer alan bilgilerde değişiklik olduğunda yenilenmesi zorunludur.	

Şekil 39. Amatör balıkçı belgesi

3.2. 1380 Sayılı Su Ürünleri Yönetmeliği

1380 Sayılı Su ürünleri yönetmeliği; 1380 resmi sayılı ve 22.03.1971 tarihli Su Ürünleri Kanununa dayanılarak hazırlanmıştır. 1380 Su Ürünleri Yönetmeliği Amaç ve Kapsamı bölümünün ilk maddesi su ürünleri stoklarını korumak ve mevcut kaynaklardan ekonomik şekilde faydalanmak amacıyla, avcılığın düzenlenmesi, ürünlerin sağlığı ve pazarlanması, ruhsat tezkereleri, spor amacıyla avlanma, patlayıcı maddelerin avcılıkta kullanımı, trol avcılığı gibi konularda uygulanacak sınırlama, yasak, kontrol, tedbir, denetim ve esaslara ait mevzuları içerir.

Ruhsat Tezkeresi almak için Yönetmeliğin 2. bölümünün 5. maddesi gereği, 18 yaşını bitiren Türk vatandaşlarının yazılı beyanlarını T.C. kimlik numaralarıyla beraber göstermeleri gerekmektedir. Balıkçı gemileri için ruhsat tezkeresi almak isteyen kişilerin ise gemiye ait Denize Elverişlilik Belgesi ya da Tonilato Belgesini göstermeleri mecburidir.

Genel Yasaklar, İstihsal Vasıtaları, Sınırlamalar ve Yükümlülükler, Bölüm 7, 13. maddesinde Su ürünleri istihsalinde kullanılabilecek gemilerde aranılan asgari özellikler aşağıda gösterilmiştir.

A) Motoru bulunmayan gemiler

Motorsuz gemilerle; trata, ıgırıp gibi sürütme ağıları, uzatma, çökertme, fanyalı, alamana ve serpmme tipi çevirme ağıları, olta ve sepetler dışındaki araçlarla avlanmak yasaktır. Ancak yardımcı tekne olarak gırgır, trol gemilerinde kullanılmaları mümkündür.

B) Motoru bulunan gemiler

a) 12 metre altı gemiler motoru bulunmayan gemilerin kullandığı tüm av araç gereçlerini kullanabilir. Bu gemiler gırgır teknelerine yardımcı olarak da kullanılabilir.

b) 12 metre ile 22 metre arası (12 metre dahil) gemiler, 12 metreye kadar boy olana motorlu gemileri ve motorsuz gemileri kullanabilirler.

c) 22 metre ve daha büyük gemiler; telsiz, su üstü radarı ve işaret tabancası bulundurmak zorundadır.

İdari Yaptırımlar ve Para Cezaları, 11. Bölümde belirtilen şekilde ceza mahallinin en büyük mülki amiri tarafından kesilir. Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerde ve karasularımızın münhasır ekonomik bölge sayılan denizlerinde Sahil Güvenlik Komutanlığı bot komutanları idari para cezası kesmeye yetkilidir. Eğer suç konusu bir eylem gerçekleşirse ilkinde bir ay, ikincisinde ise üç ay süreyle gerçek kişiler ruhsat tezkereleri geri alınır. Tekrarı halinde ise iptal edilir.

3.3. 4/1 Numaralı Ticari amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ

22.03.1971 tarihli, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve 10.03.1995 tarihli, 22223 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Su Ürünleri Yönetmeliğinden ilham alınarak hazırlanan bu tebliğin amacı, 01.09.2016 – 31.08.2020 tarihleri arasında ticari gayeyle yapılan su ürünleri avcılığında uygulanmak üzere çevresel, bilimsel, sosyal ve ekonomik hususlar dahilinde su ürünleri kaynaklarını korumak, devam ettirilebilir şekilde işletilmesini sağlamak ayrıca su ürünleri avcılığına ilişkin sorumluluk, yasak ve kısıtlamaları belirlemektir.

Tebliğin ikinci kısmında ülkemiz coğrafi bölgelere ayrılarak avcılık yapmanın yasak olduğu yerler koordinatlar halinde belirtilmiştir. Üçüncü bölümde ise av vasıtaları ve yöntemleri belirlenmiş olup genel kurallar şu şekilde özetlenebilir:

Tüm trol çeşitleri ile Marmara Denizi’nde ve İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında su ürünleri avcılığı yasaktır. Trol avcılığının yasak olduğu yerlerde, yasak kısım içinde bulunan balıkçı barınaklarından, Bakanlığın müsaade ettiği yerler içinde bulunan balıkçı barınaklarına geçiş amacıyla giriş çıkış serbesttir. Tebliğ dönemi içerisinde, trol avcılığına açık karasularımızda ise tüm denizlerimizde 15 Nisan - 31 Ağustos tarihleri, Akdeniz’de ise 15 Nisan-15 Eylül tarihleri arasında ise dip trolü ile su ürünleri avcılığı yasaktır. Orta su trolü ile su ürünleri avcılığı Ege Denizi’nde, Marmara’da ve Akdeniz’de yasaktır. Buna karşılık Karadeniz’de tüm trol avcılığının yasak olduğu bölgelerde

yasaktır. Orta su trolü ile avcılık yapacak gemilerin il müdürlüklerinden avcılık izin belgesi alması gerekmektedir.

22 metreden derin alamana ağları ile gırgır ağlarının kullanımının yasak olduğu dönemde avcılık yapılması yasaktır. Bir alanı kapatacak şekilde elle çekilip kıyıda dar bir alan içerisine toplamak suretiyle kullanılan çevirme ağları ile su ürünleri avcılığı da yasaktır.

Balıkçı gemileri ışıkla avcılık yaparken ışık gemisi olarak yalnızca bir gemiyi kullanabilir. Işık teknesi olarak gırgır gemilerindeki hizmet botları da kullanılabilir. Eğer hizmet botu ışık gemisi olarak kullanılıyorsa, ışık gemisi olarak başka bir gemi kullanılamaz. Aydınlatmanın uygulanması yalnızca su üstünden yapılır. Balık çiftliklerinin kafeslerine 300 metreden yakın mesafede ve 30 metreden sığ sularda ışık yakılması yasaktır. Karadeniz’de ışık ile avcılık yasaktır.

Tebliğde belirtilen konumuzla ilgili diğer hükümleri şu şekilde sıralayabiliriz:

Balıkçı gemileri için verilen ruhsat tezkeresinin ruhsat numarasının görülebileceği şekilde plaka halinde gemiye yazılması zorunludur. Eğer balıkçı gemisi uzatma ağı gibi pasif avlanma araçları taşıyorsa silinmez ve okunacak şekilde bu bilgi, avlanma aracının ya da şamandıranın görülebilir bir yerine yazılacak veya asılacaktır. Ruhsat tezkeresi askıya alınmış olan balıkçı gemilerinin, 1380 sayılı Kanun kapsamında getirilmiş düzenlemelere aykırılıklarının tespiti halinde, idari yaptırımlar askıya alınma işlemi dikkate alınmaksızın uygulanır. Ruhsat tezkeresini yardımcı balıkçı gemisi olarak belirtmiş gemiler bakanlık kararı ile avcılık yapamazlar.

Bakanlığın belirlediği esaslara göre, 1380 sayılı Kanunun 28 inci maddesine göre su ürünleri avcılığı yapmak üzere ruhsatlandırılmış 12 metre ve daha büyük boydaki balıkçı gemilerinin sahiplerinin yaptıkları avcılık ve avladıkları türlere ilişkin kayıtları için il müdürlüklerinden alacakları seyir defterini tutmaları ve istenilen şekilde Bakanlığa vermeleri zorunludur. Daha küçük boydaki balıkçı gemileri için de ihtiyaç duyulması halinde seyir defteri tutma zorunluluğu getirilebilir. Gemilerde ve av mahallerinde bulundurulması yasak olan araç- gereçler şunlardır; her türlü patlayıcı,

öldürücü, bayıltıcı, uyuşturucu, uyutucu, uyarıcı, zehirleyici, aşındırıcı kimyasal maddeler, karpit, sönmemiş kireç, balık otu benzeri maddeler vb. Bu maddelerin tüp, nargile, maske, zıpkın ile dalış yapılarak, şnorkel ve sualtı tüfekleri kullanılarak su altında ticari amaçla balık avcılığı yasaktır.

Her türlü su ürünleri avcılığının, yetiştiricilik tesisi alanlarında bulunan kafeslerin etrafındaki 200 metrelik kısımda yapılması yasaktır. Bakanlığın izin verdiği bütün iç su ve deniz alanlarında kira süresi boyunca kiracı dışındakilerin ticari amaçla su ürünleri avcılığı yapmak yasaktır. Bakanlık kiralanmış alanlarda yapılacak su ürünleri üretim faaliyetlerinin usul ve esaslarını da kendi belirler. Bakanlık, deniz kazaları ya da çiftliklerde bulunan kafeslerin hasara uğraması gibi durumlarda eğer talep edilirse yasak yer ve zamanlarda su ürünleri faaliyet araçlarının kullanımına müsaade edebilir. Süresi belirtilmek koşuluyla su ürünleri avcılık ve üretim faaliyetlerine izin verilen alanda, yasaklama ve kısıtlamalar getirilebilir. Bakanlık, balıkçı gemilerinin faaliyetlerine, avladıkları türlere ve gemilerin büyüklüğüne göre ürünlerini karaya çıkarabilecekleri yerlere ilişkin düzenlemeler yapabilir.

12 metreden küçük balıkçı gemilerinin su üstü radarı bulundurması zorunlu iken trol gemileri GPS veya su üstü radarı gibi mevkilendirici cihazları bulundurmak zorundadır. Marmara Denizinde yapılacak su ürünleri avcılık faaliyetleri esnasında frekans çıkışı 20 Khz ve altındaki sonarları kullanmak yasaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından, Marmara Denzine girecek olan 20 Khz'den (dahil) küçük sonarlara sahip tekneler, sonarlarını il müdürlüklerine mühürletmek, çıkışlarında müracaat ederek açtırmak zorundadırlar. Bakanlık, uluslararası sularda ve münhasır ekonomik bölgede avlanılacak su ürünlerinin büyüklük, ağırlık, çeşit, irilik, cins gibi vasıfları, avlanabilir miktarları, zamanları ve istihsalde kullanılacak vasıtaların haiz olmaları gereken asgarî vasıf ve şartlar ile bunların kullanma usul ve esasları ile diğer faaliyetleri belirler. Eğer balıkçı gemisi başka ülkelerinin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde avcılık yapacaksa Bakanlıktan izin alması gerekmektedir. Ayrıca elde edilen su ürünlerinin yalnızca belirtilecek limanlara çıkarılması gerekmektedir. Bu suların bitişiğindeki uluslararası sularda da bu Tebliğ ile karasularımız için getirilen uygulamalar aynı şekilde uygulanacaktır. Kanunlarda belirtilen tedbirler haricinde, uluslararası sularda av yapacak olan gemiler, zaman ve yer olarak yasak bölgelerden

geçerken Bakanlığın belirlediği kurallara uymak durumundadır. Barınma ve çekek yerlerinin, limanların ve balıkçı barınaklarının girişlerindeki mendireklerin başından başlayarak 100 m yarıçaplı alanda su ürünleri avcılık faaliyetlerinin yapılması yasaktır. Hassas ekosistemlerin korunması ve balıkçılığın geliştirilmesi amacıyla kaynakların üretimini arttırmak ve desteklemek için tasarlanıp zemine yerleştirilen sucul canlılara özel yapay barınaklar olan yapay resiflerin, deniz ve iç sulara bırakılması, tesis edilmesi Bakanlık izni dahilinde yapılır. İstihsal vasıtaları, avlanma yasağı boyunca gemilerde ve istihsal yerlerinde tutulamaz. Ancak bu hüküm yasak zaman ve yerlerden geçiş için il müdürlüklerinden izin alan gemiler için geçerli değildir. Eğer bir gemi birincil veya ikincil olarak gırgır ya da trol şeklinde tanımlanmışsa ve karasularımızda bunların her ikisinin de yasak olduğu dönem içine girilmişse Bakanlık izin vermediği müddetçe başka su ürünleri üretim araçlarıyla avcılık yasaktır. Denizdeki yetiştiricilik kuluçkahanelerinin denizden su alım yerlerinin başlangıç kısımlarından başlayarak 500 metre yarıçaplı kısımda su ürünleri avcılık faaliyetleri yapmak yasaktır.

3.4. 4/2 Numaralı Amatör amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ

22.03.1971 tarihli, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve 10.03.1995 tarihli, 22223 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Su Ürünleri Yönetmeliğine dayanılarak hazırlanan bu tebliğin amacı, ticari olmayan ve spor maksatlı balıkçılığın 01/09/2016-31/08/2020 tarihleri arasında belirlenen kurallar dahilinde yapılmasını sağlamak ve avcılık usul ve esaslarını saptamaktır.

Bu tebliğin hükümlerini konumuz üzerin şu şekilde özetleyebiliriz;

Balıkçılık yarışmaları iç su ve denizlerimizde yapılacak ise bakanlık izni gerekmektedir. Bu amaçla yarışma süresince yarışmacı haricindekilerin izin verilen alanlarda su ürünleri avcılığı yapmaları yasaktır. Su ürünleri yetiştiriciliği yapılan kafeslere 100 metreden daha yakın mesafede avcılık yapılması yasaktır. Denizlerde amatör avcılık zaman yasağına tabi değildir, gün içinde av saati sınırlaması yoktur. Limanlarda, balıkçı barınak, barınma ve çekek yerlerinde dalış yapılarak su ürünleri avcılığı yasaktır. Deniz Askeri Yasak Bölgelerinde su ürünleri avcılığı yapmak yasaktır.

3.5. Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliği

29.06.2004 tarihinde resmi gazetede yayınlanan ve 25507 sayılı bu yönetmeliğin amacı denizlerde, iç sularda ve bunlara ilişkili sularda yapılacak su ürünleri yetiştiriciliğine ilişkin tesislerin kurulma yerleri, başvuru şekli ve değerlendirilmesi, ön izin, proje onayı (kesin izin), projenin iptal edilmesi, proje değişiklikleri, deneme üretimi, zorunlu yer değişikliği, entegre tesis kurulması, proje devri, orkinos yetiştiriciliği (besiciliği), organik su ürünleri yetiştiriciliği, su ürünleri yetiştiricilik belgesi, yumurta, yavru ve damızlık materyal ithali, teknik eleman istihdamı, su ürünleri sağlığı, çevresel etki ve koruma ve denetimle ilgili hususları belirtmektir.

Konumuzla ilgili olarak yönetmeliğin 5.maddesinin g kısmı bize denizde ve iç sularda, her türlü can ve mal emniyetinin temini bakımından; ağ kafeslerin kurulduğu saha ile kuluçkahanelerin denizden su alım ve deşarj sistemlerinin şamandıra ve çakar şamandıralar kullanılarak belirlendiğini denizde seyir emniyeti yönünden, IALA standartlarında, gece ve gündüz mania işaretleri ile gösterilmesi gerektiğini söyler. İşaretlemede kullanılan şamandıra ve çakar şamandıralar kiralanan alanın dışına taşamaz.

3.6. Türk Ticaret Kanunu

Ülkemizde deniz ticaretinin işleyişi ile ilgili hükümler 27846 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 931 ile 1400. maddeleri arasında belirtilmiş olup konumuzla ilgili olanlar şu şekilde belirtilmiştir;

Birden fazla geminin çarpışmasıyla gemilerde, insanlarda veya eşyalarda meydana gelen zararlara, bu zarara muhatap olan kişiler katlanır. Çatmanın sebebi gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının hatası ise geminin donatanı mevcut zararı karşılamak durumundadır. Eğer çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurları yüzünden olmuşsa, donatanların her ikisi de gemideki eşyaların uğradığı zarardan hatalarının büyüklüğü kadar sorumludur. Hata oranı saptanamaz ve hata miktarının aynı olduğu saptanırsa her iki taraf da aynı oranda sorumlu olurlar. Meydana gelecek kazalarda her geminin kaptanı kendi yolcularını,

gemisini ve gemi adamlarını tehlikeye atmadan diğer gemi unsurlarına yardım etmek zorundadır. Çatma yüzünden oluşacak her tazminat, çatmanın oluşmasından başlayarak iki yıl geçtikten sonra zamanaşımına uğrar.

3.7. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü

Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi COLREG 72 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) 1972 yılında IMO'nun bir faaliyeti dahilinde organize edilen uluslararası bir toplantıda denizde çatışmayı önlemeye yönelik ortak kurallar belirlenmesi amacıyla imzalanmıştır. Toplantıda belirlenen kurallar ülkemizde 15.07.1977 tarihinde Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü olarak yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir.

Bu tüzükte bulunan kurallar, gemilerin mevcut durumlarını belirten hangi işaretleri göstermeleri gerektiğini, hangi uyarı işaretlerini vereceklerini, çatışmanın söz konusu olduğu durumlarda çatışmadan kaçmak için hangi manevraları yapmaları gerektiğini belirtir.

Bu kurallar, açık denizlerde, açık denizlerle bağlantılı olan sularda, açık deniz teknelerinin seyredebileceği sularda seyir yapan tüm tekneler için zorunludur. Ülkeler, mümkün olduğunca uluslararası kurallara aykırı olmayacak şekilde iç suları veya yüzer araçlar ile ilgili kurallar koyabilirler.

Tüzüğün ilgili maddelerine geçiş yapmadan önce denizcilik faaliyetlerinde hem balıkçı tekneleri hem de diğer deniz taşıtlarını ilgilendiren şu ifadeler aşağıdaki gibi açıklanabilir;

Tekne kuvvet ile yürütülüyorsa: Herhangi bir makine ile yürütülen tekne anlamına gelecektir.

Teknenin üzerinde yol bulunuyorsa: Bir teknenin demirli olmadığı veya karaya bağlı bulunmadığı veya karaya oturmadığı anlamına gelecektir.

Kısıtlı görüş: Görüşün sis, pus, kar yağışı, şiddetli yağmur fırtınası, kum fırtınası veya herhangi diğer benzeri bir sebeple kısıtlı olduğu anlamına gelecektir.

Balıkçılık yapan tekne: Manevra yapabilme yeteneğini kısıtlayan, troller, oltalar, ağlar veya diğer avlanma araçları ile avlandığı için manevra kabiliyeti kısıtlı tekne anlamına gelecek ama manevra kabiliyetini kısıtlamayan avlanma araçları ile balık avlayan bir tekneyi bu kavrama dahil olmayacaktır.

Emniyetli Hız: her tekne çatışma ihtimalini azaltmak ve gerektiğinde çatışmayı önleyebilecek manevraları yapabilmek ve o durumda en etkili manevrayı yapabilmek için emniyetli bir hızla ilerleyecektir. Balıkçı tekneleri veya diğer teknelerin bir araya toplanmış olma durumu da emniyetli hız saptanırken dikkate alınacaktır.

Balıkçı gemileri de bu Tüzükte " tekne" başlığıyla yer alan her hususa uymak zorundadırlar. DÇÖT Kural 9'da, Dar Kanallarda; Balıkçılıkla uğraşan bir teknenin, dar bir kanal veya geçitte seyir yapan bir teknenin geçişine engel olmayacağı belirtilir. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün 10. kuralı ise denizlerdeki trafik ayırım düzeni ile ilgilidir. Bu kural konumuzun da en önemli maddelerinden biridir. Çünkü denizlerde yaşanan kazaların birçoğu gemilerin trafik ayırım düzenine uymamalarından kaynaklanır. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, trafik ayırım düzenine giren ya da girmeyi düşünen bir teknenin aşağıda belirtilecek kuralları göz önünde bulundurmasını söylemektedir.

Uygun trafik şeridinde, o şeridin genel trafik akımı yönünde ilerleyecektir. Uygulanabildiği kadar trafik ayırım hattı veya ayırım bölgesinden açık bulunacaktır. Normal olarak, şeridin bitiminde trafik şeridine girecek veya çıkacaktır. Fakat her iki taraftan girer veya çıkarken genel trafik akım yönüne, uygulanabildiği kadar, küçük bir açı ile girip çıkacaktır. Bir tekne mümkün olduğu kadar, trafik şeritlerinde karşıdan karşıya geçmekten kaçınacaktır. Fakat böyle bir geçiş zorunluluğunda olduğu zaman, geçişi uygulayabileceği kadar genel trafik akımı yönüne dik açığa en yakın bir açı ile yapacaktır. Bir gemi uygun trafik ayırım düzeni içindeki trafik şeridini güvenli olarak kullanabildiği sürece iç trafik bölgesini kullanmayacaktır. Bununla birlikte, uzunluğu 20

metreden küçük gemiler, yelkenli gemiler ve balıkçı gemileri dahil trafik bölgesini kullanabilirler.

Bir tekne, ayırım bölgesinde balıkçılıkla uğraşıldığı durumlar, ani bir tehlikeden kaçma, karşıdan karşıya geçme ve acil durumlar haricinde ayırım hattını geçmeyecek ve ayırım bölgesine girmeyecektir. Bir tekne mümkün olduğu kadar seperasyon hattı (trafik ayırım düzeni) içinde veya sonlarına yakın alanlarda demirlemekten kaçınacaktır. Bir trafik ayırım düzenini kullanmayan bir tekne mümkün olduğu kadar, uzak geçerek bu düzenden kaçınacaktır. Balıkçılıkla uğraşan bir tekne bir trafik şeridini takip eden herhangi bir teknenin geçişini engellemeyecektir. Bir trafik şeridini takip eden herhangi bir kuvvetle yürütülen teknenin emniyetle geçişini yelkenli veya boyu 20 metreden az olan bir tekne engellemeyecektir. Manevra kabiliyeti sınırlı bir tekne bir trafik ayırma düzeni içinde seyir güvenliği için bakım tutum işleri yapıyorsa işin süresince bu kuralı uygulamak zorunda olmayacaktır. Manevra kabiliyeti sınırlı bir tekne bir trafik ayırma düzeni içinde denizaltı kablosu döşeme, hizmet verme ya da kaldırma işinde çalıştığı zaman, işin süresince, bu kuralı uygulamak zorunda olmayacaktır. Teknelerin birbirleri arasındaki sorumluluklarından bahsedecek olursak kuvvetle yürütülen ve üzerinde yol bulunan bir teknenin; balıkçılıkla uğraşan, manevra yapma gücü sınırlı olan, yelkenli, kumanda altında bulunmayan bir teknenin yolundan çıkması gerekmektedir. Balıkçılıkla uğraşan ve üzerinde yol bulunan bir teknenin ise mümkün olduğu müddetçe; manevra yapma gücü sınırlı ve kumanda altında bulunmayan, bir teknenin yolundan çıkması gerekmektedir.

3.7.1. Balıkçı Teknelerinin Göstermesi Gereken Fenerler ve İşaretler

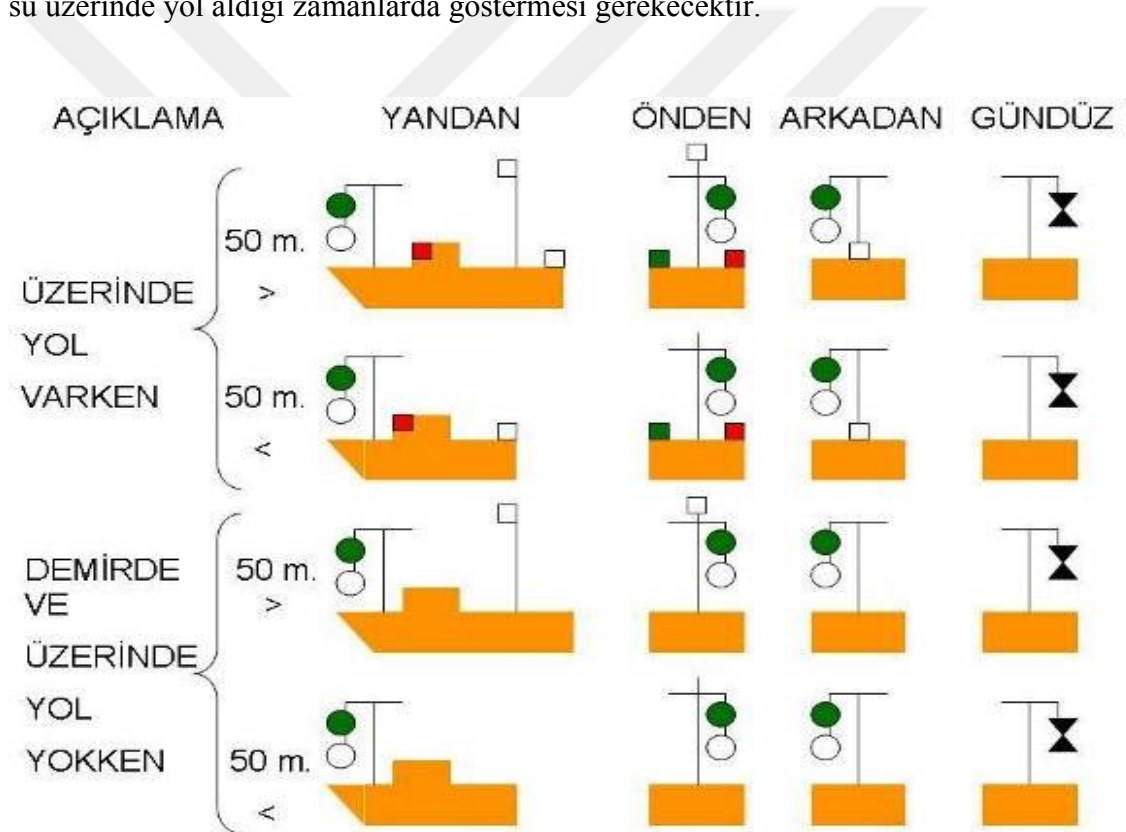
Bu bölümde belirtilen kurallar, bütün hava koşullarında uygulanacak şekilde olmalıdır. Fenerlere ait kurallar güneşin batışından doğuşuna kadar uygulanacak ve fenerler dışında diğer hiçbir ışık gösterilmeyecektir. Bu fenerler, kısıtlı görüşlerde güneşin doğuşundan batışına kadar da gösterilecek ve gerekli görülen diğer bütün koşullarda da gösterilecektir. Şekillerle ilgili kurallar gündüzleri uygulanacaktır.

Üzerinde yol bulunan ya da demirli olan bir balıkçı teknesi, eğer balıkçılık faaliyetlerinde bulunuyorsa yalnızca bu kuralda yer alan şekil ve fenerleri gösterecektir. Bir tekne trol çekme işiyle uğraşıyorsa;

Dik bir doğru üzerinde tepeleri birbirine bitişik biri diğerinin üstünde iki koni ya da dik bir doğru üstünde alttaki beyaz üstteki yeşil renkte ve ufkun her tarafından görülebilir iki fener gösterecektir. 20 metre altı tekneler ise şekil göstermek yerine sepet gösterebilecektir.

Bir silyon fenerini ufkun her tarafından görülen yeşil fenerin üstünde ve bir silyon fenerini de gerisinde gösterecek, 50 metre altı tekneler için böyle bir şart istenmeyecek ancak istedikleri takdirde gösterebileceklerdir.

Bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve bir pupa fenerini su üzerinde yol aldığı zamanlarda göstermesi gerekecektir.

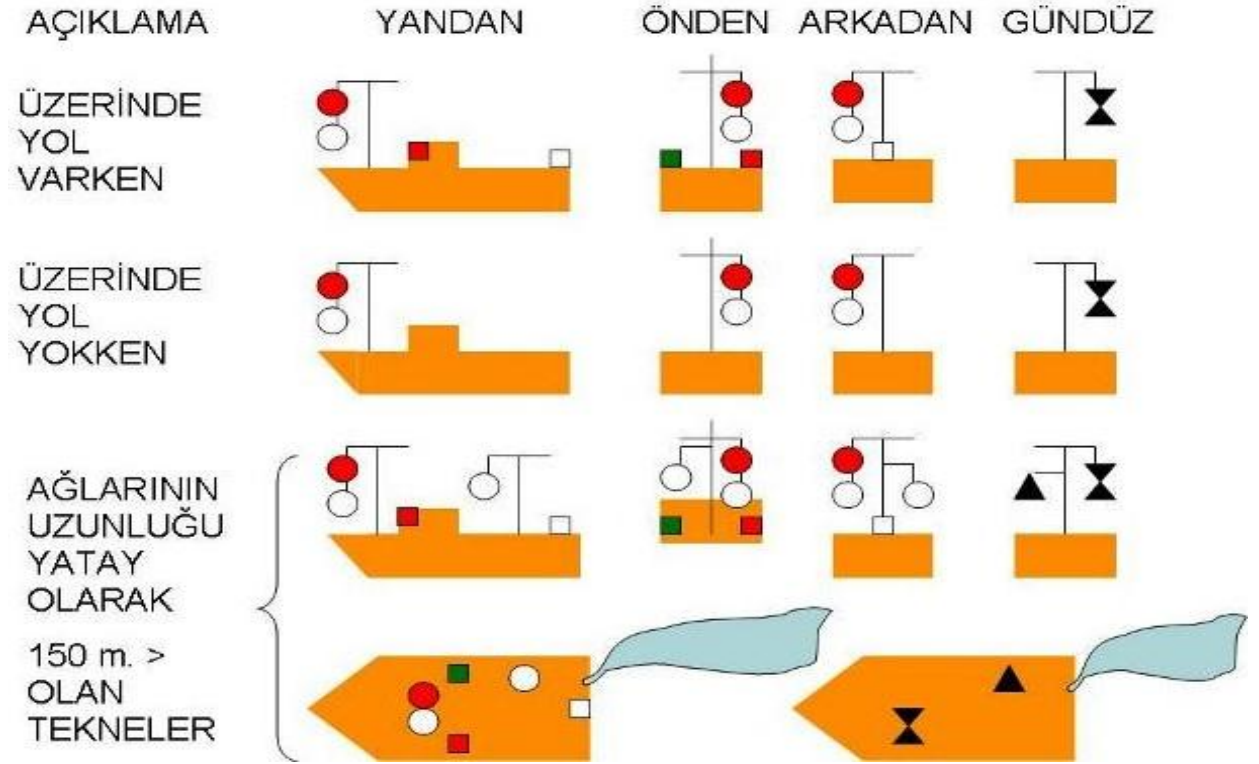


Şekil 40. Trol işiyle meşgul balıkçı gemisi

Trol çekmek dışında balıkçılıkla uğraşan bir tekne;

Üstteki kırmızı, alttaki beyaz renkte olan ve dikey bir doğru üzerinde bulunan, ufkun her tarafından görülür iki fener veya dikey bir doğrultuda ve biri diğerinin üstünde tepeleri birbirine bitişik iki koni gösterecek, boyu 20 metreden kısa olan bir tekne bu şekil yerine, bir sepet gösterebilecektir.

Denize döşedikleri takımlar tekneden yatay olarak 150 metreden daha açığa doğru uzandığı takdirde, takımlar doğrultusunda ufkun her tarafından görülür beyaz bir fener veya tepesi yukarı doğru olan bir koni şekli gösterecektir. Su üzerinde yol alırken, bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve pupa fenerini de gösterecektir.



Şekil 41. Trol dışı balıkçılıkla uğraşan tekne

Balıkçılık faaliyetlerinde bulunmayan bir balıkçı teknesi bu kuralın belirttiği şekil ve fenerleri değil kendi ebatındaki tekneler için belirlenen fenerleri göstermesi gerekmektedir.

3.7.2. Fenerlerin ve Şekillerin Yerleştirilmeleri ve Teknik Ayrıntıları

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğünde Lahika 1 olarak adlandırılan hükümlerde belirtilen ayrıntılar şunlardır:

Balıkçılık yapan bir tekne, 6 metreden düşük 2 metreden fazla olmayan bir mesafeye denize döşediği takımların yönünü gösteren biri beyaz, biri kırmızı iki fener

koyacaktır. Silyon fenerlerinden yukarıya, borda fenerlerinden aşağıya konulmayacak bu fenerler, ufkun her tarafından görünür olacaktır.

3.7.3. Birbirlerine Yakın Bir Halde Balıkçılık Yapan Balıkçı Tekneleri için Ek İşaretler

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğünde Lahika 2 olarak adlandırılan hükümlerde belirtilen ayrıntılar şunlardır:

Trol işiyle uğraşan bir tekne yüzey ya da dip ağlarını kullanırken:

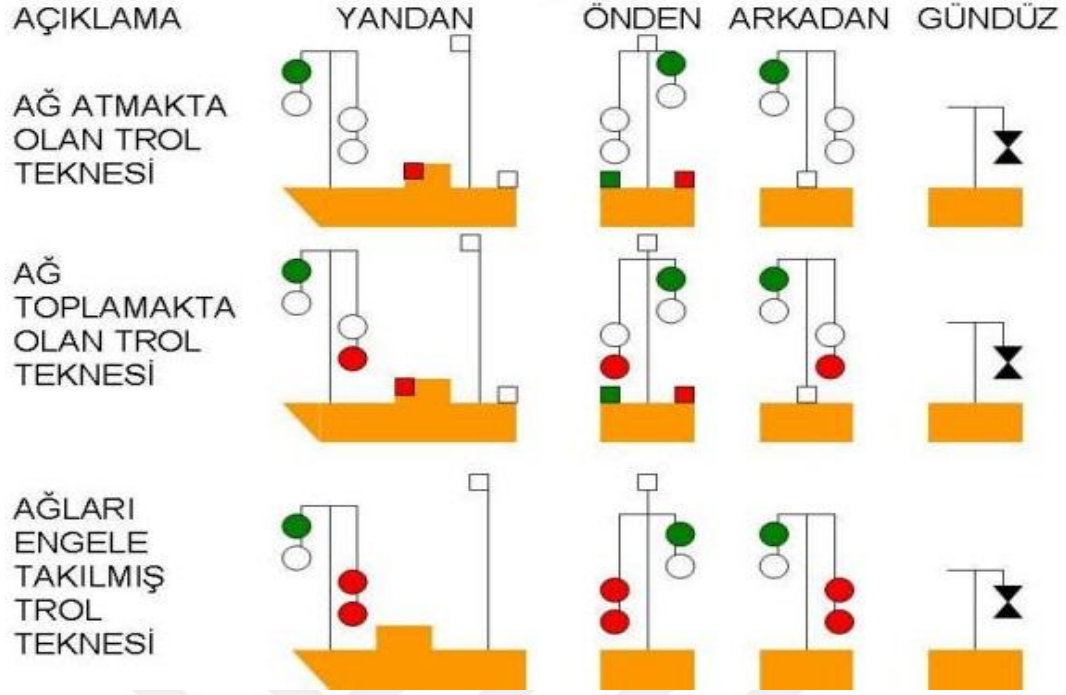
Ağlarını atarken: Her ikisi de beyaz olan dikey bir doğru üzerinde iki fener;

Ağlarını toplarken: Üstteki beyaz alttaki kırmızı olmak üzere dik doğru dikey bir doğru üzerinde iki fener;

Ağın bir engele takılması halinde: Her ikisi de kırmızı olan dikey bir doğru üzerinde iki fener gösterebilirler.

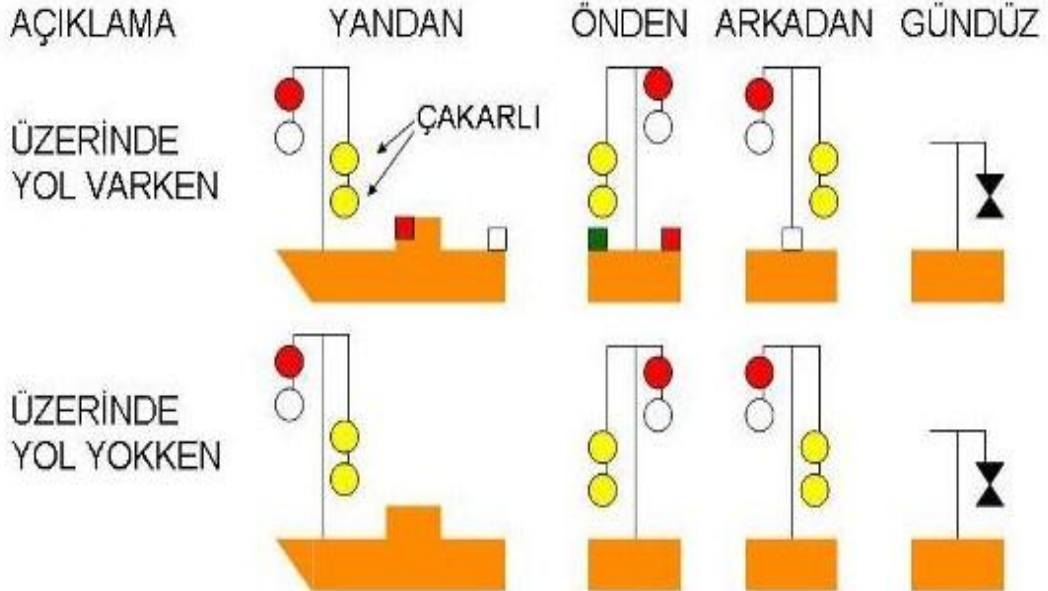
Birlikte trol ile uğraşan iki tekneden her biri: Geceleyin çifti teşkil eden diğer teknenin doğrultusunda ve ileriye doğru yönetilen bir projektör ışığı ile,

Üst kısımda 2 (a) da belirtilen fenerleri ağlarını atarken, toplarken ya da ağları bir engele takıldığı durumlarda gösterebilirler.



Şekil 42. Trol işi ile meşgul balıkçı teknesi

Torbalı ağ için gerekli işaretler: tekneler eğer balıkçılık faaliyetinde bulunuyorsa dik bir doğru üstünde iki fener gösterecek, ışık süresi sönük kalması süresiyle aynı olacak bu fenerler nöbetleşe parlayacaklardır.



Şekil 43. Torbalı ağ balıkçılığı ile meşgul balıkçı teknesi

3.8. Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi, (1979) (INMARSAT – 79)

Seyir, mal, can ve çevre emniyeti açısından önemli durumların ilgili yerlere zamanında iletilebilmesi, kurtarma birimlerinin oluşan kazalara anında müdahale edebilmesi ve seyir duyuruları için denizde haberleşme ciddi önem arz etmektedir. VHF kanalları aracılığıyla, denizde tehlike ve emniyet haberleşmesi yapılmaktadır. INMARSAT sözleşmesi, gemilerin haberleşmesi ve idaresi, can güvenliği ve genel olarak denizde standart haberleşme sağlamak amacıyla 1979 yılında kabul edilmiştir. Denizde güvenlik ortamının oluşturulabilmesi yalnızca gemiden yapılacak bir durum değil, sahil, kara ve geminin sağlıklı haberleşmesi ile mümkündür.

Denizden gelebilecek tehlike ikazlarını dikkate alarak etkin arama kurtarma çalışmaları yapılabilmesi için SAR Sözleşmesi (1979), IMO'dan denizde haberleşme olanaklarını geliştirmesini talep etmiştir. Bu bağlamda IMO, 1999 yılında Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemini (GMDSS) insanlarla tanıştırmıştır. GMDSS'in amacı telsiz telgraf teçhizatlarının koordinasyonlu bir şekilde çalışmasıyla yeni bir denizde güvenlik haberleşmesi oluşturmaktır. Yeryüzü ve gökyüzündeki haberleşme yöntemlerini kullanan GMDSS, gemiyle gemi, karayla gemi ve gemiyle kara arasında yazılı, sözlü ve görüntülü bilgi aktarımı yapan yöntem ve cihazların tümüne verilen isimdir. Uluslararası sularda seyir yapan 300 gros tonilato ve üstü gemiler ile 12 ve daha çok yolcu taşıyan gemiler GMDSS sisteminin yükümlülüklerini yerine getirmek zorundadır.

3.9. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW - 78)

Bu sözleşme, denizde çalışmak isteyenlerin alması gereken eğitimleri, yeterlilik yükseltmelerini, eğitimde kalite standartlarını, gemilerde vardiya tutma esaslarını ve benzer birçok konuya dair esasları belirlemektedir. Koordinatörlük görevini IMO'nun yürüttüğü STCW-1978, denizlerde çevre kirliliğinin azaltılması ve can ve mal güvenliğini artırılması için IMO'ya üye tüm devletlerden gemi adamlarının STCW 78'in hazırlamış olduğu standartlara göre eğitimini talep etmektedir. STCW-78

sözleşmesinin ilk amacı, gemi adamlarını sözleşmenin standart hale getirdiği vardiya tutma, eğitim ve belgelendirme esaslarına uygun olarak yetiştirmektir. Diğer amaçları ise gemi adamları ehliyetlerinin standart yani uluslararası geçerli hale gelmesi ve vardiya tutma kurallarına standartlar getirerek denizlerde ve kıyılarda emniyet ve güvenliği arttırmaktır.

3.10. Seyir Duyuruları Hazırlama ve Yayımlama Hizmetleri Yönetmeliği, 1996

1738 sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu'na dayanılarak hazırlanan bu yönetmeliğin amacı ülkemiz denizlerinde denizcilerin can ve mal emniyetini sağlamaya yönelik seyir duyurularının yayımlanması kriterlerini belirlemektir.

Türkiye'nin karasularında, iç sularda ve çevre denizlerinde, denizcilerin can ve mal emniyetinin sağlanmasına yönelik her husus SHOD'a bildirilir. SHOD, kendisine intikal eden bilgileri değerlendirerek gerekli seyir duyurularını hazırlar ve bunları "denizcilere duyuru formu" ile; TRT, Türk Telekomünikasyon A.Ş., NAVTEX Koordinatörlüğü ve gerektiğinde Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü ile diğer yayım organlarından yayımlar.

ÖRNEK:

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI SEYİR HİDROGRAFI VE OŞİNOGRAFI
DAİRESİ BAŞKANLIĞINDAN BİLDİRİLMİŞTİR.

DENİZCİLERE 171 SAYILI BİLDİRİ

EGE DENİZİ

ÇEŞME 38°13'40"N, 26°23'24"E MEVKİİNDEKİ BOZALAN FENERİ

GEÇİCİ OLARAK SÖNMÜŞTÜR.

DENİZCİLERE DUYURULUR.

Şekil 44. Denizcilere Duyuru Formu

3.11. Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği

30328 resmi sayılı son olarak 10.02.2018 tarihinde güncellenen bu yönetmelik, gemi adamları ve kılavuz kaptanlara yönelik eğitim, sınav, yeterlilik, sağlık durumları, belgelendirme, elektronik kayıt işlemleri ve vardiya tutma konularında kuralları, disiplin işlemlerini belirler. Ayrıca denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşlara yönelik idari yaptırımları düzenler.

3.11.1. Balıkçı Gemisi Kaptanı Olma Şartları

Balıkçı gemisi kaptanı olmak isteyenlerin şu özelliklere sahip olmaları gerekmektedir;

- a. On sekiz yaşını bitirmiş olmak,
- b. Balıkçı gemisi güverte tayfası olarak en az yetmiş iki ay veya gemici veya usta gemici olarak en az otuz altı ay veya güverte lostromosu olarak en az on iki ay deniz hizmeti olan veya, balıkçı gemisi kaptanı eğitimini/müfredatını veren lise ve dengi okulların balıkçılık ve su ürünleri dalı mezunları ile Yüksek Öğretim Kuruluna bağlı denizcilik eğitimi veren kurumların su ürünleri, su ürünleri mühendisliği, balıkçılık teknolojisi veya balıkçılık teknolojisi mühendisliği bölümü mezunu olmak,
- c. Şartlarını idarenin belirlediği balıkçı gemisi kaptanı olma sınavında başarılı olmak.

Açık deniz balıkçı gemisi kaptanı olmak isteyenlerin şu özelliklere sahip olmaları gerekmektedir;

- a) Yirmi yaşını bitirmiş olmak,
- b) En az yetmiş iki ay usta gemici veya en az otuz altı ay güverte lostromosu, ya da en az yirmi dört ay balıkçı gemisi kaptanı veyahut sınırlı vardiya zabiti olarak çalışmak,

- c) Şartlarını idarenin belirlediği açık deniz balıkçı gemisi kaptanı olma sınavında başarılı olmak.

3.12. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

06/11/1998 tarih ve resmi gazetede yayınlanan 23515 sayılı Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Türk Boğazları'nda can, seyir, çevre ve mal güvenliğini sağlamak maksadıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Boğazlarımızda seyir yapacak tüm gemileri içerir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları tüzüğün genel hükümler 2. Bölümünde, IMO'nun kabul ettiği COLREG 72'nin trafik ayırım düzenleriyle ilgili olan 10. Maddesine uygun olarak düzenlenmiştir.

Tüzüğün genel hükümleri, 2. Bölüm uyarınca, Türk Boğazları'ndan geçecek gemiler şu şartları sağlayacaklardır:

a) Boğazlardan geçecek gemiler, bayrak ülkelerinin mevzuatındaki ve dünya genelindeki kurallar dahilinde denize elverişli olacaklardır.

b) Tüzüğün 6.maddesinin (b) bendinde aktarılan Seyir Planı II'yi vermeden önce kaptanlar, gemilerinin aşağıda yazılı şartlara teknik açıdan sahip olduğundan emin olacak ve bu konuyu jurnallerine not edeceklerdir. Ayrıca gemiler bu koşulları sağlamıyorsa bu durum Trafik Kontrol Merkezine bildirilecektir.

1) Her an manevra yapabilmek için ana makine ve yardımcı makineler çalışır durumda olacaktır.

2) Her an devreye girebilecek şekilde acil durum jeneratörleri hazır bulundurulacaktır.

3) Dümen donanımları ile radar ve pusula normal çalışır durumda olacaktır.

- 4) Köprüüstü cihazları, gemi düdüğü ve seyir fenerleri, tam ve çalışır durumda olacaklardır.
- 5) Başta köprüüstü, dümen dairesi, makine dairesi ile baş ve kıçta bulunan gemi içi haberleşme aygıtları ve tehlike alarmları çalışır vaziyette olacaklardır.
- 6) Haberleşme cihazları (VHF) iyi durumda ve çalışır vaziyette olacaktır.
- 7) Her an kullanıma hazır olacak şekilde iyi durumda en az bir dürbün ve ışıldak köprüüstünde bulunacaktır.
- 9) Başlarında personel bulunacak her iki demir de fundaya hazır olacak şekilde ırgat ve donanımı çalışır durumda olacaktır.
- 10) Baş ve kıçta kullanıma hazır el inceleri, birer yedekleme halatı bulunacaktır. Yukarıda belirtilenlere ilaveten tehlikeleri yük gemilerinde yedekleme için özel bir tel halatı baş ve kıçta hazır şekilde bulundurulacaktır.
- 11) Gemiler Türk Boğazları'na girerken başa trimli durumda olmayacak ayrıca dümen tutmayı ve manevrayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacaklardır.
- 12) Geminin pervanesinin tamamı olabildiğince suyun altında kalacak şekilde trimli olacaktır. Zaruri durumlarda ise pervane çapının % 5'i kadar ölçüde pervane kanadı, su üstünde kalabilecektir.
- 13) Gemiler baş ve başın ilerisideki bölgenin köprüüstünden görülebileceği şekilde trimli yükleneceklerdir.
- 14) Notik neşriyatlar ve Türk Boğazları'nın son harita düzeltmeleri de gemide bulundurulacaktır.
- 15) Gemide, STCW/78-95 standartlarında gemi adamı bulundurulacaktır.

16) Müdahale ekipleri ve ekipmanları acil durumlara karşı her an hazır olacaktır.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler, 4. Bölüm gereğince, Boğazlarımızda avlanmak, yüzmek, kürekle ve yelkenle seyretmek yasaktır. Ancak bu faaliyetlerden spor maksatlı kürek, yelken ve yüzme yarışları için mevcut idareden izin alınması gerekmektedir.

3.13. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ

11.09.2007 tarihli ve 26640 sayılı resmi gazetede yayımlanan bu tebliğin amacı Kıyılarımızdaki seyir emniyetini tahsis etmek ve deniz güvenliğini arttırmak amacıyla deniz araçlarında kullanılacak olan AIS Klas-B CS cihazının hangi gemi tiplerine ve hangi boydaki gemilere takılacağına ilişkin kuralları belirlemektir. Bu tebliğin dayandığı mevzuat; 618 sayılı ve 17.04.1925 tarihli Limanlar Kanunu, 4922 sayılı ve 14.06.1946 tarihli Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 16998 sayılı ve 25/5/1980 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS-74)’dir. Bu tebliğin temel ilkeleri şunlardır;

- 1) Yaşanabilecek olaylara karşı seyrüseferin emniyetini ve artırmak,
- 2) Kayıp ve olumsuz durumlara karşı arama kurtarma faaliyetlerine destek vermek,
- 3) Yaşanabilecek deniz kazalarının önüne geçmeye çalışmak ve acil müdahale etmek,
- 4) Çeşitli ihlallerin ‘balıkçı gemilerinin kendilerine ait olmayan karasularına avlanması, kuraldışı göç, düşük ÖTV’li yakıtların kuralsız kullanımının’ önüne geçmek.
- 5) İlgili mercilerle işbirliği kurmak ve sürdürmek,
- 6) Hangi tip gemilerin AIS Klas-B CS cihazını bulundurması gerektiğini saptamak,

7) AIS Klas-B CS cihazının hangi özelliklerde olması gerektiğini saptamaktır.

Balıkçı tekneleri için Tebliğin 9. Maddesine göre AIS Klas-B CS cihazının özellikleri şu şekilde olmalıdır:

(1) Bütün özelliklere ek olarak, balıkçı tekneleri ile balıkçı teknelerinde bulunan AIS Klas B CS Transponder Cihazları diğer balıkçıların göndereceği AIS mesajlarını izleyemeyecekler ve birbirlerini değil de diğer deniz vasıtalarını görebilecektir.

(2) Tüm deniz vasıtaları AIS mesajlarının tamamını görebilecek ama balıkçı tekneleri bunu yapamayacaklardır.

(3) Balıkçı teknelerine ait AIS bilgilerini, balıkçı teknelerinde bulunan ve AIS kıyı istasyonları dışındaki tüm AIS cihazları normal şekilde görüp izleyebileceklerdir.

4. TARTIŞMA ve SONUÇLAR

Bu çalışmada balıkçılık faaliyetleri ve balıkçı gemileri ile deniz taşımacılığı kapsamındaki tüm gemilerin karşılıklı etkileşimleri, kullandıkları ortak deniz alanlarında olası çatışmalar ve faaliyetlerini kısıtlayan süreçler üzerinde durulmuştur. Çalışmada daha çok her iki sektörün faaliyetlerini yöneten mevzuata ait kanun, yönetmelik, tüzük ve tebliğler öncelikle incelenmiştir. İncelenen mevzuatta her iki sektörün faaliyetleri açısından mevcut anlaşmazlıklarla ilgili hususların varlığı, eksiklikleri ve mevcut problemleri çözebilme kabiliyetleri araştırılmıştır. Daha sonra her iki sektörün faaliyetlerini yöneten mevzuatlar ayrı ayrı derlenmiştir. Diğer yandan her iki sektörün faaliyetleri ile ilgili mevcut olmayan mevzuat veya ihtiyaç duyulabilecek hususlar ile ilgili tavsiyelerde bulunulmuştur.

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün 10. kuralı denizlerdeki trafik ayırım düzeni ile ilgilidir. Gemilerin, trafik ayırım düzeninde nasıl tutum geliştireceklerini belirtir. Özellikle boğazlarımızda en önemli sorunlardan bir tanesi balıkçı gemilerinin trafik ayırım düzenini gereksiz şekilde işgal etmesi ve akan deniz trafiğini sekteye uğratmasıdır.

10. kural, trafik ayırım düzeni içinde bulunan bir geminin trafik şeridindeki güvenli bir şekilde kullanabildiği müddetçe iç trafik bölgesini kullanmayacağını söylemektedir Bununla beraber balıkçı gemileri, yelkenli gemiler ve 20 metreden küçük gemiler iç trafik bölgesini kullanabilmektedirler. Buradan anlaşılacağı üzere avcılıkla uğraşan tekneler ve şahıslar iç trafik bölgesini kullanabilirler. Buna rağmen birçok tekne sahibinin İstanbul Boğazı'ndaki sınırları bilmediği için ayırım düzeni içerisine girişler yaşanmaktadır.

Kural uyarınca; normal haller (karşıdan karşıya geçme, giriş çıkış yapma) dışında bir tekne; Acil durumlar, ani tehlikeden kaçınma ve bir ayırım bölgesi içinde balıkçılıkla uğraşıldığı haller dışında ayırım hattını geçmeyecek ve ayırım bölgesine girmeyecektir.

4/1 Numaralı Ticari amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ gereği limanlarda, balıkçı barınaklarında, barınma ve çekek yerlerinde ve bu yerlerin girişindeki mendireklerin başından itibaren 100 m yarıçaplı alanda su ürünleri avcılığı yasaktır. Buna rağmen balıkçıların gece ve gündüz (ışıklarını kapatarak) liman içlerine ve liman giriş çıkışlarına ağ attıkları bu durumun diğer gemilerin manevra kabiliyetini kısıtladığı ve seyir emniyetini de tehlikeye attığı tespit edilmiştir.

15 metre ve üzeri balıkçı teknelerinin AIS Klas B kullanması Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğin gereği zorunlu tutulmuştur. Fakat 15 metre altı balıkçı tekneleri için böyle bir zorunluluk yoktur. Bu yüzden bu tekneleri, haritada yoğun olduğu bölgeler başlığı altında göstermek pek mümkün değildir. Bu durum da başta boğazlar gibi dar su bölgelerinde yapılan seyirler olmak üzere tüm bölgelerde çatışma ve ölümcül kaza risklerini arttırmaktadır.

Gemi adamları ve kılavuz kaptanlar yönetmeliğine paralel olarak oluşturulan gemi adamları eğitim ve sınav yönergesi birçok gemi adamına İngilizce öğrenimini ve SMCP bilmeyi şart koşturmuştur. Bu hususta yönetmeliğin belirlediği gemiadamı yeterlik belgelerine sahip olmak için yabancı dil sınavından (YDS) veya ÖSYM tarafından YDS'nin eşdeğeri kabul edilen ulusal/uluslararası yabancı sınav türlerinden aşağıdaki tabloda belirtilen puanlara denk puan almak gereklidir.

Tablo 4. Gemi adamları İngilizce başarı esasları (GAESY,2018)

Yeterlilik Adı	İngilizce Puanı
Yat Kaptanı(149 GT)	40
Yat Kaptanı(499 GT)	50
Yat Kaptanı(SINIRSIZ)	60
Elektro-Teknik Zabiti	40
Sınırlı makine zabiti	40
Sınırlı vardiya zabiti	50
Sınırlı başmakiniist	45
Sınırlı kaptan	50
Makine zabiti	45

Tablo 4. (devam) Gemi adamları İngilizce başarı esasları (GAESY,2018)

Yeterlilik Adı	İngilizce Puanı
Vardiya zabiti	50
İkinci makinist	50
Birinci zabıt	55
Başmakinist	55
Kaptan	60
Uzakyol Vardiya Makinisti	55
Uzakyol Vardiya Zabiti	55
Uzakyol İkinci Makinisti	55
Uzakyol Birinci Zabiti	60
Uzakyol Başmakinisti	60
Uzakyol Kaptanı	70

Burada dikkat çeken nokta bu gemi adamlarının arasında balıkçı gemisi kaptanlarının yer almamasıdır. Balıkçı teknelerinin deniz trafiğindeki rolü düşünüldüğünde balıkçı gemisi kaptanlarının yönergede belirtilen bu tabloda bulunmamaları eksikliklerdir. Balıkçı tekneleri ile diğer ticaret gemilerinin arasındaki kazaların birçoğunun nedeni iletişimsizliktir. Balıkçı gemisi kaptanlarında İngilizce bilme yeterliliği aranmadığı için yabancı bayraklı gemiler arasında olası bir çatışma anında gerekli iletişim kurulamayacak ve ne yazık ki kazalar gerçekleşecektir.

5. ÖNERİLER

Balıkçı teknesi kaptanları için özel eğitim, akabinde sertifika ya da ehliyet uygulaması getirilmelidir. Bu bağlamda balıkçı teknesi kaptanlarına bu eğitim ve sertifikalar şart koşulmalıdır.

Seyir esnasında iletişimi sağlamak, kazaların önüne geçmek için diğer gemi kaptanlarına olduğu gibi balıkçı teknesi kaptanlarına da yabancı dil şartı getirilmeli, idarenin belirleyeceği bir sınav notunun alınması şart koşulmalıdır.

Liman içinde kural ve uyarılara rağmen açık ve gizli bir şekilde sürdürülen, limana yanaşma ya da ayrılma yapan gemilerin manevra kabiliyetini ve seyir emniyetini tehlikeye atan balıkçılık faaliyetleri için ek önlemler alınmalı ya da mevzuatta güncellemelere gidilmeli, caydırıcı cezalar arttırılmalıdır.

Birçok geminin geçiş noktası ve iki denizin birleştiği nokta olması yüzünden balıkçılık faaliyetleri yapılabilme olanağının çok olduğu bu yüzden trafik potansiyeli yoğun olan boğazlar ile ilgili mevzuatta güncellemelere gidilmelidir. İlgili kuruluşlar, mevcut ve gelişen şartları değerlendirerek paydaşların da görüş ve önerileri dahilinde yeni düzenlemelere gitmelidir.

KAYNAKLAR

- Dikel, S., 2005.** Kafes Balıkçılığı. Su Ürünleri Fakültesi Yayınları, Yayın No: 18, ISBN:975-487-123, s: 66-17.
- DTGM, 2019.** Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İstatistik Bilgi Sistemi. Ankara, Türkiye.
- Emre, Y. ve Kürüm, V., 1998.** Havuz ve Kafeslerde Alabalık Yetiştiriciliği Teknikleri. Minpa Matbaacılık Tic. Ltd. Şti. 232 s. ANKARA.
- Hoşsucu, H. 1998.** Balıkçılık 1, Avlama Araçları ve Teknolojisi. Ege Üniversitesi Su Ürünleri Yayınları, Yayın No: 55, ISBN: 975-483-377-X, 247 s. 126-132.
- İMEAK DTO, 2019.** İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası “2017 Deniz Sektörü Raporu”.
- MEGEP, 2008.** Balıkçı Gemileri ve Donanımları, Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi, Ankara, Türkiye.
- Stickney, R.R., 1994.** Principles of Aquaculture. University of Washington, School of Fisheries, USA.
- TAGEM, 2018.** Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü, Su Ürünleri, Temmuz 2018, Ürün no:24, s: 1-3.
- T.C. Resmi Gazete, 1971.** 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu. 13799, 04.04.1971, 13799, 2-24.
- T.C. Resmi Gazete, 2004.** Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliği. 25507, 29.06.2004.
- T.C. Resmi Gazete, 2011.** 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu. 27846, 14.02.2011, 931-1400.
- T.C. Resmi Gazete, 1995.** Su Ürünleri Yönetmeliği. 22223, 10.03.1995.
- T.C. Resmi Gazete, 2016a.** 4/1 Numaralı Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ. 13.08.2016, 29800.
- T.C. Resmi Gazete, 2016b.** 4/2 Numaralı Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğ. 13.08.2016, 29800.
- T.C. Resmi Gazete, 2018a.** Gemi Adamları Eğitim ve Sınav Yönergesi. 12159, 12.02.2018.
- T.C. Resmi Gazete, 2018b.** Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği. 30328, 13.02.2018.
- T.C. Resmi Gazete, 2007.** Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ. 26640, 11.09.2007.

- T.C. Resmi Gazete, 1996.** Seyir Duyuruları Hazırlama ve Yayımlama Hizmetleri Yönetmeliği. 22774, 01.10.1996.
- T.C. Resmi Gazete, 1978.** Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü. 16273, 29.04.1978.
- T.C. Resmi Gazete, 1998.** Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü. 23515, 06.11.1998.
- T.C. Resmi Gazete, 1980.** Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Uluslararası Teşkilatı (INMARSAT) Sözleşmesi ve İşletme Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı. 01025, 15.01.1980.
- T.C. Resmi Gazete, 1989.** Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. 20152, 28.4.1989.
- TÜİK, 2019.** Türkiye İstatistik Kurumu, Su Ürünleri İstatistikleri. Ankara, Türkiye.
- URL-1, 2017.** <https://www.merakedene.com/trol-avciligi-nedir.html> (15.04.2019)
- URL-2, 2014.** <https://mustafaasan.wordpress.com/girgir-tekneleri/> (15.04.2019)
- URL-3, 2018.** <https://www.balikmarketim.com/blog/icerik/uzatma-aglari> (15.04.2019)
- URL-4, 2019.** <http://www.kilicdeniz.com.tr/akvakultur/> (15.04.2019)
- URL-5, 2014.** <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> (15.04.2019)
- URL-6, 2014.** <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> (15.04.2019)
- URL-7, 2014.** <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> (15.04.2019)
- URL-8, 2014.** <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> (15.04.2019)
- URL-9, 2014.** <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> (15.04.2019)
- URL-10, 2014.** <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> (15.04.2019)

- URL-11, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-12, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-13, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-14, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-15, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-16, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-17, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-18, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-19, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-20, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-21, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-22, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-23, 2014.** [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))

- URL-24, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/(15.04.2019))
- URL-25, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yolcu-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yolcu-gemileri/(15.04.2019))
- URL-26, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/is-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/is-gemileri/(15.04.2019))
- URL-27, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/is-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/is-gemileri/(15.04.2019))
- URL-28, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yardimci-gemiler/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yardimci-gemiler/(15.04.2019))
- URL-29, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yardimci-gemiler/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yardimci-gemiler/(15.04.2019))
- URL-30, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yardimci-gemiler/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yardimci-gemiler/(15.04.2019))
- URL-31, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/acik-deniz-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/acik-deniz-gemileri/(15.04.2019))
- URL-32, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/acik-deniz-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/acik-deniz-gemileri/(15.04.2019))
- URL-33, 2014. [http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/acik-deniz-gemileri/\(15.04.2019\)](http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/acik-deniz-gemileri/(15.04.2019))
- URL-34, 2013. <https://www.denizhaber.com.tr/silede-kuruyuk-gemisi-balikci-teknesine-carpti-tekne-alabora-oldu-haber-61105.htm> (30.03.2015)
- URL-35, 2018. <https://www.denizhaber.com.tr/kochide-balikci-teknesiyle-gemi-catisti-haber-83553.htm> (09.08.2018)
- URL-36, 2017. <https://www.denizhaber.com.tr/fethiyede-gulet-ile-balikci-teknesi-catisti-1-olu-1-yarali-haber-83643.htm> (05.10.2017)
- URL-37, 2015. <https://www.denizhaber.com.tr/abd-savas-gemisiyle-guney-koreli-balikci-teknesi-catisti-haber-74144.htm> (22.09.2015)
- URL-38, 2016. <https://www.denizhaber.com.tr/balikci-teknesi-ile-petrol-tankeri-catisti-12-kisi-kayip-haber-76851.htm> (09.05.2016)
- URL-39, 2016. <https://www.denizhaber.com.tr/istanbul-bogazinda-capasi-kopan-balikci-teknesi-suruklendi-haber-77444.htm> (22.10.2016)
- URL-40, 2017. <https://www.denizhaber.com.tr/yuk-gemisi-balikci-teknesi-ile-catisti-5-kisi-yasamini-yitirdi-haber-64064.htm> (11.01.2017)

URL-41, 2015. <https://www.denizhaber.com.tr/karadenizde-etkili-olan-siste-iki-balikci-teknesi-catisti-biri-batti-haber-67592.htm> (18.08.2015)

URL-42, 2016. <https://www.denizhaber.com.tr/dogu-cin-denizinde-malta-bayrakli-yuk-gemisi-balikci-teknesine-carpti-17-kayip-haber-68001.htm> (09.05.2016)

URL-43, 2016. <https://www.denizhaber.com.tr/girgir-teknesi-balik-ciftligine-girdi-haber-70621.htm> (26.10.2016)



ÖZGEÇMİŞ

26.02.1989 yılında Kayseri’de doğdu. İlköğretimini İstanbul’da Çamçeşme İlköğretim Okulu’nda tamamladı. Liseyi Kartal Medine Tayfur Sökmen Süper Lisesi’nde okudu. 2008 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Fakültesini Balıkçılık Teknolojisi Bölümünü kazandı ve 2012 yılında buradan mezun oldu. 2013 yılında Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’ne Gemi Yönetimi Öğretmeni olarak atandı ve buradaki görevini sürdürmektedir. 2015 yılında Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Su Ürünleri Anabilim Dalı’nda başladığı yüksek lisans öğrenimine halen devam etmektedir.

