



**T.C.
SAYIŞTAY
BAŞKANLIĞI**

**KIYI EMNİYETİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
2011 YILI RAPORU**

Bu rapor, 03.12.2010 tarih ve 6085 sayılı Kanun, 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kanun Hükümünde Kararname uyarınca düzenlenmiştir.

Sayıştay

Teşebbüsün adı : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
Teşebbüsün Merkezi : İstanbul
İlgili Bakanlık : Ulaştırma Bakanlığı
Esas Sermaye : 51.094.639,44 -TL
Ödenmiş Sermaye : 51.094.639,44- TL
Ödenmemiş Sermaye : -

KARAR ORGANI

(Yönetim Kurulu)

Karar organındaki unvanı	Adı ve Soyadı	Temsil ettiği Bakanlık veya Kuruluş	Kuruluştaki görevi veya mesleği	Görevde bulunduğu süre	
				Başlama Tarihi	Ayrılış Tarihi
1- Başkan	Salih ORAKCI	KEGM	Genel Müdür	28.09.2005	Devam ediyor
2- Üye	Mehmet Acar DOĞAN	KEGM	Genel Müdür Yrd.	28.05.2008	Devam ediyor
3- Üye	Hüseyin Gani AYGÜN	KEGM	Genel Müdür Yrd.	04.03.2010	Devam ediyor
4- Üye	Orhan ÖGE	Ulaştırma Bakanlığı	Savunma San. Müsteşar Yrd.	04.01.2007	Devam ediyor
5- Üye	Erol ÇITAK	Ulaştırma Bakanlığı	DLH İnşaatı Genel Müdür	12.11.2009	Devam ediyor
6- Üye	Mustafa BİTİREN	Hazine Müsteşarlığı	Hazine Müst. Personel Daire Başkanı	30.12.2010	Devam ediyor

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
I- TOPLU BAKIŞ	I
A-Kıyı emniyeti hizmetlerinin Dünya ekonomisindeki yeri	I
B-Kuruluşun tarihçesi, Türkiye ekonomisindeki yeri ve gelişimi	IV
C-Öneriler	IX
II- İDARİ BÜNYE	1
A-Mevzuat	1
B-Teşkilat	2
C-Personel durumu	6
III- MALİ BÜNYE	12
A-Mali durum	13
B-Mali sonuçlar	17
IV- İŞLETME ÇALIŞMALARI	19
A-İşletme bütçesinin genel durumu	19
B-Finansman	21
C-Giderler	22
D-Tedarik işleri	25
E-Üretim ve maliyetler	29
1-Üretim	29
2-Üretim maliyetleri	63
F-Pazarlama	66
G-Sigorta işleri	72
H-İşletme sonuçları	73
I-Bağlı ortaklıklar ve iştirakler	79
J-Kalkınma planı ve yıllık programlar	81
V- BİLANÇO	93
A-Aktif (Varlıklar)	93
B-Pasif (Kaynaklar)	108
VI- GELİR TABLOSU	115
VII- EKLER	123

Kısaltmalar

AIS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
ASP	: Uygulama Servis Sağlayıcısı
DÇÖT	: Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
DGCS	: Sahil Güvenlik Direktörlüğü
DSC	: Sayısal Seçici Çağrı
EPDK	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu
EPIRB	: Tehlike Yerini Bildirir Radyo Vericisi
GMDSS	: Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GTH	:Gemi Trafik Hizmet
HF	: Yüksek Frekans
IALA	: Uluslararası Fener Otoriteleri Birliği
IMRF	: Uluslararası Deniz Kurtarma Federasyonu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ITU	: Uluslararası Telekomünikasyon Birliği
ISU	: Uluslararası Kurtarıcılar Birliği
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KDV	:Katma Değer Vergisi
KİT	:Kamu İktisadi Teşebbüsü
KKTC	:Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
LOF	: Lloyd's Open Form
MDV	: Maddi Duran Varlık
MF	: Orta Frekans
NAVTEX	: Deniz güvenlik bilgisi
OPRC	: Petrolden Kaynaklanan Deniz Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği
ÖİB	:Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
ÖTV	:Özel Tüketim Vergisi
ÖYK	:Özelleştirme Yüksek Kurulu
SAR	: Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi
SOLAS	: Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi
TAD	: Trafik Ayrım Düzeni
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TBMM	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TDS	: Türkiye Denizciler Sendikası
TOF	: Turkish Open Form
TÜDEK	: Türkiye Denizcilik Kurumu
TÜHİS	: Türk Ağır Sanayi ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası
VHF	: Çok Yüksek Frekans
YPK	:Yüksek Planlama Kurulu

I. TOPLU BAKIŞ

A-Kıyı emniyeti hizmetlerinin Dünya ekonomisindeki yeri:

Deniz taşımacılığının önem kazandığı ilk dönemlerden itibaren seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla kıyılarda ve önemli su geçitlerinde bazı seyir yardımcılarının kullanılmaya başlandığı bilinmektedir. Bunların ilki deniz fenerleridir. Akdeniz'den başlayıp Karadeniz'de biten bir sefer yerkürede olabilecek en zıt deniz koşullarından geçtiğinden, bilinen en eski deniz fenerinin, Karadeniz kıyısındaki kolonilere gidip gelen gemi sayısının arttığı bir dönem olan İÖ 7. yüzyılda Çanakkale-Kumkale'de yapıldığına ilişkin çeşitli kanıtlara rastlanmaktadır. MÖ 2. yüzyılda ise İstanbul Boğazı'nın iki yakasına kurulan fenerlerle Türk Boğazları'nda seyir güvenliğinin sağlanmaya çalışıldığı belirtilmekte olup, o dönemde inşa edilen fenerlerden günümüze kadar korunarak kalan ender örneklerinden biri de Antalya-Patara'da bulunmaktadır.

Ülkelerin denizciliğe verdiği önemin bir göstergesi durumunda olan fenerler, 19. yüzyılda buharla çalışan gemilerin hizmete verilmesiyle birlikte daha da önem kazanmış ve deniz ticaretinin artması sonucu çok sayıda deniz feneri inşa edilmiştir. Enerji kaynakları ve optik alandaki gelişmelere paralel olarak da fenerlerde önce bitkisel ve mineral yağlar kullanılırken, 1860'tan itibaren elektrik arkından elde edilen ışık kullanılmaya başlanmış, Teuler ve Borda aynalarının yerini de 1882'de Fresnel mercekleri almıştır. Sabit ışıktan kesikli ışığa geçilmesi ve değişik renkli ışık kullanımıyla birlikte fenerlerin optik donanımı önemli ölçüde geliştirilmiştir.

Yaşanan bu gelişmeye paralel olarak dünyadaki seyir emniyeti ile ilgili yetkililer seyir yardımcılarının kullanılması ve ortak standartların oluşturulması konusunda görüş birliğine varıp düzenli olarak her 4 veya 5 senede bir konferanslar düzenlemeye başlamışlardır. 1957 senesinde ise sabit bir organizasyon kurulmasına karar verilmiş, Kıyı Emniyeti İşletmesi de 1958 yılında bu kuruluşa üye olmuştur. Bugünkü ismi IALA (International Association of Lighthouse Authorities/ Uluslararası Fener Otoriteleri Birliği) olan ve Merkezi Fransa-St Germain-en-Laye'da bulunan Kuruluşun Genel Sekreterliği, bağlı olarak çalışan yerleşik sekreteryası, çeşitli konularda çalışan Teknik Komiteleri, Endüstri Üyeleri Komitesi ve konferans yürütme komitesi bulunmaktadır.

Gemi trafiğinin yoğun olduğu dar sulara ve limanlarda seyir güvenliğinin fenerler ve benzeri diğer seyir yardımcılarıyla sağlamanın yetersiz kaldığı durumlarda karaya yerleştirilen radarlar yardımıyla verilen Gemi Trafik Hizmeti (GTH)'ne ilk olarak 27 Şubat 1948 tarihinde İngiltere'ye bağlı Adam Adası'ndaki Douglas limanında başlanılmıştır. Aynı yıl Liverpool limanında hizmete verilen GTH ise özel tasarım radarlarla yapılan ilk uygulama olmuştur.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından GTH'nin kullanımına yönelik ilk karar 1968 yılında kabul edilen A.158 (ES.IV) "Liman Destek Hizmetleri Tavsiyesi" olmuş, bunu 1985 yılında alınan A.587 (14) "GTH için Kılavuz" kararı izlemiştir. Daha sonra 27.11.1985 tarihinde alınan bir kararla "GTH için Kılavuz" güncellenmiştir.

Haziran 1997 tarihinde de IMO Deniz Güvenliği Komitesi tarafından GTH'ye yönelik düzenlemenin kabul edildiği, SOLAS 74 Sözleşmesinde gerekli değişiklikler ise Aralık 2000 tarihinde yapılmıştır. Bilgisayar ve iletişim teknolojisinin kullanımıyla birlikte gelişen bu hizmet Türk Boğazları'nda olduğu gibi, karadan sağlanan seyir emniyetinin önemli bir aracı haline gelmiştir.

Denizde can ve mal emniyetinin sağlanmasında en önemli unsurlardan biri de haberleşme hizmetidir. Konumlarını ve rotalarını belirlemek için belli yöntemler geliştiren denizcilerin ilk dönemlerde zora düştüklerinde yardım istemek için ateş yakmak ve işaret flamaları kullanmak gibi bazı araçlardan faydalanmaya çalıştıkları, zamanla dürbünün geliştirilmesi, işaret flamalarının standart hale gelmesi, karada kullanılan Semaforun deniz haberleşmesine de uyarlanması ve elektrikli telgraf için geliştirilen Mors kodları kullanılıp ışıkla uzaklarla haberleşmeye başlanmasıyla deniz haberleşmesinde oldukça önemli ilerlemelerin sağladığı bilinmekte olup, bu alandaki gerçek gelişme 20. yüzyılın başlarından itibaren elektromagnetik dalgaların haberleşmede kullanılmasıyla olmuştur

1900 yılından itibaren başlanılan bu hizmet kısa sürede gelişmiş ve 1903 yılında Berlin'de toplanan uluslararası bir konferansında bu hizmete yönelik kurallar belirlenmeye başlanmıştır. 1912 yılına gelindiğinde ise dünyada, aralarında İstanbul-Okmeydanı'nda kurulan istasyonun da bulunduğu toplam 479 adet kıyı telsiz istasyonunun kurulduğu, telsiz donanımına sahip gemi sayısının da 2752 adede ulaştığı görülmektedir¹.

Aynı yıl meydana gelen Titanic faciası denizde can ve mal emniyetine yönelik uluslararası kuralların belirlenmesini gündeme getirmiş ve 1914 yılında Londra'da toplanan konferansta kabul edilen bir kuralla 50 kişiden daha fazla yolcu taşıyan gemilerde radyo telgraf teçhizatı bulunması zorunluluğu getirilmiştir. Temmuz 1915 tarihinde yürürlüğe giren bu ilk SOLAS (Safety of Life at Sea/Denizde Can Güvenliği) Konvansiyonu 1929, 1948, 1960 ve 1974 yıllarında yenilenmiş, gemilerdeki telsiz haberleşme teçhizatına yönelik kurallarda da değişiklikler yapılmıştır.

Deniz telsiz haberleşmesine yönelik en kapsamlı düzenleme ise IMO (International Maritime Organization/Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve ITU (International Telecommunication Union/Uluslararası Telekomünikasyon Birliği) tarafından 1979 yılında itibaren başlatılan çalışmalarla oluşturulan ve 31.12.1999 tarihinden itibaren tam olarak uygulamaya konulan GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System/Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi) olarak adlandırılan düzenleme olmuştur. Bu sistemin temel amacı tehlike olan bir gemiden gelen yardım talebinin karadaki arama-kurtarma otoriteleri ile yakınındaki gemiler tarafından en kısa sürede alınıp gecikmeksizin yardım ulaştırılmasının sağlanabilmesidir².

¹ The Worldwide History of Telecommunications, Anton A. Huurdeman, John Wiley&Sons, Inc.,Hoboken, New Jersey, 2003

² GMDSS Handbook, IMO

Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS) ve Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi (SAR)'ne taraf olan devletlerce Küresel Denizde Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS) gereğince kurulup çalıştırılan kıyı telsiz istasyonları kamu haberleşmesi amacıyla da hizmet vermekle birlikte, bu amaçla yapılan haberleşmenin son yıllarda önemli gelişme gösteren uydu ve GSM sistemleri üzerinden yapılı hale geldiği görülmektedir.

Kuruluş tarafından da sağlanan can kurtarma (tahlisiye) hizmeti ise deniz kazası geçirenlere karadan yardım ulaştırılması şeklinde sürdürülen ve tamamen insani amaçlı bir hizmet olup, dünyada bu konuda yapılan ilk örgütlenmelerin 1300'lü yıllarda başladığı görülmektedir³. 1700'lü yıllardan itibaren bu amaçla kurulan yerel örgütlerin sayısının arttığı, 1800'lü yıllarda ise bunlardan bazılarının ülke çapında örgütlendikleri, Osmanlı İmparatorluğu gibi bazı ülkelerde ise milli organizasyonların oluşturulduğu ve kıyılarda tahlisiye istasyonlarının kurulduğu görülmektedir.

İlk olarak 1924 yılında Londra'da toplanan uluslararası bir toplantıda gündeme gelen uluslararası bir organizasyon kurma fikri 1985 yılında gerçekleşebilmiş ve günümüzde International Maritime Rescue Federation (Uluslararası Denizcilik Can Kurtarma Federasyonu) adını alan federasyon Birleşmiş Milletler çatısı altında bir yapıya kavuşmuştur. Kuruluş da söz konusu federasyonun üyesidir.

Yukarıda belirtilen hizmetler ilgili uluslararası sözleşmelere taraf olan devletler tarafından hükümler hakkında kaynaklanan sorumluluk gereği olarak yapılmakla birlikte, uluslararası taşımacılıkta çok yüksek bir paya sahip olan denizciliğin geliştiği ülkelerde özellikle can kurtarma hizmetinin bazı ülkelerde gönüllü kuruluşlar tarafından ücretsiz olarak yapıldığı, buna karşılık oldukça masraflı olan fener idaresinin giderlerinin bu hizmeti alma durumunda olan deniz araçlarından belli bir tarife göre tahsil edilerek karşılandığı görülmektedir.

Kuruluş tarafından sağlanan diğer bir hizmet durumundaki gemi kurtarma hizmeti ise kuralları oldukça uzun bir dönemde gelişen ve şekillenen bir hizmet durumundadır. Ana kavramı kurtarıcının herhangi bir kaza durumunda can ve malı kurtarması için uygun bir kurtarma mükâfatı ile teşvik edilmesi şeklinde olan bu hizmette, deniz sigortası kanununda, gemi kurtarma kanunları ve davalarında olduğu gibi Londra şehri tarihte bir merkez rolü oynamıştır. İlk kurtarma anlaşması LOF (Lloyd's Open Form) 1892' de bu şehirde kabul edilmiş ve 2002 yılına kadar on defa değiştirilmiştir. En son şekli 2000 senesinde kabul edilen LOF 2000'dir. LOF anlaşmasına göre mükafat başarıya ve kurtarılan mala bağlıdır. LOF' tan başka bugün muhtelif ulusal anlaşma şekilleri de mevcuttur. Bunlar Japon Formu, Beijing Formu ve Moskova Formu'dur.

Dünyanın her yerinde çalışan gemi kurtarma şirketlerinin menfaatlerini korumak ve çevre kirliliğini önleyebilmek amacıyla ISU (International Salvage Union) Uluslararası Kurtarıcılar Birliği kurulmuştur. ISU üyeliği, başarılı kurtarma ve çevre

³ Extract from Rescue at Sea: An International History of Lifesaving, Coastal Rescue Craft and Organisations, Calyton Evans,

kirliliğini önleme sicili iyi olan şirketlerle sınırlandırılmıştır. Üyelerden profesyonel kurtarıcılardan beklenen yüksek seviyede uzmanlığa sahip olmaları beklenmektedir. Kıyı Emniyeti de 27.9.1984 tarihinden itibaren ISU üyesidir.

Kuruluş tarafından 15.6.2010 tarihinden itibaren verilmeye başlanılan kılavuzluk (Pilotaj) ve yedekleme (Römorkaj) hizmetleri deniz taşımacılığının diğer bir tamamlayıcısıdır. Kılavuz, gemiye bilgi ve danışmanlık hizmeti sağlayan kaptan sıfatlı teknik gemi adamı, römorkör ise; güç desteği vererek yanaşma ve kalkmada geminin işini kolaylaştırmayı amaçlayan deniz aracıdır. Kılavuzluk bir geminin, deniz bölgesini (liman, yanaşma yerleri, demir yerleri, geçit, boğaz vb) ve yöresel özelliklerini iyi bilen bir kılavuz kaptan tarafından esenlik gözetilerek yönlendirilmesi ve sevk edilmesi hizmeti olarak tanımlanmaktadır. Denizciliğin gelişmeye başladığı dönemden itibaren Dünya’da kılavuzluk hizmetinin verildiği en önemli alanlardan biri de Türk Boğazları olmuştur.

Römorkaj ise gemiye manevra kolaylığı sağlayarak zaman kazandırmak üzere gemiden ayrı bir deniz aracı tarafından verilen itme, çekme, döndürme şeklindeki manevra hizmetidir. Liman bölgesinde verilen römorkaj hizmeti geminin manevrasını kolaylaştırmayı ve davranışlarını kontrol altında tutmayı amaçlar; verilen hizmet de manevra hizmetidir. Açık deniz römorkörcülüğünde ise römorkör, gemiyi yedeklemekte, verdiği hizmet ise taşımaya dönüşmektedir.

B-Kuruluşun tarihçesi ve Türkiye ekonomisi içindeki yeri ve gelişimi:

Ülke kıyılarına bugünkü şekliyle ilk fener konulması 1856 yılına rastlamaktadır. Bu tarihte Osmanlı İmparatorluğu ile Fransızlar arasında fenerlerin işletilmesi konusunda bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. “Fenerler İdaresi Umumiyesi Müdürlüğü” adı altında yürütülen bu hizmet 1.1.1938 yılında 3302 sayılı Kanunla satın alınarak Denizbank’ a bağlanmıştır. 30.6.1939 tarih ve 3633 sayılı Kanunla Denizbank kapatılmış ve bu hizmetler 1.7.1939 tarihinde kurulan “Devlet Deniz Yolları ve Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü”ne bağlanmıştır. 4517 sayılı Kanunla bu genel müdürlük de kapatılmış, 1.2.1944 tarihinden itibaren “Devlet Deniz Yolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü” adı altında kurulan teşkilata Kıyı Emniyeti İşletmesi olarak bağlanmıştır. 1.3.1952 tarih ve 5842 sayılı Kanunla bu genel müdürlük de kapatılmış ve bu hizmetler Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesinde işletme olarak yürütülmeye başlanmıştır.

Denizcilik Bankası T.A.O. 17.6.1982 tarih ve 2680 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak 10.10.1983 tarihinde Türkiye Denizcilik Kurumu (TÜDEK) adı altında teşkilatlanmış ve nihayet 8.6.1984 tarih ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Türkiye Denizcilik İşletmesi haline getirilen teşekkül bünyesinde kıyı emniyeti hizmetleri faaliyet göstermeye devam etmiştir. 7.4.1997 tarihinden itibaren de Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde çalışmalarına devam etmektedir.

Kuruluş bünyesinde faaliyet gösteren tahlisiye hizmetleri ise 1869 tarihinde “Tahlisiye İdaresi” adı altında kurulmuştur. 1881 yılına kadar Osmanlı Bahriyesi bünyesinde yürütülen tahlisiye hizmetleri 1883 yılında Avrupa devletlerinin

müdahalesiyle bir yönetmelik düzenlenerek seçilen Avrupa delegesi (İstanbul İngiliz Konsolosu) yönetiminde “Liman Riyaseti”nce yürütülmeye devam olunmuştur. Ülkede telefon kullanımına izin verilmediği bu dönemde İstanbul Boğazı’nın Karadeniz girişindeki tahlisiye istasyonunun merkez ile olan haberleşmesini sağlamak üzere bir telefon hattının tesis edilmiş olması o yıllarda bu hizmete verilen önemin bir göstergesi durumundadır.

Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla 1915 yılından 1920 yılına kadar Osmanlı Devleti’nin idaresinde yürütülen tahlisiye hizmetleri, savaşın yenilgi ile sonuçlanması üzerine 5.11.1920 tarihinde İngiliz, Fransız ve İtalyan murahhaslardan oluşan heyet tarafından idare edilmeye başlanmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrası 9.6.1923 tarihinde tahlisiye teşkilatının yönetimi Türkiye’nin idaresi altına girmiş ve Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde faaliyet göstermiştir. 14.4.1925 tarih ve 617 sayılı Kanunla bağımsız bir Genel Müdürlük olarak faaliyet gösteren tahlisiye teşkilatı 1938 yılında Denizbank bünyesine alınmış, yukarıda fenerlerin tarihçesi bölümündeki sayfaları takiben, 7.4.1997 tarihinden itibaren Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyet göstermeye devam etmektedir.

Kuruluş’ un faaliyetleri arasında yer alan gemi kurtarma hizmetleri 1926 yılında İngilizlerce kurulan “Kilcker and Walkers Co.” isimli kumpanya ile başlamıştır. 1930 yılında Kabotaj Kanununun yürürlüğe girmesiyle kumpanya “Türk Kurtarma Ltd.” adını almıştır. 1952 yılında 5842 sayılı Kanunla Denizcilik Bankası T.A.O.’ nun kurulmasıyla bu şirket bünyesine alınan kurtarma faaliyetleri Denizcilik Bankası T.A.O ve yukarıda belirtilen safhalardan sonra 7.4.1997 tarihi itibarıyla kurulan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyetini sürdürmüştür.

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesinde bir işletme olarak faaliyet gösterirken; Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 7.4.1997 tarih ve 97/12 sayılı kararı ile Denizcilik Müsteşarlığına devredilmiş ve bilahare 12.5.1997 tarih ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 7.4.1997 tarihinden geçerli olmak üzere 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi bir Kamu İktisadi Kuruluşu’na dönüştürülmüştür. Kuruluş’ un Ana Statüsü, Yüksek Planlama Kurulu’ nun 6.8.1997 tarih ve 97/T-34 sayılı kararı ile onaylanmış, 3.10.1997 tarihinde Kuruluş hukuken faaliyete başlamıştır.

Ülkede telsiz teknolojisinin kullanımına 1905 yılında başlanmış olmasına karşılık, bu teknolojinin deniz haberleşmesinde kullanılmasına 1912 yılında başlanabilmektedir. İlk kıyı telsiz istasyonu Marconi tarafından İstanbul-Okmeydanı’nda kurulmuş olup, ilk telsiz donanımı kurulan gemi ise ünlü Hamidiye Kruvazörüdür. Birinci Dünya Savaşı sırasında uzak mesafe haberleşmesi için İstanbul-Hasdal’da kurulan Osmaniye Telsiz İstasyonu deniz haberleşmesi amacıyla da kullanılmış, 1950’li yıllardan itibaren kurulan diğer kıyı istasyonlarıyla geliştirilen bu hizmete yönelik en önemli yatırımlar ise 1980’li yıllardan itibaren yapılmaya başlanmıştır.

Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair 16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanunda; 05.04.1983 tarih ve 2813 sayılı Telsiz Kanununa eklenen bir madde ile Türk Telekom bünyesinde faaliyet gösteren Telsiz İşletme Müdürlüğünce yürütülen deniz haberleşme ve seyir güvenliği hizmetleri, uydu üzerinden verilen deniz haberleşme hizmetleri hariç olmak üzere Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri' ne devredilmiş, yapılan protokol ve ek protokoller ile 01.7.2005 tarihi itibariyle Telsiz İşletme Müdürlüğü, Kuruluş bünyesinde faaliyete başlamıştır.

Kuruluş' un Ana Statüsüne göre esas faaliyet konuları, denizlerde, iç sularda ve kara sularda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri yapmak, Türk Boğazları'nda tekel olmak üzere Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini kurmak, kurulmuş bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemini, Denizcilik Müsteşarlığı adına işletmek, bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak ve çalıştırmak olarak belirlenmiştir.

Karadeniz' de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki karasuları ile Ege Denizinde, Bozcaada ve İmroz sahilleri de dahil olmak üzere Baba burnu ile Saroz Körfezindeki Kemikli mevki arasında kalan Türk Kara Sularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinde, Karaburun ile Foça'yı birleştiren hattın içinde bulunan İzmir Körfezinde kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 rüsum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde yapmak, diğer kıyı ve denizlerde de gemi kurtarma ve yardım işlerini tekel dışı olarak yerine getirmek ile ana statüsünde sayılan diğer görevleri yapmaktır.

Ana Statüde 2000,2001,2003 yıllarında değişiklikler yapılmış, 19.1.2006 tarih ve 2006/T-3 sayılı YPK karar ile ana statünün 3, 4, ve 5 inci maddeleri değiştirilerek Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün görevleri Kuruluş faaliyetleri arasına alınmış, İzmir Körfezi gemi kurtarma tekeli dışına çıkarılmış ve can kurtarma Türk boğazları ile sınırlandırılmıştır. Kuruluşun unvanı ise 07.2.2007 tarih ve 2007/T-3 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile 'Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü' olarak değiştirilmiştir.

Kuruluşun ifa ettiği görevlerdeki son değişik ise Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından alınan 4.5.2010 tarih ve 2010/29 sayılı karar çerçevesinde gerçekleşmiştir. TDİ tarafından verilmekte olan kılavuzluk ve yedekleme hizmetleri devralınarak, Türk Boğazları'nda seyir emniyetine yönelik bütün hizmetler ile İzmir'de yürütülen kılavuzluk ve römorkör işletmeciliği 15.6.2010 tarihinden itibaren Kuruluş tarafından verilmeye başlanmıştır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü' nün 2007 – 2011 yıllarına ilişkin toplu bilgileri aşağıdadır.

Sayıştay

Toplu bilgiler	Ölçü	2007	2008	2009	2010	2011	Son iki yıl farkı	Artış veya azalış %
Sermaye	Bin TL	51.095	51.095	51.095	51.095	51.095	-	-
-Ödenmiş sermaye	Bin TL	50.816	51.095	51.095	51.095	51.095	-	-
Öz kaynaklar	Bin TL	97.547	104.605	112.000	118.698	239.625	120.927	101,9
Yabancı kaynaklar	Bin TL	30.690	47.006	68.110	116.814	109.714	(7.100)	(6,1)
Finansman giderleri	Bin TL	-	-	-	-	-	-	-
Maddi duran varlıklar (edinme değeri)	Bin TL	302.996	316.803	337.014	417.531	426.363	8.832	2,1
Maddi duran varlıklar birikmiş amortismanı	Bin TL	225.380	229.709	237.657	249.729	266.989	17.260	6,9
Yatırımlar için yapılan nakdi ödemeler	Bin TL	13.556	16.338	20.156	31.112	39.780	8.668	27,9
Yatırımların gerçekleşme oranı (nakdi)	%	80	71	85	88	96	8	9,0
Tüm alım tutarı	Bin TL	10.524	11.380	13.010	22.042	16.076	(5.966)	(27)
Başlıca üretim miktarı								
-Kurtarılan gemi	Adet	28	24	15	18	12	(6)	(33,3)
-Transit geçen gemi	Adet	26.016	25.536	25.463	23.567	22.672	(895)	(3,8)
-Boğazlardan geçen gemi (trans. Hariç)	Adet	52.779	46.176	41.193	46.012	48.308	2.296	5,0
-Limanlara uğrayan gemi	Adet	59.395	55.034	52.818	55.817	57.224	1.407	2,5
Tüm üretim tutarı (Üretim maliyeti)	Bin TL	92.857	101.434	112.715	175.441	223.371	47.930	27,3
Filodaki gemi sayısı								
-Kurtarma gemisi	Adet	5	5	7	13	16	3	23,1
-Yangın söndürme römorkörü	Adet	4	4	4	3	3	-	-
-Tahlisiye botu	Adet	13	13	13	13	17	4	30,8
Tahlisiye istasyonu (kara)	Adet	5	5	5	5	5	-	-
Seyir yardımcıları								
-Fenerler	Adet	424	426	431	434	445	11	3,3
-Diğer deniz sinyalleri	Adet	108	115	120	310	315	5	1,6
Deniz haberleşmesi								
-Tehlike ve emniyet haberleşmesi	Adet	99	96	152	76	66	(10)	(13,2)
-Meteoroloji yayını	Adet	12.410	12.444	9.656	5.840	5.840	-	-
-NAVTEX yayını	Adet	127.453	141.927	163.985	181.543	129.373	(52.170)	(28,7)
Net satış tutarı	Bin TL	114.161	131.093	167.394	228.463	358.368	129.905	56,9
Stoklar	Bin TL	1.047	1.927	1.478	2.328	3.062	734	31,5
Kapsam dışı aylıklı personel (ortalama)	Kişi	364	361	364	381	388	7	1,8
Kapsam içi aylıklı personel (ortalama)	Kişi	1.064	1.048	1.030	1.459	1.732	273	18,7
Personel için yapılan tüm giderler	Bin TL	72.859	79.189	85.657	133.989	171.038	37.049	27,7
Cari yıla ilişkin :								
-Kapsam dışı personele yapılan giderler	Bin TL	19.907	20.890	23.142	27.950	29.468	1.518	5,4
-Kapsam dışı per. aylık ortalama gider	TL	4.534	4.760	5.298	6.113	6.329	219	3,5
-Kapsam içi personele yapılan giderler	Bin TL	52.906	58.247	61.564	102.794	139.208	36.414	35,4
-Kapsam içi pers. aylık ortalama gider	TL	4.083	4.562	4.981	5.871	6.698	827	14,1
Dönem kârına ilişkin vergi ve diğer yasal yükümlülük karşılıkları	Bin TL	5.783	9.300	14.841	13.444	30.291	16.847	125,3
Tahakkuk eden vergiler	Bin TL	5.858	9.376	15.217	13.807	60.115	46.308	335,4
GSYH'ya katkı (Üretici fiyatlarıyla)	Bin TL	(27.648)	(29.895)	(36.296)	(33.932)	(54.367)	(20.435)	60,2
GSYH'ya katkı (alıcı fiyatlarıyla)	Bin TL	(27.598)	(29.819)	(35.920)	(33.659)	(54.037)	(20.378)	60,5
GSMH'ya katkı (alıcı fiyatlarıyla)	Bin TL	101.095	115.059	149.315	198.413	327.638	129.225	65,1
Faaliyet karlılığı (Öz kaynak yönünden)	%	21,8	28,4	48,8	44,7	56,3	11,6	25,9
Mali karlılık (Öz kaynak yönünden)	%	29,5	44,3	66,0	56,4	63,1	6,7	11,9
Faaliyet kârı veya zararı	Bin TL	21.304	29.659	54.679	53.021	134.997	81.976	154,6
Dönem kârı veya zararı	Bin TL	28.730	46.310	73.942	66.983	151.218	87.235	130,2
Bilanço kârı veya zararı	Bin TL	22.948	37.010	59.101	53.539	120.927	67.388	125,9

Uluslararası Montrö Sözleşmesinde, Türk Boğazları'ndan geçişlerle ilgili olarak Türkiye'nin hükümlerlik hakkından doğan emniyetli geçişlerin sağlanması amacıyla fener ve tahlisiye hizmetlerini veren Kuruluş'un aynı alanda gemi kurtarma hizmetinde tekel hakkının olması, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti için kurulan sistemin işletme sorumluluğu üstlenmesi, bu hizmetlerin ayrılmaz bir parçası durumundaki deniz haberleşme hizmetini vermesi denizde can ve mal emniyetinin sağlanması açısından büyük önem arz etmektedir. Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından alınan 4.5.2010 tarih ve 2010/29 sayılı karar gereğince TDİ tarafından verilmekte olan kılavuzluk ve yedekleme hizmetlerini 15.6.2010 tarihinden itibaren devralması bu önemi daha da artırmıştır.

Dünya'nın en tehlikeli suyollarından biri olan Türk Boğazları küresel petrol ticaretinin yaklaşık %17'sine yol olduğundan yoğun bir tanker trafiğine maruz kalmakta, dolayısıyla da kaza ve kirlilik riski en yüksek deniz alanları arasında yer almaktadır. Kaza riskinin en aza indirilmesi ve kaza sonrasında en kısa sürede müdahalede bulunulabilmesi için bugüne kadar çeşitli önlemler alınmış olmasına karşılık, bunların daha da artırılması ve etkinliklerinin sağlanması gerekmektedir.

Bunların başında mülkiyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nda olan, işletmesi ise Kuruluş tarafından yapılan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri sistemine ait bilişim altyapısının öncelikle yenilenmesi gelmektedir. Boğazlardaki trafiğin yönetilmesi ve deniz kazalarının önlenmesinde önemli ölçüde yararlanan bu sistemde uzun süredir kullanılan bilgisayar yazılım ve donanımının bakım-işletmesinde çeşitli zorluklarla karşılaşılması nedeniyle yenilenmesi gerekmekte olup, bu amaçla ilgili Bakanlık tarafından yapılan çalışmalardan henüz sonuç alınmamıştır.

Tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının artışına paralel olarak can ve mal emniyetinin sağlanması ve çevre korunmasına yönelik tedbirlerin alınması açısından diğer önemli bir husus ise hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahip İstanbul Boğazı'nın kritik bölgelerinde ve köprü ayaklarının bulunduğu mahallerde, deniz kazalarına ve kıyıda tarihi eser yangınlarına daha kısa sürede müdahale edilebilmesi için Kuruluşa ait römorkörlerin yanaşabileceği ve çevre ekipmanlarının konuşlandırılabilmesi için ilave yer tahsisi yapılması gereğidir. Son yıllarda yapılan yatırımlarla nitelik ve nicelik olarak oldukça iyi bir düzeye ulaşan römorkörlerin bu uygulamayla daha da etkin olarak kullanımını mümkün olabilecektir.

Römorkörlerle birlikte son dönemde temin edilen diğer deniz araçlarıyla filosu oldukça genişleyen ve çeşitlenen Kuruluşun belli seviyede bakım-onarım yapılabileceği uygun bir kıyı tesisi ihtiyacı da bulunmakta olup, bu imkân sağlanana kadar Camialtı Tersanesi'nden daha fazla faydalanabilmesi için TDİ ile geniş kapsamlı bir işbirliğine gitmesi uygun olacaktır.

Diğer taraftan, 01.07.2012 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Kuruluş tarafından sağlanan kılavuzluk ve gemi kurtarma hizmetlerinin yeniden ele alınmasını ve bu amaçla uygulanan ikincil mevzuatın yeniden düzenlenmesini gerekli

kılmaktadır. Bu kanunla kılavuzluk hizmetinin tanımı ve kapsamı değiştirildiği gibi, gemi kurtarmaya yönelik kapsamlı hükümler de getirildiğinden yapılacak ikincil düzenlemelere doğrudan taraf olacak Kuruluşun olumsuz etkilenmemesi, Türk Boğazları'nda seyir güvenliğine yönelik bütün hizmetleri tekel olarak sağlandığının da dikkate alınması önem arz etmektedir.

Bu hizmetlerin tamamlayıcısı durumunda olan deniz haberleşme hizmeti ise denizde can ve mal emniyetinin sağlanmasında büyük önem arz etmektedir. Son dönemde bu amaçla gerçekleştirilen yatırımlarla mevcut haberleşme sisteminin imkânları önemli ölçüde arttırılmış, kullanılan donanımın tamamına yakını yenilenmiş ve bu hizmetin yönetim merkezi durumunda olan İstanbul Kıyı Telsiz İstasyonu yeni binasında hizmet vermeye başlamıştır. Ülkenin sorumlu olduğu deniz alanlarıyla açık denizlerde konvansiyonel sistemlerle verilebilecek hizmetlerin tamamı istenilen düzeyde verilebilir hale geldiğinden, gelişen denizcilik sektörünün ihtiyaçları da dikkate alınarak uydu üzerinden deniz haberleşme hizmeti verecek bir altyapının tesisi konusunda ilgili kuruluşlara arasında ortaklaşa bir çalışma başlatılması uygun olacaktır.

Hizmet çeşitliliği artan ve daha geniş bir kullanıcı kitlesine muhatap olan Kuruluşun iş ve işlemlerinde kullanılan bilgisayar sisteminin yenilenmesi amacıyla TDİ ile birlikte başlatılan çalışmayla temin edilen sistemin bütünüyle hizmete verilmesi ve etkin bir şekilde kullanılması konusunda taraflar arasında gerekli mutabakat sağlamadığından konu yargıya intikal etmiş olmakla birlikte, görüşmelerin sürdürülerek taraflar arasında gerekli mutabakatın sulh yoluyla sağlanması daha uygun bir çözüm yolu olacaktır. Ayrıca, fener ve tahlisiye ücretlerinden alacakların tahsilinde yaşanan sorunların çözümüne yönelik çaba sarf edilmesi, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den devralınan Kılavuz botlarıyla ilgili sorunların incelenmesi ve gerekirse soruşturulması için eldeki kanıtların ilgili Genel Müdürlüğe gönderilmesi gerekmektedir.

C – Öneriler :

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2011 yılı çalışmaları üzerinde Sayıştay tarafından yapılan incelemeler sonucunda getirilen öneriler aşağıdadır.

1-Türk Boğazları'nda seyir güvenliğinin sağlanmasında en önemli unsurlardan biri olan Gemi Trafik Hizmeti'nin sağlandığı bilişim sistemlerinde, kullanılan donanım ve yazılımın bir an önce yenilenebilmesi için, mevcutların devralınıp gerekli yatırımın üstlenilmesi de dahil olmak üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde girişimlerin sürdürülmesi (Sayfa; 42-43),

2- Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı gereği devralınan Kılavuz 1, Kılavuz 2 ve Kılavuz 3 botlarının kesin kabulü sırasında, söz konusu botların Teknik Şartnameye uygun üretilmediğini ve botlarla birlikte temini gereken malzeme, donanım ve belgelerin tamamının teslim alınmadığı tespit edildiğinden, konunun incelenmesi ve gerekirse soruşturulması için eldeki belge ve kanıtların ilgili Genel Müdürlüğe gönderilmesi ve sonucuna göre işlem yapılması (Sayfa; 46-48),

3-Sahip olduğu deniz araçlarının belli seviyedeki bakım-onarımlarının yapılması için uygun bir kıyı tesisi temin edilinceye kadar Camialtı Tersanesi'nin imkânlarından daha fazla faydalanabilmesi için TDİ ile geniş kapsamlı bir işbirliğine gidilmesi (Sayfa; 48),

4-Türk Boğazları'nda seyir güvenliğine yönelik bütün hizmetlerin Kuruluş tarafından sağlandığı dikkate alınarak, kurtarma-yardım hizmetiyle ilgili kuralların 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen yeni hükümlere uygun, farklı yorumlara yol açmayacak şekilde yeniden belirlenmesine yönelik çalışmaların tamamlanarak uygulamaya geçilmesi (Sayfa; 49),

5-İstanbul Boğazı'nda tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının artışına paralel olarak can ve mal emniyetinin sağlanması ve çevre korunmasına yönelik tedbirlerin artırılması daha fazla önem arz ettiğinden, yaşanabilecek deniz kazalarına ve kıyıdaiki tarihi eser yangınlarına daha kısa sürede müdahale edebilmesi için hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahip Boğaz'ın kritik bölgelerinde ve köprü ayaklarının bulunduğu mahallerde römorkörlerin yanaşabileceği ve çevre ekipmanlarının konuşlandırılabilmesi ilave yer tahsisi yapılması konusundaki girişimlerin sürdürülmesi (Sayfa; 49-50),

6- Limanlarda zorunlu olarak, Türk Boğazları'nda ise isteğe bağlı olarak verilen kılavuzluk hizmetinin daha da geliştirilmesi ve isteğe bağlı olanlarda talebin artırılması için çalışmaların sürdürülmesi yanında, Kuruluş tarafından sağlanmakta olan kılavuzluk hizmetinin, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti ile birlikte ele alınıp, uygulanan kuralların 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde yeniden belirlenmesi (Sayfa; 54-55),

7- Kuruluş tarafından geleneksel sistemler kullanılarak sağlanan deniz haberleşme hizmetinin istenilen düzeye ulaştığı, buna karşılık denizde uydu haberleşme hizmetinin ancak yabancı istasyonlar aracılığıyla sağlanabildiği dikkate alınarak, ülkede bu hizmete yönelik istasyon kurulup işletilmesi konusunda Türksat A.Ş. ile ortak çalışma yapılması (Sayfa; 63),

8-Kuruluş tarafından sağlanan hizmetler arasında en yüksek maliyete sahip gemi kurtarma hizmeti ile ilgili masraf kalemlerinin gözden geçirilip maliyet azaltıcı önlem alınması (Sayfa; 65-66),

9- Kurumsal Bilgi Sistemleri Projesi kapsamında 2008 yılında imzalanan sözleşme kapsamında TDİ tarafından temin edilip Kuruluş ile birlikte ortaklaşa kullanılması öngörülen, ancak karşılaşılan sorunları taraflar arasında çözülemediği için yargıya intikal eden kurumsal kaynak planlaması yazılımıyla ilgili eksiklik ve aksaklıkların, verilecek yargı kararları dikkate alınarak, giderilmesi (Sayfa; 89-92),

10- Kuruluşun fener ve tahlisiye ücret tarifesine göre hizmet verdiği gemiler ve acente şirketlerinden olan ve her geçen yıl artış göstererek 2011 yılı sonu itibariyle 4,8 milyon TL düzeyine ulaşan ve şüpheli alacak hesabında izlenen ticari alacak artışının

nlenmesinin yanı sıra tahsiline de yönelik olarak;

Açılmış olan davaların hukuki sürecinin hassasiyetle izlenerek sonuçlandırılmasının yanı sıra, verilen bu tip hizmetlere ait ücretlerin tahsilinde var olan sorunların çözümü için gerek Kuruluş i mevzuatında bu amaca yönelik düzenlemeler yapılması, gerekse ilgili Bakanlık başta olmak üzere sektördeki diğer kurum, kuruluş ve şirketler ile sorunun çözümü konusunda işbirliğine gidilmesi (Sayfa; 98-102),

11- Raporun ilgili bölümlerinde yer alan ve rapor ekinde (Ek:15) listesi verilen diğer öneri ve tavsiyelerinde yerine getirilmesi.

Sonuç :

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2011 yılı bilançosu ve 120.927.171,07 Türk Lirası dönem karı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

II. İDARİ BÜNYE

A- Mevzuat :

1- Kanunlar ve kuruluş statüsüne ilişkin mevzuat :

Kuruluş, Bakanlar Kurulu'nun 12.05.1997 tarih 97/9466 sayılı kararı ile 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında KHK'ya tabi olarak faaliyette bulunmak üzere, Kamu İktisadi Kuruluşu statüsünde ve "Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü" unvanıyla kurulmuştur.

Kuruluşun Ana Statüsü 30.09.1998 tarih 23479 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulmuş; zaman içinde Ana Statünün bazı maddelerinde çeşitli değişiklikler yapılmıştır.

Kuruluş 233 sayılı KHK hükümlerine tabi tutulmuş olmakla birlikte, KİT personel rejimini düzenleyen 399 sayılı KHK'ya tabi bulunmamaktadır. Ana Statünün 25 inci maddesi hükmü gereği Kuruluş personeli hakkında 1475 Sayılı İş Kanunu ile 854 Sayılı Deniz İş Kanunu hükümleri uygulanmaktadır.

2004 yılında, 16.06.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanun ile 2813 sayılı Telsiz Kanunu'na bir madde eklenerek; Türk Telekom bünyesinde faaliyet gösteren Telsiz İşletme Müdürlüğü'nce yürütülen deniz haberleşme ve seyir güvenliği hizmetleri, uydu üzerinden verilen deniz haberleşme hizmetleri hariç Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri'ne devredilmiştir. Bu çerçevede yapılan protokollerle, 01.07.2005 tarihi itibariyle Telsiz İşletmesi de Kuruluş bünyesine katılmıştır.

Yüksek Planlama Kurulu'nun (YPK) 07.02.2007 tarih ve 2007/T-3 sayılı kararı ile Kuruluşun unvanı "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)" olarak değiştirilmiştir. Kuruluşun uluslararası alandaki unvanının ise "Directorate General Of Coastal Safety (DGCS)" olarak kullanılması öngörülmüştür.

2008 yılında 5089 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'yla Kuruluşa deniz haberleşmesi ve amatör telsizcilikle ilgili görevler de verilmiştir. Ana Statü ile ilgili değişiklik sırasında ilgili kanun hükmünün göz önünde bulundurulması ve Ana Statüdeki Kuruluş görevleri arasına bu yönde gerekli ilavenin yapılması önerilir.

2010 yılında, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından yürütülmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri görevi de KEGM'ne verilmiştir. Anılan karar uyarınca, söz konusu hizmetlerde görev yapmakta olan 823 TDİ personeli de tüm hak ve yükümlülükleri ile birlikte KEGM'ne devredilmiştir.

2-Tüzükler :

Kamu kurum ve kuruluşlarında uygulanan tüzükler ile denizcilikle ilgili olanlar Kuruluş faaliyetlerini de ilgilendirmekte olup, cari yılda Kuruluşla doğrudan ilgili olarak çıkarılmış bir tüzük bulunmamaktadır.

3- Bakanlar Kurulu Kararları :

Kamu kuruluşlarını ilgilendiren Bakanlar Kurulu kararları Kuruluşta da uygulanmaktadır.

4- Uluslararası Anlaşmalar :

Kuruluş, Uluslararası Fenerler Birliği (IALA), Uluslararası Deniz Kurtarma Federasyonu (IMRF) ve Uluslararası Kurtarmacılar Birliği'ne (ISU) üye bulunmaktadır.

5 - Yüksek Planlama Kurulu Kararları :

KİT'lerde uygulanacak ücretler hakkındaki Yüksek Planlama Kurulu kararları, Kuruluş'un kapsam dışı personeli ile yönetim kurulu ve denetçilerine de uygulanmaktadır. 2011 yılında KİT'lerde yönetim kurulu başkan ve üyeleri, denetim ve tasfiye kurulu üyeleri ile denetçilerine uygulanacak ücretlerin tespitine ilişkin 21.10.2011 tarihli ve 2011/T-20 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı Kuruluş çalışanları için de uygulanmıştır.

6 – Yönetmelikler :

Kuruluşun iç mevzuatı Yönetim Kurulu kararlarıyla yürürlüğe konulan yönetmelik ve yönergelerden oluşmaktadır. Resmi Gazete'de yayımlanması gereken iç mevzuatın yönetmelik şeklinde, diğerlerinin yönerge şeklinde düzenlendiği anlaşılmıştır. Kuruluş faaliyetleri ile ilgili olarak 7 yönetmelik ve 36 yönerge yürürlükte bulunmaktadır.

2011 yılında, “Amatör Telsizcilik Sınav ve Belgelendirme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik” ile “Deniz ve Hava Bandı Telsiz Haberleşme Sistemlerinin Kurulması, Kullanım İzinlerinin Verilmesi, Ruhsatlandırılması ile Tarifelerinin Düzenlenmesine Dair Yönetmelik” de bazı değişiklikler yapılmıştır.

B – Teşkilat :

1 –Teşkilatın yapısı:

Kuruluş organları Ana Statünün 5 inci maddesi ile Yönetim Kurulu ve Genel Müdürlük olarak belirlenmiştir.

Ana Statünün 11 inci maddesinde; 233 sayılı KHK ve Ana Statü hükümleri dairesinde amaç ve faaliyetleri gerçekleştirmek üzere Kuruluş'un organizasyon şemasında Genel Müdür Yardımcılarından sonraki birinci ve ikinci kademede yer alan görevlere kadar Genel Müdürlük üst birimlerinin Genel Müdürün teklifi ve Yönetim Kurulu kararı ile kurulması; Kuruluşun diğer birimleri ile müessese ve işletmedeki birimlerin kurulması, gerektiğinde değiştirilmesi veya kaldırılmasının ise ilgili üst birimin teklifi üzerine Genel Müdürün onayı ile yapılması hükme bağlanmıştır.

Ana Statünün değinilen bu hükmü çerçevesinde, Kuruluşun teşkilat yapısında zaman zaman Yönetim Kurulu kararlarıyla çeşitli değişiklikler yapılmıştır.

2010 yılında, Türk boğazlarında ve İzmir'de yürütülmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ve bu hizmetlerde görevli 823 personelin KEGM'ne devredilmesiyle iş ve faaliyet hacmi daha da genişlemiş; bu çerçevede teşkilat ve kadro yapısında yeni düzenlemeler yapılması gereği ortaya çıkmıştır. Bu konuya geçen yıla ilişkin Denetim Raporunda yer verilerek; “Kuruluşun önemli ölçüde genişlemiş

bulunan görev ve fonksiyonları ile geleceğe dönük hedef ve politikaları dikkate alınarak, mevcut teşkilat yapısının tüm yönleriyle gözden geçirilmesi; iş etütleri ve analizlerine dayalı görev tanımlamalarının yapılması, bu kapsamda birimlerin görev, yetki ve sorumlulukları ile kadro tanımlamalarını ve servisler arası iş akışı ve koordinasyonu düzenleyen organizasyon el kitabının hazırlanması” önerilmiştir.

İncelemelerin sürdüğü 2012 yılında, Yönetim Kurulunun 06.06.2012 tarih ve 11/1 sayılı kararıyla teşkilat ve kadro yapısında çeşitli değişiklikler yapıldığı belirlenmiş olup teşkilat şemasının son durumuna ekler arasında yer verilmiştir. (Ek:1)

2 – Karar organı:

Kuruluşun en üst seviyedeki yetkili ve sorumlu karar organı Yönetim Kurulu olup 1 başkan 5 üyeden oluşmaktadır.

Ana Statünün 6/1 maddesine göre Kuruluş, Yönetim Kurulu’nun teşkili, görev ve yetkileri ile üyelerin nitelik ve şartları, görev süreleri, görevden alınmaları ve ilgili diğer hususlarda 233 sayılı KHK hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür. Buna göre Genel Müdür, Yönetim Kurulunun da başkanı olup 233 Sayılı KHK gereği, ilgili bakanın teklifi üzerine ortak karar ile atanmaktadır. Yönetim Kurulunun diğer üyelerinden ikisi ilgili Bakanın, biri Hazine Müsteşarlığı’nın bağlı olduğu Bakanın, ikisi de Kuruluş genel müdür yardımcıları arasından ilgili Bakanın teklifi üzerine ortak karar ile atanmaktadır.

Yönetim Kurulu’nun teşkilini gösteren çizelgeye Raporun giriş kısmında yer verilmiştir.

Yönetim Kurulu 2011 yılında 24 toplantı yaparak çeşitli konularda toplam 199 karar almıştır.

4 – Yürütme organı:

Kuruluş’ un yürütme organı organizasyon şemasına göre Genel Müdür ve 3 Genel Müdür Yardımcısı ile bunların yan ve alt birimlerinden oluşmaktadır.

5 – Servisler:

Servislerin 2011 yılında yürüttükleri faaliyetlere ilişkin tespit ve değerlendirmelere Raporun ilgili bölümlerinde yer verilmiş, Hukuk Müşavirliği ve Teftiş Kurulu başkanlığı çalışmalarına ise aşağıda değinilmiştir.

a) Hukuk Müşavirliği

Kuruluşun hukuk işleri KEGM Hukuk Müşavirliği İç Hizmet Yönergesine çerçevesinde Hukuk Baş Müşavirliği tarafından yürütülmektedir.

Hukuki işlemler hakkında danışmanlık yapmak, adli, idari ve mali yargı makamlarında Kuruluşu temsil etmek, Kuruluşa karşı açılmış tüm dava ve icra işlemlerini izleyip sonuçlandırmak, bu konuda Kuruluşa yapılacak bildirimleri hazırlamak, hizmetin yürütülmesinde Kuruluş ünitelerine hukuki konularda yardımda bulunmakla görevli ve yetkili kılınan Müşavirlikte, 1 Hukuk Baş Müşaviri, 3 Hukuk Müşaviri, 6 Müşavir Avukat, 1 Avukat ile 9 idari personelden oluşan 20 personel görev yapmaktadır.

2010 yılından 2.264'ü Kuruluşça, 413'ü Kuruluşça karşı açılan toplam 2.677 dava devretmiş; 2011 yılında ise Kuruluşça 693, Kuruluşça karşı 116 dava açılmıştır. Böylece 2011 yılında toplam 3.486 dava takip edilmiş, bunlardan 909'u dönem içinde sonuçlanmıştır.

2011 yılında karara bağlanan davaların 784'ü lehte, 123'ü aleyhte sonuçlanmış, 2 dava ise sarfınazar sonucu hıfza kaldırılmıştır.

Davaların ağırlıklı kısmının, Türk karasularından geçen gemilerin transit sefer ücreti ile boğazlardan giriş çıkışında oluşan fener ücretlerine ilişkin ihtilaflardan kaynaklandığı görülmektedir. 2011 yılında Kuruluşun açtığı 693 davanın 633'ü ve derdest durumdaki davaların % 70'i fener ücretlerine ilişkindir. Söz konusu davalar genel olarak Kuruluşun lehine sonuçlanmakla birlikte, bu davalar arasında uzun yıllardan beri devam eden davaların bulunduğu görülmektedir. Bu nedenle, ilgili firmaların durumları, davaların akıbetleri ve alacakların tahsil edilebilirliği imkanları tüm yönleriyle araştırılıp değerlendirilmeli; ayrıca bu konudaki ihtilafların olabildiğince azaltılmasına yönelik tedbirler üzerinde de durulmalıdır.

Kuruluşça karşı açılan davaların ağırlıklı kısmını da iş davaları (389 adet) oluşturmakta olup bunlar içinde personelin açtığı davalar önemli bir yer tutmaktadır. Maaş ve ücret farkı, tazminat, intibak, atama ve nakil işleminin iptali, iş akdi feshinin iptali gibi çeşitli nedenlerle personel tarafından açılan ve halen devam eden 269 dava bulunmaktadır.

Hukuk müşavirliğinin dava kayıt, takip ve raporlama işleri tetkik edildiğinde; bilgisayar programının yetersiz olduğu, davalara ilişkin detay bilgilere erişilemediği, bunun için ayrıntılı bir çalışmanın yapılması gerektiği belirlenmiştir. Kuruluşun dava sayısının çokluğu dikkate alınarak, dava takip işlerinin daha sağlıklı bir şekilde yürütülmesi ve herhangi bir anda davalarla ilgili ayrıntılı bilgilere erişimi mümkün kılacak bir yazılım programının oluşturulması hususuna işaret olunur.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 2010/29 Sayılı Kararı ile TDİ' nin Türk boğazlarında ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden çekilmesi ve bu hizmetlerin 15.06.2010 tarihi itibarıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne (KEGM) devredilmesi nedeniyle, bu kapsamda daha önce TDİ'nin taraf olduğu davalar ve protokoller de KEGM'ye geçmiştir. Bunlardan biri de MSC Gemi Acenteliği A.Ş. tarafından açılmış olan davadır.

2009 yılında TDİ Liman Hizmetleri Tarifesinde Çanakkale Boğazı'ndan geçilerek Marmara limanlarına getirilmesi taahhüt edilen/edilecek münhasıran 300 metre ve üzeri konteynır gemilerine verilecek römorkörlük hizmetlerine uygulanmak üzere değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik ile acente ve donatanlar tarafından 1 yıllık sürede getirileceği taahhüt edilen 300 metre ve üstü konteynır gemilerine Şirketçe verilecek römorkörlük hizmetlerinde uygulanmak üzere; tarifenin (4.4.6 maddesi kapsamında alınması gereken ücretlerden) 30-39 sefer için: (%30), 40-49 sefer için (%40), 50 ve üstü sefer için ise: (%50) oranında indirim yapılması kuralı getirilmiştir.

MSC Firması TDİ'ye gönderdiği 12.11.2009 tarihli yazı ile söz konusu tarife kapsamında Çanakkale Boğazı'ndan geçirilerek Marmara Limanlarına 50 ve üstü sefer

karşılığı 300 metre ve üzeri konteynır gemiler getireceğini taahhüt ederek tarifinin 4'üncü maddesine göre 1.103 bin dolar tutarındaki teminat mektubunu aynı tarihte İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğüne vermiştir.

MSC Firmasının bir yıllık süre sonunda 46 seferde kalması ve taahhüt ettiği 50 ve üstü sefer sayısına ulaşamaması nedeniyle tarifinin uygulanması konusunda ihtilaf ortaya çıkmıştır.

Anılan Firma 11.11.2010 tarih ve bila sayılı yazısı ile, 12.11.2009 tarihinde taahhüt edilen 50 ve üstü gemi baremine 4 gemi eksiği olması nedeni ile 1 yıllık süre içerisinde ulaşılammış olması nedeniyle ilgi tarifinin 1'inci ve 6'ncı maddelerine atıfta bulunularak,40-49 gemi ile 50 ve üzeri gemi barem farkı kadar tutarın yasal faizi ile beraber ödenmesi şeklinde bir uygulama yapılmasını talep etmiştir. Ancak bu teklif TDİ tarafından kabul edilmemiş ve durum KEGM'ye de bildirilmiştir. Sonuç itibariyle Firmaya barem indirimi uygulanmamış ve teminat mektubunun nakde çevrilmesi suretiyle toplam 1.040 bin TL tutarındaki meblağ KEGM tarafından tahsil edilmiş ve KEGM ile TDİ arasında mahsuplaşma yapılmıştır. Bunun üzerine Firma tarafından İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi nezdinde, 28.07.2011 tarih ve 2011/381 E.Sayı dosya ile TDİ ve KEGM aleyhine, söz konusu tutarın haksız ve hukuka aykırı olarak tahsil edildiği iddiası ile kılavuzluk ve römorkaj ücretinin iadesi talepli dava açılmıştır. Dava halen devam etmektedir.

Kuruluşun davalı ve davacı konumuyla ihtilafli olduğu kuruluşlar arasında TDİ' de önemli bir yer tutmaktadır. Her iki kamu kuruluşu arasında 2011 yılında 19 dava takip edilmiştir. Bunlar arasında 2002 yılından beri sürüncemede olan dava dosyası da yer almaktadır. O dönemde bir gemi kurtarma faaliyetinin TDİ tarafından yapılması üzerine, bu konudaki tekel hakkının KEGM'de olduğu gerekçesiyle 600 bin TL tazminat istemli olarak açılan ve bilirkişilerin dahi karar vermekte zorlandıkları gözlenen dava yıllardır devam etmektedir. Yine mülkiyeti TDİ'ye ait binalarda kiracı konumunda bulunan KEGM'ye karşı TDİ tarafından açılmış toplam miktarı 950 bin TL olan 8 ayrı kira tespit davası ve miktarı 48 bin TL olan 2 kira alacağı davası bulunmaktadır. Bunlar dışında kurtarma-yardım, kurumsal bilgi sistemi ve diğer konulara ilişkin olarak miktarı 578 bin dolar olan 3, miktarı 4,7 milyon TL olan 5 alacak davası daha bulunmaktadır. Söz konusu davalardan 1'isi de 2011 yılında TDİ tarafından açılmış olup miktarı yaklaşık 4 milyon TL'dir. Bu davanın konusu da, 2010 yılında kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin KEGM'ye devri kapsamında, TDİ tarafından bu kuruluşu devredilen 3 adet botun bedeli ile ilgili olarak ortaya çıkan ihtilaftır. Bu konuda, KEGM bedelsiz, TDİ ise bedelli devir olması gerektiğini ileri sürmektedir.

İki kamu kuruluşu arasında ortaya çıkan ihtilafların sulhen çözüme kavuşturulması mümkün iken dava konusu edilmesi ve kimi davaların yıllarca sürüncemede kalması anlamlı bulunmamakta, ayrıca gereksiz yere mahkemeler meşgul edilerek harcamalar yapılmaktadır. Bu nedenle bir an önce söz konusu ihtilaflar dava konusu edilmeksizin çözüme kavuşturulmalıdır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. arasında ortaya çıkan ve bir kısmı yıllardır süren dava konusu ihtilafların bir an önce

karşılıklı görüşmeler yoluyla sulhen çözüme kavuşturulması için gerekli çaba ve girişimlerde bulunulması önerilir.

b) Teftiş Kurulu Başkanlığı:

Kuruluşun merkez ve taşra birimlerinin her türlü hesap, işlem ve faaliyetlerini teftişi KEGM Teftiş Kurulu Başkanlığı tarafından yürütülmektedir.

Teftiş Kurulu görevlerini “KEGM Teftiş Kurulu Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönetmeliği” çerçevesinde yürütmekte olup Kurulda, 1 Başkan ve 7 Başmüfettişten oluşan 8 teftiş personeli ile 2 idari personel görev yapmaktadır.

2011 yılı Teftiş programı ile merkezde 7 ünitenin ve taşrada 4 servisin teftişi öngörülmüş, bunlardan 5 ünite ve 4 servisin teftişi tamamlanmış, 2 ünitenin teftişi ise 2012 yılına devretmiştir. Ayrıca bu dönem 10 soruşturma ve 10 inceleme işi tamamlanarak rapora bağlanmıştır.

C – Personel durumu:

1 – Personel kadroları ve personele ilişkin işlemler:

Kuruluşta kapsam içi ve kapsam dışı olmak üzere iki tür personel çalıştırılmaktadır.

Kapsam içi personel toplu iş sözleşmesi kapsamındaki personel olup ücretleri toplu iş sözleşmesine göre tespit edilmekte; işe alımları ise, Hazine Müsteşarlığı ve Devlet Personel Başkanlığı’ndan alınan izinler dahilinde kamu kurum ve kuruluşlarının daimi kadrolarına ilk defa işçi olarak atanacaklara uygulanan prosedürler dahilinde Türkiye İş Kurumu aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

Kapsam dışı personel, 4857 ve 854 sayılı yasalara göre işçi sayılmakla beraber kanunen ve akden toplu iş sözleşmeleri kapsamı dışında bulunmaktadır.

399 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Personel Rejiminin Düzenlenmesi Hakkında KHK’ya 408 sayılı KHK ile eklenen ek 1 inci maddesi ile; “233 sayılı KHK’nın yürürlüğe girdiği tarihten önce özel hukuk hükümlerine göre kurulmuş olup iş kanunlarına tabi personel çalıştırmakta iken 233 sayılı KHK’nın yürürlüğe girdiği tarihten sonra teşebbüs ve bağlı ortaklıkların yeniden teşkilatlanmaları ile kurulan Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş., Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş ile D.B Deniz Nakliyat A.Ş’nin kadroları 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki (1) sayılı cetvelden çıkarılmıştır.

Anılan maddede, bu teşebbüs ve bağlı ortaklıkların personeli hakkında, bağlı ortaklıklarının veya yeniden teşkilatlanma suretiyle ayrıldıkları teşebbüs ve bağlı ortaklıkların personelinin 233 sayılı KHK’nın yürürlüğe girdiği tarihten önce tabi oldukları iş kanunları hükümlerinin, bu kuruluşların genel müdür, genel müdür yardımcısı ve yönetim kurulu üyelerinin (seçimle gelenler hariç) atanmalarında 2477 sayılı Kanun hükümlerinin uygulanacağı, bunun dışında kalan görevlere ise yönetim kurullarınca atama yapılacağı hükme bağlanmıştır.

Kuruluş Ana Statüsünün atamalar ile ilgili 12 nci maddesi ile de aynı şekilde düzenleme yapılarak; “Kuruluş Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcısı ve Yönetim

Kurulu Üyelerinin (seçimle gelen hariç) atanmalarında 2477 sayılı “Kamu ve Kuruluşlarda Atama Usulüne İlişkin” kanun hükümleri uygulanır. Bunların dışında kalan görevlere Yönetim Kurulunca atama yapılabilir.” Hükümüne yer verilmiştir.

KEGM Yönetim Kurulu’nun 24.10.1997 tarih 2 sayılı toplantısında, ana statünün 11/2 maddesi ve 233 sayılı KHK’ nın 9/10 maddesi gereği Daire Başkanı ve Şube Müdürü görevlerinin altında kalan diğer görevlere atama yapabilmek üzere Genel Müdür yetkilendirilmiştir.

Kuruluşun personel kadro durumunu ve çalışan personelin yıl içi ortalama ve yıl sonu sayılarını geçen yıl verileriyle birlikte gösteren çizelge aşağıdadır.

Personel Durumu	2010		2011			
	Çalışan personel		Norm Kadro sayı	Program Kadro sayı	Çalışan personel	
	Ortalama kişi	Yıl sonu kişi			Ortalama kişi	Yıl sonu kişi
A- Kapsam dışı personel:						
1- 5510 sayılı Sos. Sig. ve Gen. Sağ. Sig. Kanunu’nun 4/c maddesine tabi olanlar (Emekli Sandığı statüsü)	306	311		331	311	314
2- 5510 sayılı Sos. Sig. ve Gen. Sağ. Sig. Kanunu’nun 4/a maddesine tabi olanlar (SSK statüsü)	75	77		82	77	82
	381	388		413	388	396
B-İşçiler						
1- Sürekli işçiler	1.459	1.759		1.800	1.732	1.798
2- Geçici işçiler	-	-		-	-	-
	1.459	1.759		1.800	1.732	1.798
Genel toplam	1.840	2.147		2.213	2.120	2.194
Yüklenici işçiler	60	60			75	75

Kuruluş tarafından 2011 yılında 413’ü kapsam dışı, 1.800’ü kapsam içi olmak üzere toplam 2.213 personel çalıştırılması öngörülmüş; yıl içinde ortalama 2.120, yıl onu itibariyle de 2.194 personel çalıştırılmıştır. Yıl sonu personel mevcudunun 396’sı kapsam dışı, 1.798’i kapsam içi statüdedir. Yine bunların 1.139’u kara personeli, 1.055’i deniz personelidir. Ayrıca, 2011 yılında ayrıca hizmet alımı kapsamında 75 yüklenici işçisi çalışmıştır.

Personelin teşkilat içinde dağılımını gösteren çizelgeye ekler arasında (Ek: 2) yer verilmiştir.

a)Kapsam dışı (yönetici) personelle ilgili işlemler:

2011 yılında kapsam dışı personel kadrolarına, 2’si açıktan atama, 1’i göreve iade, 15’ i de kapsam içinden geçiş suretiyle olmak üzere toplam 18 kişilik giriş; 7’si emeklilik, 1’i istifa, 2’si de kapsam içine geçiş yoluyla olmak üzere toplam 10 kişilik

çıkış meydana gelmiştir. Böylece kapsam dışı personel sayısı geçen yıla göre 8 kişi artmıştır. Kapsam dışı personelin 2011 yılındaki hareketini gösterir çizelgeye ekler arasında (Ek:3) yer verilmiştir.

Kapsam dışı personelle ilgili işlemler TDİ Kapsam Dışı Personel Yönergesi” çerçevesinde yürütülmektedir. Söz konusu yönergenin yönetmelik haline dönüştürülmesi ve Remi Gazete’de yayımlanması için önceki dönemlerde çalışmalar yapılmış, ancak gerekli girişimler yapılmasına rağmen sonuçlandırılmamıştır.

Geçen yıla ilişkin Denetim Raporunda; Kapsam Dışı Personel Yönetmeliği taslağının, ilgili mevzuatta meydana gelen gelişmeler çerçevesinde gözden geçirilerek güncellenmesi; ayrıca faaliyet yapısına uygun olarak personel kadro unvanları arasında kademelendirme, unvanlar arası geçiş ve görevde yükselmeye ilişkin ayrıntılı usul ve esasların belirlenmesi önerilmiştir.

İncelemelerin sürdüğü 2012 yılında bu konuda çalışmalar yapıldığı ve bir yönetmelik taslağı hazırlanarak ilgili mercilere gönderildiği belirlenmiştir. En son Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğünde Maliye Bakanlığı, Devlet Personel Başkanlığı ve KEGM yetkilileri arasında toplantı yapılarak tutanağa bağlanmıştır. Toplantı sonucunda Devlet Personel Başkanlığı yetkililerinin kapsam dışı personel için düzenleme yapılması gereğini belirttikleri ve bu konuda görüş verdikleri, Maliye Bakanlığı yetkililerinin ise konu ile ilgili Bakanlık görüşünü resmi yazıyla bildireceklerini ifade ettikleri anlaşılmıştır. Bu gelişmeler çerçevesinde Kapsam Dışı Personel Yönetmeliği çalışmalarının tamamlanması beklenmektedir.

b)Kapsam içi (işçiler) personelle ilgili işlemler:

2011 yılında kapsam içi personel kadrolarına 129’u ilgili mercilerden alınan izinler dahilinde açıktan atama, 1’i askerlik dönüşü işe başlatma, 4’ü göreve iade, 2’si de kapsam dışından geçiş olmak üzere toplam 136 kişilik giriş yapılmış; aynı dönemde kapsam içi kadrolardan, 55’i emeklilik, 13’ü de diğer çeşitli şekillerde olmak üzere toplam 68 kişinin çıkışı yapılmış, böylece kapsam içi personel sayısı önceki yıla göre 739 kişi artmıştır.

Kapsam içi personel atamaları, kamu Kurum ve Kuruluşlarına İşçi Alınmasında Uygulanacak usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik çerçevesinde Türkiye İş Kurumu (İş-Kur) aracılığıyla yapılmaktadır. Anılan yönetmelik çerçevesinde, İş-Kur tarafından ortaöğretim ve daha yüksek eğitim düzeyindeki taleplere, KPSS puanıyla başvuran talep şartlarına uygun adaylar arasından, en yüksek KPSS puanından başlanmak üzere açık iş sayısının üç katı; öncelik hakkına sahip olarak başvuran adaylardan talep şartlarına uygun olanlar arasından, öncelik hakkı sahipliğine ilişkin belgenin tarihi esas alınarak ve eski tarihli belgelerden başlanmak suretiyle açık iş sayısının üç katı aday belirlenmektedir. Bu kapsamda Kuruluşa bildirilen adaylar arasından Kuruluş tarafından sınavla seçim yapılmaktadır.

Kapsam içi personelin yıl içindeki hareketi (Ek:4) no.lu çizelgede gösterilmiştir.

2 – Personel yapılan harcamalar:

Personele 2011 yılında yapılan harcamalar önceki dönemle karşılaştırmalı olarak aşağıda gösterilmiştir.

Sayıştay

Personele yapılan harcamalar	2010		2011							
	Harcanan		Ödeneğin son durumu Bin TL	Harcanan						
	Toplam harcama Bin TL	Kişi başına ayda düşen TL		Esas ücretler Bin TL	Ek ödemeler Bin TL	Sosyal giderler Bin TL	Cari yıl toplamı Bin TL	Geçmiş yıllar ilgili ödeme ve geri alımlar Bin TL	Toplam harcama Bin TL	Kişi başına ayda düşen TL
A-Yönetim Kurulu Üyeleri (Kuruluş dışı)	72		100	85	12		97		97	
B-İşçiler :										
Kapsam dışı	28.316	6.113	31.726	17.567	7.829	4.072	29.468	306	29.774	6.329
Kapsam içi	105.601	5.871	142.330	61.013	47.018	31.177	139.208	1.959	141.167	6.698
Toplam (B)	133.917		174.056	78.580	54.847	35.249	168.676	2.265	171.038	
Genel toplam (A+B)	133.989		174.156	78.665	54.859	35.249	168.773	2.265	171.038	
Geçen yıl toplamı			140.948	61.745	42.842	26.229	130.816	3.173	133.989	
Fark			33.208	16.920	12.017	9.020	37.957	(908)	37.048	

2011 yılı personel giderleri önceki dönemden % 27,7 fazlasıyla toplam 171 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bunun 168,7 milyon TL'si cari yıla, 2,3 milyon TL'si geçmiş yıla ilişkindir. Cari yıl giderlerinin, % 82,5 oranında 139,2 milyon TL'si kapsam içi, % 17,5 oranında 29,5 milyon TL'si kapsam dışı personel için yapılmıştır.

TDİ tarafından yürütülmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ve bu hizmetlerde görevli 823 personelin 2010 yılı içinde Kuruluşa devredilmesinin etkisiyle, devralınan personele ait giderlerin 2010 yılına kısmen, 2011 yılına ise tam olarak yansımaları cari yıl harcama tutarını yükselmesinde önemli etken olmuştur.

Kuruluş Ana statüsününün 25 inci maddesinde; "hizmetlerin 1475 Sayılı İş Kanunu ile 854 Sayılı Deniz İş Kanunu hükümlerine göre çalışan işçiler eliyle yürütüleceği, kapsam dışı personelin istihdam şekilleri, atama, göreve son verme, sorumluluklar ve kadro tespiti, ücret, prim, ikramiyeler, yurtdışına gönderme, siyasi faaliyet yasağı, vekalet ücretlerinin dağıtımı ile yönetim kurulu üyesi denetçi ve tasfiye kurulu üyelerinin hakları konusunda 399 sayılı KHK'ye 408 sayılı Kararname ile eklenen ek madde 1 misülli işlem yapılacağı" hükme bağlanmıştır. Buna göre Kuruluşun kapsam dışı personelinin ücretleri YPK tarafından belirlenmektedir.

2011 yılında 21.10.2011 tarih ve 2011/T-20 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile 399 sayılı KHK'nın geçici 9 ve ek 1 inci maddelerine tabi kuruluşlarla, bu KHK kapsamı dışında kalan kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı ortaklıklarında çalışan sözleşmeli ve kapsam dışı personelin ücretleri 01.01.2011 tarihinden geçerli olmak üzere % 4,2 oranında artırılmış, yılın ikinci yarısı için de Devlet memurlarına uygulanan artış kadar artış yapılması öngörülmüştür. Anılan kararda KEGM'de çalışan kapsam dışı personele; aylık ücret, her türlü sosyal yardımlar, zam, tazminat, ödenek, vekalet ücreti, temettü, prim, ikramiyelerden bir aya isabet eden miktar ve diğer adlar altında yapılan ödemelerin (yönetim kurulu üyeliği ücreti ve ek ödemesi, harcırah, doğum ve ölüm yardımları hariç) brüt aylık ortalama ücretinin hiç bir şekilde 1.278-TL'den düşük, genel müdürler için 6.611- TL'den, diğer personel için 4.961- TL'den yüksek olamayacağı belirtilmiştir. Kapsam dışı personelin ücret artışları değinilen bu karar çerçevesinde yapılmıştır.

Kapsam içi personelin ücret ve sosyal hakları ise toplu sözleşmelerle belirlenmekte olup 01.01.2011-31.12.2012 tarihleri arasında uygulanan 7. dönem Toplu İş Sözleşmesi; KEGM adına Türk Ağır Sanayi ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası (TÜHİS) ile Türkiye Denizciler Sendikası (T.D.S.) arasında 19.10.2011 tarihinde imzalanmıştır. Toplu iş sözleşmesi ile kapsam içi personelin Ocak/2011 ayından geçerli ücret skalası belirlenmiş; 2011 yılının ikinci yarısı için de % 4 oranında artış öngörülmüştür.

Anılan düzenlemeler çerçevesinde personel ücretlerinde yapılan söz konusu artışlar ile sosyal harcamalara esas teşkil eden mal ve hizmet fiyatlarındaki yükselmelerin etkisiyle, kişi başına ayda düşen harcama tutarı kapsam dışı personelde 6.113 TL'den 6.329 TL'ye, kapsam içi personelde 5.871 TL'den 6.698 TL'ye yükselmiştir.

3 – Sosyal konular ve giderleri :

2011 yılında personel için yapılan sosyal giderler aşağıda gösterilmiştir.

Sosyal giderler	Kapsam dışı personel		Kapsam içi personel		Toplam		Fark Bin TL
	2010 Bin TL	2011 Bin TL	2010 Bin TL	2011 Bin TL	2010 Bin TL	2011 Bin TL	
A-Cari yılla ilgili							
1-Aile ve çocuk yardımı							
2-Evlenme,doğum ve ölüm yardımı	1	1	7	2	8	3	(5)
3-Sosyal yardım zammı	337	224	1.498	2.925	1.835	3.149	1.314
4-Barındırma giderleri							
5-Yedirme yardımı	590	700	4.878	6.696	5.468	7.396	1.928
6-Giydirme yardımı	17		409	147	426	147	(279)
7-Taşıma giderleri							
8-TC.Emekli Sandığı kurum karşılığı ve ek karşılığı	1.364	1.530	354	354	1.718	1.884	166
9-Emekli İkramesi işten ayrılma tazminatı	13	19	138	210	151	229	78
10-SSK Primi işveren payı	1.571	1.262	14.058	20.036	15.629	21.298	5.669
11-İşsizlik sigortası primi işv. payı	51	89	653	807	704	896	192
12-Sağlık giderleri	59		2		61		(61)
13-Eğitim giderleri							
14-Spor giderleri							
15-Dinlenme kamplarına yapılan harcamalar							
16-Personel dernek ve vakıflarına yard.							
17-Aynı ve nakdi başkaca sosyal gid.	229	247			229	247	18
Toplam (A)	4.232	4.072	21.997	31.177	26.229	35.249	9.020
B-Geçmiş yıllarla ilgili							
1-Emekli ikramiyesi işten ayrılma tazminatı	366	306	2.807	1.959	3.173	2.265	(908)
2-Diğer ödemeler							
Toplam (B)	366	306	2.807	1.959	3.173	2.265	(908)
Genel Toplam (A+B)	4.598	4.378	24.804	33.136	29.402	37.514	8.112

2011 yılı sosyal harcamalar tutarı, geçen yıla göre % 27,6 fazlasıyla 37,5 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bunun 35,2 milyon TL'si cari yıla, 2,3 milyon TL'si geçmiş yıla ilişkindir.

Cari yıl harcama tutarınının 26,2 milyon TL'si kapsam içi, 4 milyon TL'si kapsam dışı personel için yapılmıştır. Kapsam dışı personele ilişkin sosyal giderler yaklaşık bir önceki yıl düzeyinde gerçekleşirken, kapsam dışı personele ilişkin sosyal giderler % 41,7 oranında artmıştır.

Sosyal harcamalarda önceki yıla göre ortaya çıkan artışta, TDİ tarafından yürütülmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ve bu hizmetlerde görevli 823 personelin 2010 yılı içinde KEGM'ne devredilmesi nedeniyle, devralınan personele ait sosyal giderlerin önceki döneme nispi olarak, 2011 yılına ise tam olarak yansımaları önemli etken olmuştur. Diğer yandan sosyal giderlere esas teşkil eden mal ve hizmet fiyatlarındaki artışlar da sosyal harcamalara etki eden bir başka faktördür.

III. MALİ BÜNYE

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2011 yılı bilançosu temel alınarak hazırlanan varlık ve kaynaklarının ayrıntısı, raporun (5 ve 6) numaralı eklerinde verilmiş olup mali bünye incelemesine uygun hale getirilen çizelge aşağıda yer almaktadır.

Mali durum	2010		2011		Fark
	Bin TL	%	Bin TL	%	Bin TL
Varlıklar (Aktif) :					
1 - Dönen varlıklar					
a) Hazır değerler	53.706	22,8	108.426	31,8	54.720
b) Kısa sürede paraya çevrilebilir değerler	10.533	4,5	33.211	9,7	22.678
Toplam (1)	64.239	27,3	141.637	41,5	77.398
2 - Duran varlıklar:					
a) Uzun sürede paraya çevrilebilir değerler	258	0,1	172	0,1	(86)
b) Bağlı değerler	171.015	72,6	199.719	58,4	28.704
Toplam (2)	171.273	72,7	199.891	58,5	28.618
Varlıklar toplamı	235.512	100,0	341.528	100,0	106.016
Kaynaklar (Pasif) :					
1 - Yabancı kaynaklar					
a) Kısa süreli	116.814	49,6	101.903	29,9	(14.911)
b) Uzun süreli					
Toplam (1)	116.814	49,6	101.903	29,9	(14.911)
2 - Öz kaynaklar	118.698	50,4	239.625	70,1	120.927
Kaynaklar toplamı	235.512	100,0	341.528	100,0	106.016

Kuruluş bilançosunun aktifinde “diğer alacaklar” hesap grubunda yer alan 7,8 milyon TL tutarındaki KDV iade alacağı, pasifte yer alan “ödenecek vergi ve diğer yükümlülükler” hesabı ile karşılıklı olarak mahsup edilerek mali bünye incelemesine esas teşkil edecek olan sadeleştirme işlemi yapılmıştır.

TDİ AŞ den 2010 yılında bedelsiz olarak devralınan duran varlıklar, Kuruluş personelinden oluşan bir komisyon teşkil edilerek rayiç bedelleri üzerinden kayıtlara alınmış ve yeni belirlenen değerleri üzerinden amortisman ayrılmıştır. Devralınan maddi duran varlık kalemlerinde, 2011 yılında bazı binaların emlak değerlerindeki artıştan kaynaklanan 9.386 bin TL tutarında ilave değer artışı olmuştur.

Kuruluş, devralınan maddi duran varlıkların rayiç bedel üzerinden sermayeye ilave edilmesinin düşünüldüğü belirtilerek bu durumun vergi mevzuatı karşısındaki durumu hakkında, 24.11.2010 tarihinde Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan görüş talep etmiş, Başkanlıktan 21.06.2012 tarihinde gelen görüşte ise maddi duran varlıkların

“rayiç değer “ yerine “emsal değer” ile değerlendirileceği ve bu değer üzerinden sermayeye ilave edilebileceği belirtilmiştir.

Bu görüş çerçevesinde, 2011 yılı bilançosunda kısa vadeli yabancı kaynaklar grubunda geçici olarak yer alan 59,2 milyon TL tutarındaki devralınan maddi duran varlıkların, 2012 yılı dönemine ait bilançoda sermayeye ilave edilmesi durumunda öz kaynaklar o tutarda artacaktır.

Bunun yanı sıra TDİ AŞ bünyesinde yer alan kılavuzluk ve romörkaj hizmetlerinin, devralındığı 15.06.2010 tarihinden sonraki 6,5 aylık döneme ait gelir ve maliyetler Kuruluşun 2010 yılı gelir tablosuna yansımıştır. Cari dönemde ise bu iki hizmet unsuruna ait gelir ve maliyet tutarları tam yıl olarak mali tablolarda yer almaktadır. Kuruluş gelirlerine 2010 yılının 6,5 aylık döneminde 71,6 milyon TL katkı sağlayan kılavuzluk ve romörkajlık hizmet gelirlerinin 2011 yılı katkısı 199,7 milyon TL düzeyinde gerçekleşmiştir.

Yukarıda ifade edilen hususlar, Kuruluşun mali yapısını etkilediğinden 2010 ve 2011 yılları arasındaki oranlar üzerinden yapılan değerlendirmelerde önem kazanmaktadır.

A- Mali durum:

Kuruluşun mali durum çizelgesi incelendiğinde, kaynak ve varlıklar toplamı geçen yıla göre % 45 oranında 106,0 milyon TL artarak 341,5 milyon TL'ye yükselmiştir. Varlıklar toplamının % 41,5 oranında 141,6 milyon TL'sini dönen ve % 58,5 oranında 199,9 milyon TL'sini duran varlıkların oluşturduğu; bu varlıkların finansmanının % 29,9 oranında 101,9 milyon TL'sinin yabancı ve % 70,1 oranında 239,6 milyon TL'sinin de öz kaynaklarla karşılandığı görülmektedir.

1-Mali yapı oranları:

a)Mali kaldıraç:

	2011	2010
	%	%
$\frac{\text{Yabancı kaynaklar} \times 100}{\text{Varlıklar toplamı}} = \frac{101.903 \times 100}{341.528} =$	29,8	49,6

Kuruluş, varlık finansmanında, 2010 yılında % 49,6 oranında yabancı kaynaklardan yararlanmış iken cari yılda bu oran 19,8 puan azalarak % 29,8 düzeyinde gerçekleşmiştir. Yabancı kaynak yapısı incelendiğinde toplam 101,9 milyon liranın %58,2 oranında 59,3 milyon lirasının, TDİ AŞ'den devralınan ve geçici olarak bu hesap grubunda bekletilen ancak öz kaynak niteliğinde olan “maddi duran varlıklara” ait olduğu dikkate alındığında Kuruluşun mali kaldıraç oranının %15 seviyesinde olduğu görülmektedir.

b)Mali yeterlilik (finansman):

		2011	2010
		%	%
$\frac{\text{Öz kaynaklar x 100}}{\text{Yabancı kaynaklar}} = \frac{239.625 \times 100}{101.903} =$		235,2	101,6

Kuruluşun öz-yabancı kaynak dengesinin belirlendiği mali yeterlik oranı 2011 yılında % 235,2 oranında gerçekleşmiş görünmesine karşın yabancı kaynaklarda geçici olarak yer alan MDV'ın değerlendirmeye alınması ile oran %701,6 düzeyine (2010 yılı finansman oranı da %252,5 olmakta) yükselmektedir. Buradan da görüleceği üzere Kuruluşun mali yapısı çok güçlü olup faaliyetlerinde herhangi bir yabancı kaynak kullanma ihtiyacı bulunmamakta, yatırımlarını öz kaynaklarla finanse etmekte ve nakit pozisyonlarını da kamu bankaları kanalı ile değerlendirerek ayrıca faiz geliri elde etmektedir.

c)Oto finansman (iç kaynaklar):

		2011	2010
		%	%
$\frac{\text{Yedekler x 100}}{\text{Ödenmiş sermaye}} = \frac{82.725 \times 100}{51.095} =$		161,9	132,3

Oranın payında yer alan 82,7 milyon TL tutarındaki yedekler, 2011 yılı bilançosunda yer alan 67,6 milyon TL tutarındaki yedeklere, 2011 yılı dönem kârından ayrılıp 2012 yılında yedekler hesabına alınacak olan 15,1 milyon TL tutarındaki yasal yedeklerin ilavesi ile bulunmuştur. Oranın paydasını oluşturan ödenmiş sermayede cari dönemde değişiklik olmamasına karşılık, yasal yedeklerdeki artıştan dolayı oto finansman oranı yaklaşık 30 puan artış göstermiştir.

d)Bağlı değerlerin finansmanında kullanılan kaynaklar ve bu değerlerin kaynaklar içindeki yeri :

		2011	2010
		%	%
$\frac{\text{Bağlı değerler x 100}}{\text{Öz kaynaklar}} = \frac{199.719 \times 100}{239.625} =$		83,3	144,1
$\frac{\text{Bağlı değerler x 100}}{\text{Varlıklar toplamı}} = \frac{199.719 \times 100}{341.528} =$		58,5	72,6

$$\frac{\text{Maddi duran varlıklar(net)x 100}}{\text{Varlıklar toplamı}} = \frac{196.514 \times 100}{341.528} = 57,5 \quad 71,2$$

Kuruluşun; öz kaynaklarının % 83,3 ü, varlıklarının ise % 58,5 i bağlı değerlere bağlanmış olup bağlı değerlerin % 98,4 ü maddi duran varlıklarca oluşturulmuştur. Kuruluşun son yıllarda, hizmet çeşitliğinin artması neticesinde hizmete yönelik deniz taşıt edinimleri de hızlı bir şekilde artış göstermiş bunun yanı sıra öz kaynak yapısındaki ciddi büyüme nedeniyle de yukarıda yer alan oranlarda olumlu olarak düşmeler görülmektedir. Yapılmakta olan yatırımların ve sabit kıymet edinimlerinin finansmanı öz kaynaklara dayandığından ayrıca finansman yükü oluşturmamaktadır.

e) Paraya çevrilebilir ve hazır değerlerin varlıklar içindeki yeri :

	2011	2010
Paraya çevrilebilir ve hazır değerler x 100	%	%
Varlıklar toplamı	=	=
	$\frac{108.426 \times 100}{141.637}$	$\frac{108.426 \times 100}{141.637}$
	= 76,6	= 27,7

Kuruluşun, cari yılda hizmet gelirlerine katkısı 199 milyon lira olan kılavuzluk ve romörkaj faaliyetlerinin de etkisi ile likit değerleri 108,4 milyon liraya yükselmiş olup bu nedenle hazır değerlerin, varlık toplam içindeki payı geçen yıla göre 48,9 puan artarak, % 76,5 e seviyesinde gerçekleşmiştir.

2- Likidite:

	2011	2010
	<u>%</u>	<u>%</u>
Cari oran: $\frac{\text{Dönen varlıklar x 100}}{\text{Kısa vadeli yab. kaynak.}}$	=	=
	$\frac{141.637 \times 100}{101.903}$	$\frac{141.637 \times 100}{101.903}$
	= 139,0	= 55,0

Likidite oranı: $\frac{(\text{Dönen var.-Stok.}) \times 100}{\text{Kısa vadeli yab. kaynak.}}$	=	=
	$\frac{138.575 \times 100}{101.903}$	$\frac{138.575 \times 100}{101.903}$
	= 136,0	= 53,0

Kuruluşun kısa süreli borçlarını ödeyebilme yeteneğini gösteren cari ve likidite oranları 2011 yılında geçen yıla göre 84 puan artarak % 139 seviyesine yükselmiştir. Bu ise Kuruluşun kısa vadeli borçlarını ödeme konusunda hiçbir sorununun olmadığı gibi kısa vadeli borçların ödenmesinden sonra dahi, kullanabileceği nakit özellikli varlığa sahip olduğu görülmektedir. Bu analiz, kısa süreli yabancı kaynaklar içinde geçici olarak yer alan 59,3 milyon lira tutarındaki MDV kalemini de dikkate alınarak yapıldığında Kuruluşun borç ödeme yeteneği, % 332,4 gibi yüksek bir orana yükselmektedir.

3-Varlık kullanım oranları:

a) Alacak devir hızı:

			<u>2011</u>	<u>2010</u>
Net satışlar	=	$\frac{358.368}{6.685}$	= 53,6	43,4
Ortalama ticari alacaklar				

Ortalama ticari alacaklarının bir yıl içinde 53,6 kez diğer bir ifade ile de 6,8 günde bir devrettiğini ifade eden bu oran tekel niteliğinde kamu hizmeti yapan ve faaliyet alanı sürekli olarak çeşitlenen Kuruluş için iyi bir işletmecilik göstergesidir. 2011 yılı sonu itibarıyla 4,8 milyon lira düzeyinde şüpheli hale gelen ticari alacakları bulunan Kuruluşun bu sorunu da çözmesi durumunda alacak devir hızı daha da yüksek oranlara yükselecektir. Bu nedenle, alacak devir hızı yüksek olan ve hizmet satışları çok kısa sürede paraya dönüşen Kuruluşta “nakit yönetim”inin önemi artmaktadır.

b)Dönen varlık devir hızı:

			<u>2011</u>	<u>2010</u>
Net satışlar	=	$\frac{358.368}{141.367}$	= 2,5	3,6
Dönen varlıklar				

Dönen varlık devir hızı, net satışların 2010 yılına göre %56,8 artmasına karşın dönen varlıklardaki artışın %120,6 düzeyinde gerçekleşmesi nedeni ile geçen yıla göre 1,1 puan azalarak 2,5 olmuştur. Böylece Kuruluşun bir yıl veya faaliyet dönemi içerisinde paraya çevrilmesi ya da tüketilmesi öngörülen varlık kalemlerini içeren “dönen varlıklar” yılda 2,5 kez devretmiş bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile de dönen varlıklar, Kuruluşta bir yıl içinde her 145 günde bir devretmektedir.

c)Maddi duran varlık devir hızı:

			<u>2011</u>	<u>2010</u>
Net satışlar	=	$\frac{358.368}{196.514}$	= 1,8	1,8
Maddi duran varlıklar (net)- (Yatırımlar +Yat. sip.avans.)				

Cari dönemde gerçekleştirilen net satış tutarları ile maddi duran varlıklar, 2010 yılında olduğu gibi cari yılda da 1,8 kez devretmiştir. Bu ise maddi duran varlıkların 7 ayda bir devrettiğine işaret etmektedir. Kuruluşun sahip olduğu maddi duran varlıklar, varlıklar toplamı içerisinde %57,5 oranında yer işgal etmektedir. Kuruluş, hizmet kapasitesini arttırabilmek, teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamış duran varlıklarını yenileyebilmek için özellikle deniz taşıtlarına yönelik yatırımlarına devam etmektedir. 2011 yılında da yapılmakta olan yatırımlar hesabından, tamamlanarak ilgili hesaplara intikal eden 37,1 milyon lira tutarında MDV girişi olmuştur.

d)Aktif devir hızı:

		<u>2011</u>	<u>2010</u>
$\frac{\text{Net satışlar tutarı}}{\text{Varlıklar toplamı}} = \frac{358.368}{341.528} =$		1,05	0,97

Kuruluş 2011 yılında her 1 liralık varlığı ile 1,05 liralık net satış hâsılatı elde etmiştir. Geçen yıla göre 0,8 kez artarak 1,05 oranına ulaşan aktiflerin devir hızı, her 100 liralık varlık yapısının 57,5 lirası MDV ve 31,7 lirası da ağırlıklı olarak hazır değerlerden oluşmuş Kuruluşa ait bu iki varlığın etkin kullanılmış olmasına yönelik bir gösterge oluşturmaktadır.

e) Öz kaynak devir hızı:

		<u>2011</u>	<u>2010</u>
$\frac{\text{Net satışlar tutarı}}{\text{Öz kaynaklar}} = \frac{358.368}{239.625} =$		1,5	1,9

Kuruluşun net satışlarında geçen yıla göre meydana gelen 56,8 puanlık artışa karşın öz kaynaklarındaki 101,8 puan düzeyindeki artış sonucu öz kaynak devir hızı 2010 yılına göre 0,4 puan azalmıştır. Kuruluş böylece sahip olduğu her 1 TL'lik öz kaynağı ile 1,5 TL'lik net satış hâsılatı elde etmiştir.

Genel olarak, devir hızlarının olumlu bir seyir izlediği görülmektedir. Bu durum, Kuruluşun son dönemlerde oldukça yüksek kârlarla çalışması sonucu likiditesinin yükselmesi, yeni edinimler ile duran varlıklarının yenilenmesi, buna bağlı olarak da öz kaynaklarının artmasından kaynaklanmaktadır.

Brüt satış tutarını oluşturan 412,9 milyon liranın; %44,7 oranında 170,8 milyon lirası fener hizmet, %41,3 oranında 157,8 milyon lirası da kılavuzluk hizmet gelirlerinden oluşmuştur. Bu ağırlıklı gelirleri oluşturan hizmetlerin, var olan deniz seyir-işaret ve taşıtları ile güvenli bir şekilde, aksaklık yaşanmadan sürdürülmesi olanaklı olsa da Kuruluşun özellikle boğazlardaki gemi trafiği konusundaki yüksek hassasiyeti nedeniyle yatırımlarına devam ettiği görülmektedir.

Bunun yanı sıra Kuruluşun, hizmet gelirleri Türk karasularındaki aktivitenin ötesinde özellikle de dünya ticaretinin genel seyrine bağlı olduğundan, satış gelirlerini daha da artırma yönünde çok fazla belirleyiciliği bulunmamaktadır.

Diğer taraftan hizmet satış tarifeleri, Kuruluş Yönetim Kurulu tarafından, ekonomik şartlara göre tespit edilmektedir. Tarifelerde yapılan değişiklikler ve döviz kurlarındaki dalgalanmalar satış hâsılatındaki değişimi etkilemektedir.

B-Mali sonuçlar:

1-Kârlılık (Rantabilite):

a)Mali kârlılık (Mali rantabilite):

		2011	2010
		%	%
$\frac{\text{Dönem kârı} \times 100}{\text{Ödenmiş sermaye}}$	$= \frac{151.218 \times 100}{51.095}$	= 296,0	131,1
$\frac{\text{Dönem kârı} \times 100}{\text{Öz kaynaklar}}$	$= \frac{151.218 \times 100}{239.625}$	= 63,1	56,4
$\frac{\text{Faaliyet kârı} \times 100}{\text{Öz kaynaklar}}$	$= \frac{134.997 \times 100}{239.625}$	= 56,3	44,7

Faaliyet gösterdiği alanda tekel konumunda olan Kuruluş, 2011 yılında geçen döneme göre oldukça yüksek mali kârlılık oranları ile çalışmıştır. Bu durum Kuruluşun öz kaynaklarını etkin bir şekilde kullandığını göstermektedir. 2011 yılında Kuruluş ödenmiş sermayesinin yaklaşık 3 katı düzeyinde dönem kârı elde etmiş olup öz kaynakların, esas faaliyet işlemlerine ilişkin karlılık düzeyleri geçen döneme göre 11,6 puan artış göstermiştir.

3-Mali sonucu ilgilendiren etkenler:

Kuruluş 2011 yılında, ana statüsünde belirlenen ve tekel niteliğinde olan faaliyetler çerçevesinde yukarıda geniş olarak değerlendirildiği üzere, dönemi 151,2 milyon lira kâr ile sonuçlandırmıştır. Bu dönem kârına ulaşmak için 101,9 milyon lirası (59,3 milyon lirası öz kaynak niteliğine haiz olup geçici olarak yabancı kaynaklarda bekletilen MDV tutarı) yabancı kaynak ve 239,6 milyon lirası da öz kaynak olmak üzere toplam 341,5 milyon lira tutarında kaynak kullanmıştır.

Bu kaynak kullanımı ile 413 milyon TL gayri safi satış hâsılatı elde eden KEGM, 2011 yılında;

-40,9 milyon TL sı, %10 oranında Hâsılat Payı olarak Maliye Bakanlığına,

-13,7 milyon TL sı, %6,5 oranında Kılavuzluk payı ve %1,5 oranında hâsılat payı olarak Denizcilik Müsteşarlığına,

-30,3 milyon TL sı da, dönem sonunda tahakkuk eden vergi ve diğer yasal yükümlülük olarak Maliye Bakanlığına olmak üzere, toplam 84,9 milyon TL tutarında kaynak transfer etmiştir.

IV-İŞLETME ÇALIŞMALARI:

A-İşletme bütçesinin genel durumu:

Hazine ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlıklarınca belirlenen esaslara göre hazırlanan ve 12.10.2010 tarih ve 2010/967 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilerek 23.10.2010 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Bağlı Ortaklıklarının 2011 yılına ilişkin Genel Yatırım ve Finansman Kararnamesi ile kesinleşen Kuruluş 2011 yılı bütçesi, Yönetim Kurulu’nun 03.09.2010 tarih ve 19/13 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

2011 yılına ilişkin Genel Yatırım ve Finansman Kararnamesi ile belirlenen hedefler doğrultusunda hazırlanan ve konsolide gelirler toplamının 304,5 Milyon TL konsolide giderler toplamının 208,6 Milyon TL. ve dönem kârının 95,9 Milyon TL olarak öngörülen 2011 yılı İşletme Bütçesi, Şirket Ana Statüsünün 21. Maddesi hükmü çerçevesinde Yönetim Kurulunun 27.12.2010 tarih ve 2010-26/3 kararıyla onaylanmıştır.

Yönetim Kurulunca kabul edilerek İlk Program olarak uygulamaya konulan 2011 yılı İşletme Bütçesi, 2011 yılının kendine özgü şartları da göz önünde bulundurularak, ilk altı ay verilerine göre Revize Program hazırlanmış ve Hazine Müsteşarlığı’nın vermiş olduğu tutarlar doğrultusunda 2011 Revize Program son şeklini alarak Yönetim Kurulu’nun 28.11.2011 tarih ve 2011-24/16 sayılı kararıyla kabul edilmiştir. Buna göre revize bütçede konsolide gelirler toplamının 340,3 Milyon TL konsolide giderler toplamının 239,6 Milyon TL. ve dönem kârının 100,7 Milyon TL olarak onaylanmıştır.

Kuruluş 2011 yılında 2010 yılı dönem karı ve cari yıl gelirlerinden merkezi yönetim bütçesine vergi ve hasılat payı olarak toplam 131,0 milyon TL kaynak aktarmıştır. Bu aktarımlar;

-Maliye Bakanlığına 2011 yılı gelirlerinin %10 u oranında 40,9 milyon TL hasılat payı,

-Denizcilik Müsteşarlığına, 2011 yılında kılavuzluk ve romörkaj gelirlerinden % 6,5 oranındaki 13,7 milyon TL hasılat payı,

-Gelir İdaresi Başkanlığına,2011 yılı dönem karına mahsuben 30,3 milyon TL geçici vergi,

- Hazine Müsteşarlığına, 2010 yılı dönem karından 46,8 milyon TL tutarındaki temettü olarak gerçekleşmiştir.

KEGM, 2011 yılında gayri safi satış hasılatı üzerinden, 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu’nun 78 inci maddesine göre Bakanlar Kurulu’nun 2006/9916 sayılı kararı ile belirlenen %10 oranında ki 40,9 milyon TL hasılat payını bütçeye gelir kaydedilmek üzere Maliye Bakanlığı’na ödemiştir.

Kuruluşun 2011 yılı bütçesine ilişkin temel büyüklüklere aşağıdaki çizelgede yer verilmiştir.

Bütçeye ilişkin toplu bilgiler	Ölçü	2010 Gerçekleşen	2011			
			Bütçe		Gerçekleşen	Bütçeye göre sapma (İlk durum) %
			İlk durum	Son durum		
1-Personel sayısı	Kişi	2.147	2.125	2.213	2.194	3
2-Personel giderleri	Bin TL	133.989	157.691	139.017	171.038	8
3-Tüm alım tutarı	Bin TL	22.043	28.999	35.855	26.853	(7)
4- Başlıca alımlar:						
Akaryakıt	Bin TL	7.315	11.500	14.127	11.600	1
Diğer yakıtlar	Bin TL	48	64	226	131	105
Yedek parçalar	Bin TL	1.749	1.375	1.339	1.181	(14)
Diğer çeşitli malzeme	Bin TL	2.819	4.371	5.375	3.164	(28)
Hizmet alımları	Bin TL	10.112	11.689	14.788	10.777	(8)
5-Tüm üretim maliyeti	Bin TL	175.441	126.112	188.434	223.371	77
6- Başlıca üretimler:						
Fener hizmetleri	Bin TL	22.228	22.700	24.496	24.356	7
Tahliye hizmetleri	Bin TL	10.370	10.089	11.306	9.527	(6)
Gemi kurtarma hizmetleri	Bin TL	90.117	74.406	96.101	96.701	30
Kılavuzluk hizmetleri	Bin TL	35.795	-	37.688	75.966	100
Telsiz hizmetleri	Bin TL	16.931	18.917	18.843	16.821	(11)
7- Net satış tutarı	Bin TL	228.463	290.183	339.264	358.368	23
8- Başlıca satışlar:						
Fener hizmet satışları	Bin TL	129.243	135.774	142.143	155.438	14
Tahliye hizmet satışları	Bin TL	19.896	23.393	21.062	22.757	(3)
Gemi kurtarma hizmet satışları	Bin TL	16.937	15.284	5.253	9.596	(37)
Kılavuzluk hizmet satışları	Bin TL	59.904	112.987	166.666	167.012	48
Telsiz hizmet satışları	Bin TL	2.483	2.745	4.140	3.565	30
9- Yatırımlar (Nakdi harcama)	Bin TL	31.112	40.000	41.400	39.780	(1)
10-Finansman iht. ya da fazlası	Bin TL	-	-	-	-	-
11-Dönem kârı	Bin TL	66.983	95.914	122.382	151.218	58

İşletme bütçesinin bazı kalemlerinde programa göre normalin üzerinde sapmalar olduğu görülmekte olup bütçenin daha gerçekçi bir şekilde hazırlanması için azami titizliğe gösterilmesi hususuna işaret olunur.

Teşebbüsler yıllık yatırım ve finansman programlarını stratejik planlarında yer alan amaç ve hedeflere uygun olarak hazırlamak zorundadırlar. Bu nedenle Kamu İktisadi Teşebbüslerinin misyon, vizyon, stratejik amaç, temel ilke ve politikaları ile hedef ve önceliklerini orta ve uzun vadeli bir perspektifle belirlemeleri suretiyle stratejik yönetim anlayışının yaygınlaştırılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda 2008 yılına ait Genel Yatırım ve Finansman Programının 25 inci maddesinin birinci fıkrası çerçevesinde Kuruluşun 2010-2014 yılları Stratejik Planı hazırlanmış ve Kalkınma Bakanlığınca da uygun bulunarak yürürlüğe konulmuştur. Ancak, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararı gereği TDİ A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün vermekte olduğu kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri 15.06.2010 tarihi itibarıyla KEGM tarafından verilmeye başlanması nedeniyle KİT'lerin Stratejik Planlarının Hazırlanmasına Yönelik Usul Ve Esaslar Genelgesine göre Kuruluş Stratejik Planı'nın yeniden hazırlanması gerektiğinden, DPT Müsteşarlığı'nca

hazırlanan “Kamu İdareleri için Stratejik Plan Hazırlama Kılavuzu” ve “Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Stratejik Planlarının Hazırlanmasına Yönelik Usul ve Esaslar” çerçevesinde 2011-2015 Stratejik Planı yeniden hazırlanmış ve Yönetim Kurulunun 24.05.2011 tarih ve 10/4 sayılı kararıyla “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2011-2015 Stratejik Planı” kabul edilmiştir.

B-Finansman:

Kuruluş’un 2011 yılı finansman program büyüklükleri çizelgesi aşağıda yer almış olup, fon akım ve nakit akım tablolarına raporun ekleri arasında (Ek:7 ve Ek:8)’de yer verilmiştir.

Finansman programı büyüklükleri	2010 yılı kesin Bin TL	2011 yılı		
		Program Bin TL	Revize Bin TL	Kesin Bin TL
I- Yaratılan Fonlar (1+2)	17.964	46.178	69.489	94.620
1-Ayıklanmış Dönem Kar Zararı (-) (A+B+C+D+E)	83.067	109.818	140.877	171.798
Dönem Kar Zararı	66.983	95.914	122.382	151.218
- Brüt Satışlar (+)	259.645	324.143	392.198	412.995
- Satış İndirimleri (-)	31.182	33.960	52.933	54.627
- Satışların maliyeti (-)	115.870	128.207	161.765	156.432
- Faaliyet giderleri (-)	59.572	76.753	69.374	66.939
- Diğer faaliyetlerden olağan gelir ve karlar (+)	10.159	10.244	12.111	12.664
- Diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararlar (-)	5.133	2.831	4.152	4.587
- Finansman giderleri (-)	0	0	0	0
- Olağan dışı gelir ve karlar (+)	9.837	4.080	9.283	11.005
- Olağandışı gider ve zararlar (-)	901	802	2.986	2.861
B - Görev zararı (tahakkuk eden) (-)	0	0	0	0
C - Amortisman (cari dönemde ayrılan) (+)	12.868	13.254	16.250	18.100
D - Karşılık giderleri (cari dönemde ayrılan) (+)	3.216	650	2.245	2.480
E - Kur farkları (+)	0	0	0	0
2-Kanuni yükümlülükler	(65.103)	(63.640)	(71.388)	(77.178)
- Kurumlar vergisi (önceki dönem) (-)	14.841	12.762	13.444	13.444
- Dönem karının peşin ödenen vergi ve diğer yükümlülükleri (cari dönem) (-)	13.372	19.183	24.476	59.761
- Mahsup edilen peşin vergi (önceki dönem) (+)	14.817	12.762	13.372	42.867
- Temettü ödemesi (önceki dönem karından Hazineye) (-)	43.951	37.788	39.814	39.814
- Temettü stopajı (önceki dönem karından) (-)	7.756	6.669	7.026	7.026
II- Toplam finansman ihtiyacı	82.978	39.944	42.349	47.538
- Yatırım	31.112	40.000	41.229	39.780
- Stok artışı	851	(56)	102	734
- Sabit kıymet artışı	50.186	0	1.018	7.024
- Bağlı ortaklık ve iştiraklerdeki sermaye artışı	829	0	0	0
III- Borçlanma gereği (I-II)	(65.014)	6.234	27.140	47.082
IV- Net faiz ödemesi	5.211	5.307	4.865	5.741
- Faiz gelirleri (+)	5.211	5.307	4.865	5.741
- Faiz giderleri (-)	0	0	0	0
V- Faiz dışı fazla (bütçe transferleri hariç) (III-IV)	70.225	927	22.275	41.341
VI- Toplam bütçe ve fon transferleri (tahsil veya mahsup olunan)	0	0	0	0
- Sermaye				
- Görev zararı				
- Yardım				
VII- Transferler sonrası faiz dışı fazla (VI-V)	70.225	(927)	(22.275)	(41.341)

Kamu işletmelerinin, ülke kaynaklarını etkin ve verimli kullanmak suretiyle işletme faaliyetlerini yerine getirmeleri ve kendi değerlerini azami düzeye çıkartmalarını sağlayacak strateji ve yöntemleri belirlemek amacı ile yürürlüğe konulan Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Bağlı Ortaklıklarının 2011 yılına ilişkin Genel Yatırım ve Finansman Kararnamesinin Genel İlkeler başlıklı 3'üncü maddesinde;

“a) Tüm işletmecilik faaliyetlerinde verimliliği artıracak ve maliyetleri düşürecek tedbirler alınacaktır.

b) Etkin bir insan kaynakları politikası izlenecektir. Bu çerçevede, tüm personelin kamu teşebbüsü içinde rasyonel bir şekilde dağıtılması ve atıl duran personelin eleman açığı bulunan diğer hizmet birimlerine kaydırılması sağlanacaktır.

c) Stokta tutulacak mal ve hizmet üretimine ilişkin envanter miktarı ile üretilen nihai ürün miktarı, 2011 yılı ile takip eden yıllarda yapılması öngörülen mal ve hizmet satışı dikkate alınarak optimum seviyede belirlenecektir.

ç) Atıl durumda olan gayrimenkuller tasfiye, satış, kiralama veya bedelli devir gibi usullerle değerlendirilecektir.

d) Üretilen mal ve hizmetlere yönelik tedarik edilecek hammadde miktarı ve fiyatı ile üretilen mal ve hizmetlerin miktar ve fiyatları, programda yer alan hedefleri sağlayacak şekilde tespit edilecektir.

e) AR-GE ve inovasyon faaliyetlerine gereken özen gösterilecektir.

f) Kurumsal yönetim ilkeleri çerçevesinde faaliyet gösterilecektir.

g) Piyasa koşullarında daha kaliteli ve düşük maliyetli mal ve hizmet üretmek amacıyla, bilgi ve iletişim altyapısı ile organizasyon yapıları yeniden düzenlenecektir.” Denilmek suretiyle Şirketinde içinde bulunduğu kuruluşlara işletmecilik faaliyetlerinde verimliliği artıracak her türlü önlemin alınması hususunda hedefler belirlenmiştir.

Aynı Kararnamenin 16'ncı maddesi çerçevesinde Hazine Müsteşarlığının Kuruluşa gönderdiği Program çerçevesinde hazırlanan İşletme Bütçesi, Yönetim Kurulunun 27.10.2010 tarih ve 195 sayılı kararı ile kabul edilerek yürürlüğe girmiş olup yıl içinde oluşan ihtiyaç ve hedef değişiklikleri doğrultusunda gerekli revizeler de yapılmıştır.

Kuruluş 2011 yılında 39,8 milyon TL yatırım bütçesinden, 7,3 milyon TL de işletme bütçesinden harcama yaparak, 47,5 milyon TL tutarında maddi duran varlık ve stok edinimini kendi bütçe olanakları ile gerçekleştirmiş olup yıl içinde bu tür harcamalar için yabancı kaynak kullanılmamıştır.

C-Giderler:

Kuruluş'un, 2011 yılı giderlerinin, bütçe ödeneğinin ilk ve son durumu, gerçekleşen giderlerin ise bütçelenenlere göre sapmalarını gösteren çizelge aşağıda verilmiştir.

Sayıştay

Giderler	2010 Gerçekleşen Bin TL	2011					
		Ödenek		Gerçekleşen Bin TL	Ödeneğin son durumuna göre fark Bin TL	Ödeneğe göre sapmalar	
		İlk durum Bin TL	Son durum Bin TL			İlk duruma göre %	Son Duruma göre %
İlk madde ve malzeme giderleri	9.953	15.988	14.272	14.272	-	(11)	-
Personel giderleri	133.824	157.691	174.156	171.038	(3.118)	8	(2)
Dışarıdan sağlanan fayda ve hizmetler	10.622	11.054	13.677	12.825	(852)	-	-
Çeşitli giderler	7.646	6.463	8.799	6.806	(1.993)	5	(23)
Vergi resim ve harçlar	363	510	331	330	(1)	(35)	-
Amortisman ve tükenme pay.	12.868	13.254	19.534	18.100	(1434)	37	(7)
Finansman giderleri	-	-	-	-	-	-	-
Toplam	175.441	204.960	230.769	223.371	(7.398)	9	(3)

Sayıştay

Kuruluşun 2011 yılı işletme bütçesinde 204,9 milyon TL olarak belirlenen gider ödenekleri, yıl içinde ihtiyaçlar ve hedeflerde yapılan revizeler ve aktarmalar sonucunda 25,9 milyon TL artış göstererek 230,8 milyon TL olarak kesinleşmiştir.

223,4 milyon TL olarak gerçekleşen ve geçen yıla göre % 27,3 oranında 47,9 milyon TL artan 2011 yılı giderlerinin; 14,2 milyon TL'si ilk madde ve malzeme, 171 milyon TL'si personel giderleri, 13,7 milyon TL'si dışarıdan sağlanan fayda ve hizmetler, 8,8 milyon TL'si çeşitli giderler, 19,5 milyon TL'si amortisman ve tüketim payları, 0.3 milyon TL'si ise vergi, resim ve harçlar giderlerinden oluşmuştur.

14,2 milyon TL tutarındaki ilk madde ve malzeme giderleri içinde % 77,4 oranında 11 milyon TL sı akaryakıt giderleri ve % 22,6 oranında 3,2 milyon TL sı ise yedek parça, temizlik ve madeni malzeme gider kalemleri olarak yer almaktadır.

Personel giderleri ise toplam giderlerin %76,6 sını oluşturmaktadır. Bu gider kalemi ile ilgili detaylara Raporun İdari Bünye bölümünde detaylı olarak yer verilmiştir.

2010 yılına göre 2,2 milyon TL artış göstererek 12,8 milyon TL düzeyinde gerçekleşen dışarıdan sağlanan fayda ve hizmet gider kaleminin 2,6 milyon lirası posta ve telefon giderlerinden, 2,1 milyon TL sı elektrik ve su giderlerinden, 5,5 milyon TL sı tamir bakım ve onarım giderlerinden ve 2,6 milyon TL sı ise diğer dışarıdan sağlanan fayda ve hizmet giderlerinden oluşmuştur.

18,1 milyon TL tutarındaki amortisman ve tükenme paylarının, 13.7 milyon lirası taşıt, 2.4 milyon lirası tesis-makine-cihaz ve demirbaşlar, 1,8 milyon lirası binalar, 0,2 milyon lirası da diğer amortisman bedellerini içermektedir.

2011 yılına ait çeşitli giderlerin bir önceki yıl değerleriyle karşılaştırmalı olarak ayrıntısı, aşağıdaki çizelgede verilmiştir.

Çeşitli giderler	2010 yılı Gerçekleşen Bin TL	2011 yılı Gerçekleşen Bin TL	Fark Bin TL
- Sigorta giderleri	1.073	1.113	40
- Kira giderleri	2.562	2.139	(423)
- Sosyal giderler	151	175	24
- Temsil ve ağırlama giderleri	61	81	20
- Eğitim, kültür ve yayın giderleri	297	323	26
- Yolluklar ve seyahat giderleri	1.554	1.899	345
- Mahkeme ve noter giderleri	1.103	323	(780)
- Diğer çeşitli giderler	845	753	(92)
Genel Toplam	7.646	6.806	(840)

Önceki yıla göre, çeşitli giderler % 11 oranında 0,8 milyon TL azalarak 6,8 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 6,8 milyon TL tutarındaki çeşitli giderlerin % 31,4

oranında 2,1 milyon TL sı kira giderlerinden oluşmuştur. Kira giderleri dışında ağırlıklı kalemler ise % 28 oranında 1,9 milyon TL ile seyahat yolluk,%16,1 oranında 1,1 milyon TL ile sigorta giderlerinden meydana gelmiştir.

D-Tedarik İşleri:

Kuruluşun tedarik işleri 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu, diğer kamu ihale mevzuatı ve KEGM Mal ve Hizmet Alımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik hükümlerine göre Malzeme Dairesi Başkanlığı'nca yürütülmektedir.

4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 3/g maddesiyle, aynı Kanununun 2 nci madde (b) ve(d) bentlerinde belirtilen kuruluşların ana faaliyetine ait ihtiyaçlarının temini için yapacakları sözleşme bedeli iki trilyon üç yüz milyar Türk Lirasını aşmayan mal ve hizmet alımlarını istisna kapsamına almış ve anılan madde kapsamındaki mal ve hizmetlerin ilgili kuruluşların talebi üzerine Kamu İhale Kurumu tarafından belirleneceği hüküm altına alınmıştır. KEGM'de, anılan Kanununun 2 nci maddesi (b) bendinde sayılan kuruluşlar içinde bulunduğundan, ana faaliyetleri ile ilgili mal ve hizmet alımları Kanununun öngördüğü esaslar dahilinde istisna kapsamında tutulmuştur. Bu çerçevede, KEGM Mal ve Hizmet Alımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur.

2011 yılında, söz konusu 3/g maddesi kapsamında doğrudan mal ve hizmet üretimine veya ana faaliyetlere yönelik ihtiyaçların temini için kamu ihale mevzuatı çerçevesinde belirlenmiş alım limiti 5,8 milyon TL olup istisna kapsamındaki alımlarda bu tutar esas alınmıştır.

1- Alımlar:

a) İlk madde, malzeme ve emtia alımları:

Kuruluşun 2011 yılı mal alımları, program ve geçen yıl sonuçları ile birlikte aşağıda gösterilmiştir.

Sayıştay

Alımlar	2010 Gerçekleşen	2011			
		Program Ödeneği		Gerçekleşen	İlk duruma göre sapma
	Tutar	İlk durum	Son durum		
		Bin TL	Ödenek Bin TL	Ödenek Bin TL	Bin TL
					%
1. İlk madde ve malzeme					
İç:					
-Kömürler	7	17	6	5	(68)
-Akaryakıtlar	7.315	11.500	14.127	12.000	4
-Diğer yakıtlar	41	47	220	126	167
-Yağlar	226	420	523	286	(32)
-Boyalar	113	194	194	142	(27)
-Ağaç, madeni ve toprak mlz.	219	256	272	238	(7)
-Yiyecek, içecek, giyim	1.004	1.323	2.203	755	(43)
-Muayene, tahlil ve tedavi mlz.	2	43	42	26	(38)
-Kırtasiye, basılı kağıt	260	240	421	413	72
-Küçük alet, takım, teçhizat	60	95	127	74	(22)
- Diğer çeşitli malzeme	935	1.801	1.594	830	(54)
Toplam (1)	10.182	15.935	19.728	14.895	(7)
2-Yedekler					
İç:					
-Yedekler	1.106	750	750	594	(21)
Dış:					
-Yedekler	642	625	589	587	(6)
Toplam (2)	1.749	1.375	1.339	1.181	(14)
İç alımlar toplamı	11.288	16.685	20.478	15.489	(7)
Dış alımlar toplamı	642	625	589	587	(6)
Genel Toplam	11.931	17.310	21.067	16.076	(7)
Verilen Sipariş Avansları					

2011 yılı alım programıyla 17,3 milyon TL tutarında alım yapılması öngörülmüş, ancak dönem içinde değişikliğe gidilerek alım programı 21,1 milyon TL olarak revize edilmiştir. Değinen bu değişiklik nedeniyle, alımlar ilk duruma kıyasla % 7, son duruma göre de % 25 oranında noksan gerçekleşme olmuştur.

Alım harcamaları geçen yıllarla kıyaslandığında ise % 25,8 oranında fazla gerçekleşmenin olduğu görülmektedir. Bu durum esas itibariyle, yukarıda değinildiği gibi yıl içinde kılavuzluk ve romörkaj hizmetlerinin de görev ve faaliyet alanı içine girmesinden kaynaklanmıştır.

Alımların % 74,6 oranında ağırlıklı kısmını akaryakıt alımları oluşturmaktadır. Kuruluşun deniz araçlarında kullandığı akaryakıtlar ÖTV'den istisna tutulmuştur. Bu nedenle deniz araçları ÖTV'siz ihaleye çıkılmakta, depo ve jeneratörlerde kullanılan akaryakıt alımları için ise ÖTV'li ihale yapılmaktadır.

Akaryakıt ihalelerinde Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK) tarafından belirlenen fiyatlar üzerinden yine EPDK listesinde yer alan en büyük altı firmanın satış

fiyatlarının ortalaması alınarak yaklaşık maliyet hesabı yapılmakta ve fiyat teklifi alınmaktadır. Ayrıca fiyat farkı kararnamesi de uygulanmaktadır.

b) Hizmet alımları:

Kuruluş'un cari yıldaki hizmet alımları ödenek ve gerçekleşmeleri itibariyle aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Alımlar	2010	2011			
	Gerçekleşen	Program		Gerçekleşen	Ödeneğin İlk Durumuna Göre Sapma %
	Tutar Bin TL	İlk Durum	Son Durum		
		Ödenek Bin TL	Ödenek Bin TL	Tutar Bin TL	
1-Temizlik	1.046	1.114	1.564	1.132	(2)
2-Yemek	663	706	1.206	707	-
3-Taşıma	222	237	487	274	(16)
4-Kara Taşıt Kiraları	1.044	1.113	1.413	708	(36)
5-Bilgisayar Hizmetleri	773	403	925	925	130
6-Bakım ve Onarım	4.858	4.942	6.165	5.452	10
7-Gemi Kurtarma Yard. Gid.	22	37	10	10	(73)
8-Dış Sigorta	1.073	2.252	2.143	1.113	(51)
9-Eğitim Kurs	212	800	693	273	(66)
10-Yayın Tercüme	12	41	2	2	(95)
11-Gemi Muayene(Loyd) Gid	186	44	180	180	306
Toplam	10.112	11.689	14.788	10.777	(8)

2011 yılı hizmet alım program ödeneği 11,7 milyon TL olarak öngörülmüş, ancak programda revize ihtiyacının ortaya çıkması sonucu toplam ödenek 14,8 milyon TL'ye yükseltilmiştir. 2011 yılı hizmet alımları programın ilk durumuna göre % 8, son durumuna göre % 28 oranında noksan olmak üzere toplam 10,8 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Hazine Müsteşarlığının onayları dahilinde gerçekleştirilen hizmet alımlarında geçen yıla göre % 6 oranında artış söz konusudur.

2-Taşıma ve gümrükleme:

Kuruluşun yurt dışı alımları sınırlı olup genellikle fener ve gemi yedek parça alımından oluşmakta, gümrük işlemleri kuruluş tarafından gerçekleştirilmektedir.

Yurt içinden satın alınan malzemelerin işletmeye taşınması yapılan satın alma sözleşmeleri uyarınca satın alınan firma tarafından gerçekleştirilmektedir.

3-Stoklar:

2011 yılı stok hareketi aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

SayıŖtay

Stoklar	2010 yılından devir Bin TL	2011						2012 yılına devir Bin TL.
		Satın alma suretiyle Bin TL	Diğer giriŖler Bin TL	GiriŖler toplamı Bin TL	İŖletmede kullanılan Bin TL	Diğer çıkıŖlar Bin TL	ÇıkıŖlar toplamı Bin TL	
A- Malzeme stokları								
1- İlk madde ve malzeme	2.016	16.076	2.880	18.956	14.272	3.638	17.910	3.062
2- Mamuller								
3- Ticari mallar								
4- Diğer stoklar			6.296	6.296		6.296	6.296	
Toplam (A)	2.016	16.076	9.176	25.252	14.272	9.934	24.206	3.062
B- Diğer stoklar								
1- Elden çıkarılacak stok ve maddi duran varlıklar								
Toplam (B)								
C- Verilen sipariŖ avansları	312							
Toplam (C)	312							
Genel Toplam	2.328							3.062

Kuruluş stokları önceki döneme göre % 31,5 oranında artışla 3,1 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Stoklarda geçen yıla göre ortaya çıkan artışın başlıca nedeni TDİ'den kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ve bu kapsamda bir kısım malzemelerin devralınmasıdır.

Piyasadan temin edilen stok-kontrol programı ile 2007 yılından itibaren başlayan stok hareketleri, Malzeme Dairesince hem bilgisayar ortamında, hem de manuel olarak tutulan stok kartlarında izlenmektedir. Bu sistemin Mali İşler Dairesi Başkanlığı ile entegre edilmesi çalışmalar sürdürülmektedir. Bu konudaki çalışmaların yanı sıra, TDİ A.Ş. Genel Müdürlüğü ile ortak bilgi işlem projesi çalışmalarının bir an önce tamamlanması önem arz etmektedir.

E – Üretim ve maliyetler :

1 – Üretim :

Kuruluşun amacı, 12.2.2006 tarih ve 26078 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Ana Statü değişikliğinde belirtildiği üzere, denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, seyir emniyeti ve gemi kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye) hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek ve bunların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak olarak tanımlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda sürdüreceği faaliyetler ise;

-Kıyılarda fener, radyofar, deniz işaretleri, sis düdükları ve benzeri seyir yardımcılarını kurup işletmek,

-Karadeniz'de Şile Feneriyle Karaburun Feneri arasındaki Türk karasularıyla Ege Denizinde, Bozcaada ve Gökçeada kıyıları da dahil olmak üzere Baba Burnu ile Saroz Körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazlarıyla Marmara Denizinde kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma istasyonlarını tekel olarak işletmek ve kazaya uğrayan 300 Rüşum tonalitodan yukarı gemilerin (harp ve yardımcı gemiler hariç) ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlere gemi kurtarma, yardım ve çeki işlerini yapmak,

-Kılavuzluk, römorkörcülük, palamar ve balıkadam hizmetlerini yapmak, işletmecilik esasları çerçevesinde batık çıkartmak, çıkarttırmak,

-Türk boğazlarında tekel şeklinde olmak üzere, denizlerimizde ve karasularımızda seyir emniyetine yönelik Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini kurmak, kurulmuş bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemini, Denizcilik Müsteşarlığı adına işletmek, bu sistemin hizmetle ilgili tüm ihtiyaçlarını karşılamak ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak, gerektiğinde ileride kurulacak gemi trafik hizmetleri sistemlerini Denizcilik Müsteşarlığı adına kurma, kurdurma, işletme, işlettirme, kontrol etme, denetleme ve belgelendirme hizmetlerini yapmak,

-Denizlerimizde ve karasularımızda güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, dGPS ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işletmek,

-Seyir emniyeti, gemi kurtarma ve deniz güvenliği ile ilgili hava, deniz ve kara vasıtalarını temin etmek ve bu vasıtaların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak,

-Yapılan hizmetlere karşılık; fener, tahlisiye, deniz haberleşmesi, kılavuzluk, römorkörcülük, palamar, balıkadam gibi tarifeye dayalı hizmet ücretlerinin tahakkuk ve tahsilini yapmak gemi kurtarma ve diğer hizmetlerle ilgili ücretleri tahsil etmek,

-Amaç ve faaliyet alanlarında yerli ve yabancı ortaklıklara katılmak, yeni ortaklıklar kurmak veya kaldırmak, yurt içinde ve yurt dışında şube, istasyon ve sair tesisler açmak, her türlü anlaşmaları yapmak, ipotek tesis ve terkin etmek, her türlü taşıt, taşınır ve taşınmaz mal ile hizmet kiralamak,

-Verimlilik ilkesi doğrultusunda faaliyetlerin yürütülmesi, geliştirilmesi ve tanıtılması için kaynaklar sağlamak ve artırmak,

-Gerektiği hallerde müesseseler, işletmeler kurmak veya kaldırmak, bunlarla ilgili gerekli işlemlerde bulunmak, bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleriyle fiyat tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve denizcilik politikalarına uyumunu sağlamak,

-Faaliyet amaçlarıyla ilgili her türlü eğitim konularında ve ihtisas alanlarında dünya standartlarına uygun personel yetiştirilmesine yönelik tedbirleri almak, eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve tesisleri işletmek veya işlettirmek, danışmanlık hizmeti vermek, gerektiğinde yurt içi veya yurtdışından bu amaçlar doğrultusunda danışmanlık hizmeti almak,

-İlgili Bakanlıkça verilecek diğer görevleri yapmak

Şeklinde tanımlanmıştır.

Bunlara ilave olarak, 10.11.2008 tarih ve 27050 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Elektronik Haberleşme Kanunu’yla deniz haberleşmesi ve amatör telsizcilikle ilgili olarak Kuruluşa verilen yeni görevleri de kapsayacak şekilde Ana Statüde değişikliğe gidilmesi uygun olacağı yönünde 2010 yılı denetim raporunda öneride bulunulmuş, verilen yanıtta ise gerekli çalışmanın başlatıldığı belirtilmiştir.

Kuruluş tarafından 2011 yılında gerçekleştirilen faaliyetler ana bölümler halinde aşağıda incelenerek değerlendirilmiştir.

a-Seyir Yardımcıları

Deniz taşımacılığının önemini koruması, Akdeniz çanağındaki deniz turizminin sürekli bir gelişme göstermesi, Ege kıyılarının dünya yatçılığının ilgi odağı olması ve özellikle Karadeniz’de olmak üzere denizlerimizde balıkçılık faaliyetlerinde son yıllarda artış görülmesi deniz taşıtlarının seyir emniyetine yardımcı olan deniz sinyallerinin önemini gün geçtikçe artırmaktadır.

Kuruluş tarafından ülke kıyılarında işletilen deniz sinyallerinin durumu 2011 yılsonu itibariyle incelendiğinde; 309 adedi güneş enerjili ve 136 adedi elektrikli olmak üzere toplam 445 adet fener, 91 adet ışıklı-ışıksız şamandıra, 7 adet alamet, 11 adet sis düdüğü, 22 adet rakon (radar bıkın), 184 adet AIS-ATON bulunduğu, toplam seyir yardımcısı sayısı ise 760 adede ulaştığı görülmektedir.

Seyir yardımcılarının bölgelere göre dağılımı aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Fenerler	Karadeniz	İstanbul Boğazı	Marmara Denizi	Çanakkale Boğazı	Ege Denizi	Akdeniz	Toplam Adet
Fenerler	106	38	66	29	112	94	445
Sis Düdükları	7	2	1	1	-	-	11
Güneş Enerjili Işıklı Şamandıra	4	12	15	4	31	10	76
İşaret Şamandıraları	1	5	3	-	5	1	15
Racon	1	5	5	4	4	3	22
AIS-AtoN	44	2	56	-	82	-	184
Alamet	-	-	-	-	3	4	7
TOPLAM	163	64	146	38	237	112	760

Gemilere AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) donanımı konulmasının zorunlu hale gelmesiyle birlikte kıyıda fenerlerde kullanılmak üzere geliştirilen AIS-AtoN cihazları ülke kıyılarındaki fenerlere de kurulmaya başlanmış olup, 2011 yılı sonu itibariyle toplam sayısı 184 adede ulaşmıştır.

Kuruluş tarafından işletilen ve yukarıda sayıları belirtilmiş olan seyir yardımcılarının istenilen hizmet kalitesini sağlaması ve arızalanmaları halinde kısa sürede müdahale edilebilmesi amacıyla taşrada 10 adet Başteknisyenlik bulunmaktadır.

Buna ilave olarak, seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesi ve denetlenmesi amacıyla başlatılan proje kapsamında ilk aşamada İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında bulunan 85 adet seyir yardımcısı uzaktan izlenip kontrol edilebilir hale getirilmiştir. Buna ilave olarak 185 seyir yardımcısına da benzeri özellik kazandırılması için 25.11.2008 tarihinde kontrat imzalanmış olup, Kuruluş tarafından sağlanan bilgilerden söz konusu proje kapsamında tesis edilen sistemin 2010 yıl sonu itibariyle hizmete verilmiş ve İnebolu'dan Didim'e kadar konuşlanmış olan fenerler uzaktan izlenip denetlenebilir hale gelmiştir. Geriye kalan deniz fenerlerinin uzaktan izlenmesi amacıyla da 24.10.2011 tarihinde sözleşme imzalanmış olup, projenin 430 takvim gününde tamamlanması öngörülmüştür.

Söz konusu proje kapsamında fener ve şamandıralara tesis edilen SOTAS cihazlarına, buldukları mahalde kurulu insansız meteoroloji istasyonlarından gelen sensör bilgilerinin aktarılması sonucunda AIS mesaj 8 formatı üzerinden denizcilere anlık hava raporu bilgisi gönderilmesi mümkün olabilmektedir. Söz konusu hizmet deneme amaçlı olmak üzere 20.10.2010 tarihinden itibaren Kumkapı mendirek fenerine ve separasyon şamandırasında verilmeye başlanmış olup, olumlu sonuç alınması nedeniyle hizmetin yaygınlaştırılması amacıyla taraflar arasında protokol yapılması hususu Yönetim Kurulu'nun 16.06.2011 tarih ve 12/3 sayılı kararıyla uygun bulunmuştur.

Uluslararası Fener İdareleri Birliği (IALA) üyesi olan Kuruluş bu hizmetine ilişkin TSE ISO 9001:2000 Kalite Belgesine sahip olmasının yanında 18.2.2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” kapsamında Denizcilik Müsteşarlığının 14.7.2008 tarih ve 2008/5 sayılı Genelgesi uyarınca özel ve kamuya ait kıyı tesislerinin seyir yardımcıları açısından incelenip uygunluk verilmesiyle de görevlendirilmiştir.

Konuyla ilgili olarak 25.5.2009 tarih ve 27238 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Seyir Yardımcıları Yönetmeliğinde ise Kuruluş Fener İdaresi olarak tanımlanmış olup, 2008/5 sayılı Genelge ile verilen yetkiler yeniden tanımlanmıştır. Buna göre; kurulacak seyir yardımcıları için IALA’nın tavsiyelerini dikkate alarak ihtiyaçları tespit etmek, uluslar arası düzenlemeleri uygulamak, ülke kıyılarına her türlü seyir yardımcısını kurmak ve işletmek, Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik kapsamındaki tesislere kurulacak seyir yardımcıları için işleticilere kurma ve işletme izni vermek, özel ya da kamu tarafından kurulacak her türlü seyir yardımcısını onaylamak ve sertifikalandırmak gibi çeşitli görev, yetki ve sorumluluklar yüklenmiştir.

Kıyılarındaki seyir yardımcılarının durumu, yeterlilikleri ve sürekli hizmette tutulması o ülkede denizciliğe verilen önemin en temel göstergelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Bunun yanında, taraf olunan 1974 SOLAS Sözleşme hükümlerine göre gerekli yerlere seyir yardımcılarının tesis edilmesi sorumluluğunun üstlenilmiş olması ve bunların gelişen teknolojiye uygun hale getirilmesi önem taşımaktadır. Yürürlükteki mevzuat gereğince sunulan bu hizmetin bedeli belli bir tonajın üstündeki gemi donatanları tarafından ödeniyor olması Kuruluşa önemli bir kaynak sağlamasına karşılık, fenerlerin gerektiği şekilde bakım ve işletmesi yapılamaması sonucu meydana gelen ve petrol kirliliği ile sonuçlanan gemi kazalarında gemi donatanının sorumluluğunu ortadan kaldırmaktadır.

Bununla birlikte ele alınması gereken diğer bir husus deniz işaretlerin nitelik ve nicelik olarak yeterli olup olmadığıdır. Ülke kıyılarının toplam uzunluğunun 8333 km olduğu ve farklı bir coğrafi özellik gösterdiği dikkate alındığında, mevcutların yeterliliği ve gerekliliğine yönelik analizlerinin yapılması, özellikle yat turizminin sürekli gelişme gösterdiği bölgelerdeki seyir yardımcılarının nitelik ve nicelik olarak yeterli olup, olmadıklarının incelenmesinin uygun olacağı hususu önceki yıllara ait denetim raporlarında yer almıştır. Ayrıca, dünyanın en tehlikeli deniz geçişlerinden biri olan İstanbul Boğazı’nda kıyı boyunca yol ve bina aydınlatmalarının yol açtığı ışık kirliliği sahilde ve şamandıralarda bulunan deniz fenerlerinin ışıklarının seçilememesine neden olduğu bilindiğinden, bunların kule yüksekliklerinin artırılması ve ışık şiddetlerinin güçlendirilmesi yanında Boğaz’ın Karadeniz tarafına doğru fenerlerin ve Umuryeri bölgesindeki sığlık şamandıraların sayısının artırılması seyir güvenliğinin artırılması açısından önem arz etmektedir. Aynı kapsamda olmak üzere, Boğazlarda uygulanan trafik ayırım düzenini gösteren alametlerin bulunmaması özellikle küçük tonajlı deniz araçlarının uyarılması açısından bir eksiklik olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu durum göz önüne alınarak Kuruluşun önceki yıllara ait denetim raporlarında mevcut seyir yardımcıları yüksek tonajlı gemilerin seyrine yardımcı olunması amacıyla konulmuş olmasına karşılık, ülkede son yıllarda önemli gelişme gösteren deniz turizmi ve amatör denizcilik dikkate alınarak, özellikle küçük tonajlı deniz araçlarının gezi ve sportif amaçlı seyrettiği alanlardaki seyir yardımcılarının sayılarının artırılması hususunun değerlendirilmesi önerilmiş, Kuruluş tarafından verilen yanıtta ise ilgili taraflardan gelen talepler doğrultusunda ihtiyaç duyulan mevkilere seyir yardımcılarının kurulduğu ve teknolojik açıdan yenilenerek hizmetin aksatılmadan yürütüldüğü belirtilmiştir.

Seyir güvenliği açısından oldukça önemli bir yer tutan deniz işaretlerinin tesis ve işletme giderleri, Montrö Sözleşmesi hükümleri de esas alınarak hazırlanmış olan Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'ne göre gemilerden tahsil edilen ücretlerden karşılanmaktadır. Söz konusu tarifenin 2 nci maddesinde "Ticari bir işlemde bulunsun veya bulunmasın Çanakkale veyahut İstanbul Boğazı'ndan giren veya çıkan veya kanun, tüzük, vesair mevzuata göre transitlik vasfı bozulmadan yabancı bir limandan gelip yabancı bir limana gitmek üzere Boğazlar ve Marmara Denizini, kara ile ihtilât etmeden ve herhangi bir Türk Limanına uğramadan transit olarak geçen veyahut her iki boğaz arasında veya boğazlar dışında Türk liman veya iskelelerine giren veya çıkan veyahut herhangi bir Türk limanı sınırları içinde çalışan Türk veya yabancı bayraklı gemiler ile bu gemilerin çektikleri deniz araçları ve bunların kaptan, donatan ve acentaları bu tarife hükümlerine tabidir." hükmü bulunmaktadır.

Yine aynı Tarife hükümlerine göre gemiler on ayrı fener ücretine tabi olup, bunlar transit sefer ücreti, Çanakkale Boğazı'ndan giriş ücreti, çıkış ücreti, İstanbul Boğazı'ndan giriş ücreti, çıkış ücreti, Liman ve iskelelere giriş ücreti, çıkış ücreti, liman sınırları içinde çalışan gemilerin yıllık ücreti, Türk limanları arasında çalışan Türk bayraklı gemilerin yıllık ücreti ve yat kayıt belgesi olan gemilere uygulanacak ücret şeklindedir. Ancak, Montrö Sözleşmesi gereğince Ege Denizi'nden girip Karadeniz'e çıkan, ancak altı ay içinde Ege Denizi'ne dönen, aynı şekilde Karadeniz'den girip Ege Denizi'ne çıkan ve altı ay içinde tekrar Karadeniz'e dönen gemilerden bir fener ücreti alınmaktadır.

Bu esasa göre son beş yılda transit geçen, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçen ve limanlara uğrayan, dolayısıyla fener ücreti tahsis edilen gemi adet ve tonajları aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Sayıştay

Sefer durumu	2007		2008		2009		2010		2011	
	Adet	Bin net ton	Adet	Bin net ton	Adet	Bin net ton	Adet	Bin net ton	Adet	Bin net ton
Transit:										
Türk gemileri	2.418	10.729	2.475	8.694	2.545	11.049	2.341	10.115	2.191	9.649
Yabancı gemiler	23.598	169.210	23.061	177.090	22.918	186.035	21.226	180.830	20.481	186.626
Toplam	26.016	179.939	25.536	185.784	25.463	197.084	23.567	190.945	22.672	196.275
İstanbul Boğazı:										
Türk gemileri	8.165	12.849	7.549	11.116	6.361	6.911	6.747	12.837	7.571	13.101
Yabancı gemiler	21.458	58.946	17.918	58.426	14.817	49.176	17.531	57.451	18.449	65.461
Toplam	29.623	71.765	25.467	69.542	21.178	56.087	24.278	70.288	26.020	78.562
Çanakkale Boğazı										
Türk gemileri	6.324	21.224	6.058	19.035	5.729	15.818	6.001	22.955	6.031	24.271
Yabancı gemiler	16.832	123.067	14.651	103.840	14.286	101.161	15.733	126.445	16.257	140.039
Toplam	23.156	144.291	20.709	122.875	20.015	116.979	21.734	149.400	22.288	164.310
Boğazlar Toplam	52.779	216.086	46.176	192.417	41.193	173.066	46.012	219.688	48.308	242.872
Limanlar:										
Türk gemileri	20.321	29.584	21.007	29.104	20.315	29.174	20.306	32.491	20.617	33.065
Yabancı gemiler	39.074	206.309	34.027	168.223	32.503	181.643	35.511	217.634	36.607	245.630
Toplam	59.395	235.893	55.034	197.327	52.818	210.817	55.817	250.125	57.224	278.695
Genel Toplam:										
Türk Gemileri	37.228	74.386	37.089	67.949	34.950	62.952	35.395	78.398	36.410	80.086
Yabancı gemiler	100.962	557.532	89.657	507.579	84.524	518.015	90.001	582.360	91.794	637.756
Toplam	138.190	631.918	126.746	575.528	119.474	580.967	125.396	660.758	128.204	717.842

2010 yılında Türk Boğazları'ndan fener ücretine tabi transit geçen gemi sayısı 23.567 adet iken 2011 yılında bu sayının 22.672 adede düştüğü, buna karşılık toplam gemi tonajının 190,9 milyon tondan 196,3 milyon tona çıktığı görülmektedir. Fener ücretine tabi toplam gemi sayısı ise 2010 yılında 125.396 adet iken 2011 yılında 128.204 adede çıkmış, gemi tonajı da 660,8 milyon tondan 717,8 milyon tona yükselmiştir.

Fener ücretine tabi gemi geçiş sayısındaki artış ve azalışlar gerek dünyadaki, gerekse Türkiye'deki ekonomik etkinliklere doğrudan bağlı olduğundan Kuruluş'un bu konuda herhangi bir müdahalesi söz konusu olmamakla birlikte, bu amaçla tahsil edilen ücretlerin düzeyi deniz turizmi ve taşımacılığının desteklenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu kapsamda olmak üzere Yönetim Kurulu tarafından alınan 09.12.2011 tarih ve 178 sayılı kararla yeni bir düzenlemeye gidilerek yolcu gemileri için belli koşulları sağlamak kaydıyla fener ücretlerinde indirimle gidilmiştir.

b-Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

Uluslar arası trafiğe açık olan ve alternatifi bulunmayan dünyanın en önemli deniz geçitlerinden biri durumundaki Türk Boğazları; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşmaktadır. Toplam uzunluğu 164 deniz mili olan bu geçidin gerek trafik yoğunluğu, gerekse seyir güçlükleri açısından en kritik bölümü İstanbul Boğazı'dır. Karadeniz ile Marmara Denizi arasında seviye farkının olması, altlı üstlü iki tabakalı akıntı sistemiyle anaför ve orkoz akıntılarının bulunması, oldukça değişken hava koşullarının oluşması ve gemilerin geçişte 80 dereceye varan en az 12 kez rota değiştirmek zorunda olması nedeniyle coğrafi açıdan dünyanın en dar ve en tehlikeli su yollarından biri durumundadır.

İstanbul Boğazı'nda bazı zamanlarda hızı 7-8 knts olabilen akıntının seyri olumsuz etkilemesi en önemli kaza nedenlerinden biri olup, Karadeniz'den gelen gemi Marmara'ya geçene kadar pupadan gelen bu akıntının etkisi altında kalmakta, anaförlerin ana akıntıya karışmasıyla gemilerin başları ve kıçları farklı yönde ve hızda akıntı etkisine uğradığından sürüklenmeler ve savrulmalar meydana gelmekte, dolayısıyla kazalar oluşmaktadır. Meydana gelen kazaların çoğunun Karadeniz'den Marmara'ya geçişte olması bu etkinin önemini açıkça ortaya koymakta olup, Marmara'dan Karadeniz'e geçişte yaşanan kazalardaki en önemli unsurun ise insan hatası olduğu bilinmektedir.

Marmara Denizi'nde seyir açısından bir güçlük olmadığı gibi, Çanakkale Boğazı'nda da Kepez-Akbaş arasındaki 10 millik mesafe dışında İstanbul Boğazı ile kıyaslanabilecek bir seyir güçlüğü ve trafik yoğunluğu bulunmamaktadır. Buna karşılık Akdeniz'den başlayıp Karadeniz'de biten bir sefer yerkürede olabilecek en zıt deniz koşullarından geçtiğinden, söz konusu bölgede de her yıl çeşitli deniz kazaları meydana gelmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan veriler incelendiğinde; 2011 yılında İstanbul Boğazı'ndan 49.798 adet, Çanakkale Boğazı'ndan da 45.379 adet gemi geçişi yapıldığı yapıldığı görülmektedir. Dünyada değişen ticaret hacmine bağlı olarak son yıllarda geçen gemi sayısında da farklılıklar olmasına karşılık, her iki Boğaz'dan da geçen gemi sayısının yılda ortalama 50 bin adet olduğu,

dolayısıyla her 10 dakikada bir gemi geçişi yapıldığı, buna İstanbul'da günde yaklaşık 2.500-3.000 adet, Çanakkale'de ise günde 250-300 adet yerel deniz trafiği eklendiğinde, Türk Boğazları'ndaki deniz trafiğinin oldukça yoğun olduğu görülmektedir.

Bu değerler dikkate alındığında Türk Boğazları'nda deniz trafiğinin düzenlemesine yönelik özel önlemlerin alınması ve geçiş yapan gemilerin uyacağı kuralların ayrıntılı olarak belirlenmesi zorunlu hale gelmekle birlikte, bu amaçla uygulanacak kuralların belirlenmesinde ve alınacak önlemlerde 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi'ne uyma zorunluluğu bulunmaktadır.

Yılda yaklaşık 4.700 geminin geçtiği bir dönemde imzalanmış olan bu Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilen "barış zamanında ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun hiçbir işlem olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş tam özgürlüğünden yararlanacaklardır" hükmü bu düzenlemelerin esasını oluşturmaktadır.

Günümüzde bu serbesti çevre, sağlık ve can güvenliği unsurlarıyla bütünleşik olarak zararsız geçiş hakkı olarak yorumlanmasına karşılık, söz konusu geçişlerde güvenliğin nasıl sağlanacağı ve çevrenin nasıl korunacağına ilişkin herhangi bir hükmün bulunmaması konuyla ilgili alınabilecek önlemlerin belirlenmesinde tereddütlere neden olmaktadır. Ayrıca, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki transit geçiş rejiminde herhangi bir şart bulunmamasına rağmen Türk Boğazları'ndan geçişte Montrö Sözleşmesi sayesinde çok daha geniş hakların kullanılabilmesi özel bir ayrıcalık oluşturmaktadır.

Dünyada deniz trafiğine açık 264 boğaz arasında Malacca Boğazı'ndan sonra en fazla deniz trafiğine sahip Türk Boğazları'nda geçişlerle daha fazla seyir güvenliğinin sağlanmasıyla ilgili bilinen ilk düzenleme 1934 yılında uygulamaya konulan sol seyir rejimidir. Bu uygulama özellikle İstanbul Boğazı'nda kuzeye seyreden gemilere Rumeli kıyısına yakın olmanın en az iki burun ilerisini görme olanağı sağladığı için tercih edilmiş, ancak iki yerde çapraz geçiş söz konusu olduğundan, artan gemi trafiği nedeniyle kaza riski de artmıştır.

Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 4-20 Ekim 1972 tarihlerinde Londra'da düzenlediği konferansta kabul edilen Uluslar arası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT), 15 Temmuz 1977 tarihinden itibaren geçerli olacak şekilde 17 Aralık 1977 tarih ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış ve 15.11.1979 tarihinde İstanbul Boğazı'nın Güney yaklaşımında meydana gelen Independenta kazasından sonra 1 Temmuz 1982 tarihinden itibaren Türk Boğazları'nda sağ seyir rejimi benimsenmiştir. Bunun devamında, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük uyarınca trafik ayırım düzeni (TAD) uygulamasına başlanılmış, Türk Boğazları gemiler için gidiş ve geliş şeritleri şeklinde bölünmüş seyir yollarına ayrılmıştır.

Yapılan bu düzenlemeler her ne kadar DÇÖK prensiplerine uygun ve kazaları azaltıcı etkileri olsa da özellikle İstanbul Boğazı'ndaki seyirlerde her iki yönde de seyir halindeki gemilere ileriye kısıtlı görme olanağı verdiğinden, dönüş yerlerinde çatışma olasılığını artıran beklenmedik buluşmalara ve çatışmaya yakın durumlara yol açabilmektedir. Ayrıca, geçiş yapan gemilerin kılavuz alma zorunluluğunun

bulunmaması, Boğazlardaki akıntılar ve olumsuz hava koşulları tehlike olasılığını daha da artırdığından İstanbul'da yaşayan 12 milyonu aşkın insanın her an deniz trafiğinden kaynaklanabilecek tehlikelerle karşı karşıya bırakılmaktadır.

Milli Güvenlik Kurulu'nun 27.12.1995 tarih ve 388 sayılı tavsiye kararına istinaden 24.7.1996 tarih ve 96/8370 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetinin sağlanmasına yönelik gerekli altyapının tesisi için oluşturulan proje Denizcilik Müsteşarlığı'nın yatırım programına alınmıştır. Daha önceki yıllarda da gündeme gelen ve ön hazırlıkları yapılmış olmasına karşılık gerçekleştirme imkânı bulunamayan bu proje kapsamında tesis edilen sistem 1.7.2003 tarihinde hizmete verilmiş olup, bu tarihten sonra Türk Boğazları'nda meydana gelen kazalar büyük ölçüde azalmıştır. Dolayısıyla, Boğaz güvenliği için o döneme kadar gerçekleştirilen en önemli proje olmuştur.

Sistemin işletilmesi, bakım-onarımı ve idamesi ise 02.08.2002 tarih ve 2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne verilmiş olup, bu amaçla Denizcilik Müsteşarlığı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü arasında 26.09.2002 tarihinde bir protokol tanzim edilerek yürürlüğe konulmuştur.

Söz konusu hizmetin verilmesine yönelik olarak Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından alınan ilk karar 1968 yılında kabul edilen A.158 (ES.IV) "Liman Destek Hizmetleri Tavsiyesi" olmuş, bunu 1985 yılında alınan A.587 (14) "GTH için Kılavuz" kararı izlemiştir. Daha sonra 27 Kasım 1985 tarihinde alınan bir kararla "GTH için Kılavuz" güncellenmiştir. Haziran 1997 tarihinde de IMO Deniz Güvenliği Komitesi tarafından GTH'ye yönelik düzenlemenin kabul edildiği, SOLAS 74 Sözleşmesinde gerekli değişikliklerin ise Aralık 2000 tarihinde yapıldığı görülmektedir.

01.07.2002 tarihinden itibaren yürürlüğe giren bu yeni düzenlemede; GTH'nin denizde can ve mal emniyetini artırdığı, bu hizmeti sağlayan devletlerin IMO tarafından belirlenen prensiplere göre işletme yapmasının uygun olacağı, uluslar arası anlaşmalara tabi geçişler dışında devletlerin kendi karasularında seyreden gemiler için bu prensipleri zorunlu olarak uygulatabileceği öngörülmüştür.

SOLAS-74 Sözleşmesine de dahil edilen bu düzenlemelere uygun olarak ülkede yeni bir düzenlemeye gidildiği ve 6.11.1998 tarih ve 23515 sayılı Resmi Gazete'de (Mükerrer) yayımlanan 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük"ü yürürlükten kaldırılıp "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü"nü yürürlüğe konulduğu görülmektedir. Bu yeni Tüzük gemi trafik hizmetini sağlamak üzere kullanılacak sistemin ihtiyaç duyduğu bilgilerin teminine yönelik kuralları da içermek üzere yeniden düzenlenmiştir.

Tüzüğün 6. Maddesine göre tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce Seyir Planı 1 olarak adlandırılan bildirimde bulunmaları, girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna Seyir Planı 2'yi vermeleri, 13. Maddesine göre İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyir hızlarının karaya göre en fazla 10 knts olması, 14. Maddesine göre zorunlu olmadıkça önlerinde seyreden geminin geçilmemesi, aynı yönde geçiş yapan gemilerin aralarında en az sekiz Gomma mesafe olması, İstanbul Boğazı'nda Vaniköy-Kanlıca, Çanakkale Boğazı'nda Nara-Kilitbahir

Burnu arasında önde seyreden geminin ise geçilmeyeceği, 25. Maddesine göre tehlikeli yük taşıyan bir gemi İstanbul Boğazı'na Güneyden girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar, Çanakkale Boğazı'nda önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte bir geminin boğazdan içeri alınmayacağı, tehlikeli yük taşıyan bir gemi İstanbul Boğazı'na Kuzeyden girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü geçene kadar, Çanakkale Boğazı'nda Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte bir başka geminin boğazdan içeri alınmayacağı, 36. Maddesine göre İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında görüşün 1 milin altına düşmesi halinde trafiğin tek yönlü olacağı, 0,5 milin altına düşmesi halinde Boğazların trafiğe kapatılacağı kuralı getirilmiştir.

06.11.1998 tarihinden itibaren yürürlüğe giren bu yeni düzenlemeyle konulan kurallar 2004 yılı başında resmi olarak devreye giren Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti birlikte daha etkin olarak uygulanmaya ve denetlenmeye başlanmış, ayrıca Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulması ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik ise 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Yönetmelikte hizmetin tanımı, tarafların yetki ve sorumlulukları ayrıntılarıyla belirlenmiş olup, ülkenin kara sularında sunulacak Gemi Trafik Hizmetlerinde tam yetkili otoritenin Denizcilik Müsteşarlığı olduğu, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetinin ise Kuruluş tarafından verileceği belirtilmiştir. Söz konusu yönetmelikte değişiklikler öngören yönetmelik ise 31.12.2010 tarih ve 27802 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Kuruluş bünyesinde yer alan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Dairesi Başkanlığı'na bağlı olarak teknik altyapıya uygun şekilde 2 Gemi Trafik Merkezi (İstanbul-İstinye ve Çanakkale-Akbaş) bulunmaktadır. GTH'nin sağlandığı teknik altyapı ilk aşamada İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını kapsamış, bu iki kapsama alanının birleştirilmesi ve Marmara Denizi'ndeki geçişte de bu hizmetin sağlanmasına yönelik çalışmalar ise 31.12.2008 tarihi itibarıyla tamamlanarak Bozcaada, Şarköy ve Armutlu'ya kurulan Trafik Gözetleme İstasyonları mevcut sisteme entegre edilmiştir. Bu ilave sonrasında Türk Boğazları'nın tamamında bu hizmet verilmeye başlanmış ve dünyada bilinen en uzun mesafeli gemi trafik hizmeti haline gelmiştir.

İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ndeki geçişleri gözetip denetleyen sistemin kontrol merkezi İstanbul-İstinye'de bulunmaktadır. Bu merkeze İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi kıyılarında tesis edilmiş olan toplam 9 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (RSS) irtibatlandırılmıştır. Bu istasyonlardaki 8,9 Mhz bandında çalışan radarlar ve görüntü kameralarından alınan bilgiler kiralık devreler üzerinden İstinye'deki kontrol merkezine iletilmektedir.

İstanbul Boğazı'ndaki GTH'nin temel altyapısını oluşturan bu katmana ilave olarak geçiş yapacak gemilerin konumlarına bağlı kimliklerinin daha duyarlı olarak tespit edilmesi ve bu gemilerle sözlü/yazılı haberleşmenin sağlanarak gerekli bilgilerin/talimatların verilmesi amacıyla sistem üzerinde bulunan diğer bir katman ise AIS (Automatic Identification System/Otomatik Kimlik Belirleme Sistemi) baz istasyonları, yön bulucu istasyonları, DGPS referans istasyonları ve VHF haberleşme istasyonlarından oluşmaktadır.

Söz konusu altyapı tedarikçi şirket tarafından yazılımı ve donanımı geliştirilen Unix tabanlı MTM100 sistemi tarafından yönetilmekte olup, sistemdeki algılayıcılardan gelen bütün bilgiler çoklu sensör (algılayıcı) düzeltmesi yöntemi ile işleme, kaydedilmekte, denetlenmekte ve gemilere verilecek tavsiye/talimatlar için esas teşkil etmektedir. Bu amaçla İstanbul'daki kontrol merkezine algılayıcı data işlemcisi, veri tabanı işlemcisi, 4 adet operatör konsolu, 1 adet gözetici konsolu, 1 adet dış kullanıcı konsolu, 1 adet yönetici konsolu ile diğer ara ve bağlantı birimleri tesis edilmiştir.

İstanbul kontrol istasyonunda bulunan donanım 5 sektörlü yönetime uygun şekilde tasarılanmış olup, bunlar Kuzeyden-Güneye olmak üzere Türkeli, Kavak, Kandilli, Kadıköy ve Marmara sektörleri olarak tanımlanmıştır. Buna karşılık, uygulamanın daha verimli yapılabilmesi amacıyla sektör sayısı 01.11.2011 tarihinden itibaren 4'e düşürülmüştür. Bu merkez tarafından yönetilen sektörler ise Türkeli, Kandilli, Kadıköy ve Marmara olarak yeniden tanımlanmıştır.

Geçiş yapacak gemilere ilişkin sisteme önceden kayıtlı bilgiler (SP-1) ile geminin aktif durumuna ilişkin sistem üzerinden elde edilerek işlenen bilgiler kullanılarak, kontrol merkezlerinde sektör bazında sorumlu Uzak Yol Kaptanı olan operatörler tarafından izlenmeye ve yönlendirmeye alınan gemi güvenli bir geçiş için bilgilendirilmektedir.

Çanakkale Boğazı'nda da benzer bir altyapı bulunmakta olup, bu geçiş için toplam 7 adet RSS, 3 adet AIS baz istasyonu, 2 adet DF, 1 adet DGPS, 3 adet VHF ve 1 adet HF/MF istasyonu ile Inmarsat-C istasyonu tesis edilmiştir. Bu geçişteki otomatik meteorolojik gözlem istasyonu sayısı 2, şamandıra üstünde Doppler akıntı ölçer aygıtı (DSC) sayısı 5, tuzluluk-sıcaklık ölçüm aygıtı (STP) sayısı 1, yüzey suyu ölçüm aygıtı (WSMS) sayısı ise 2 adettir. Bu geçişte 3 sektör (Gelibolu, Nara ve Kumkale) bulunmakta olup, Çanakkale-Akbaş'ta bulunan kontrol merkezinde bu yönetim şekline uygun sayıda konsol ve çevre birimleri bulunmaktadır. Yapılan son ilave istasyonlarla birlikte Çanakkale ve İstanbul'da bulunan kontrol merkezleri Türk Boğazları'ndan yapılacak geçişlerin bütünü kontrol edebilecek şekilde işletilmektedir.

Sistemin mülkiyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına (Denizcilik Müsteşarlığı) ait olmakla birlikte, Kuruluşun projenin başından itibaren çeşitli amaçlarla görev aldığı, dolayısıyla sistemin yönetiminde ve işletmesinde önemli bir sorunla karşılaşmadığı gibi, Türk Boğazları'ndan geçişlerde zaman zaman beklemelerden kaynaklanan yakınmalar olsa da, etkin bir güvenliğin sağlandığı görülmektedir.

Uluslar arası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerin yerine getirilmesi yanında hükümler hakkının korunup gözetilmesi açısından da büyük önem arz eden bu hizmetin sunulduğu altyapının tesisi sırasında başlamak üzere gerek ilgili kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği, gerekse sistemin yapısından kaynaklanan bazı sorunlar ve eksiklikler bulunmaktadır.

Bu sorunların başında Trafik Gözetleme İstasyonları ile Kontrol İstasyonu inşaatlarında istenilen koşulların yeterince sağlanmaması gelmektedir. Önceki yıllara ait denetim raporlarında da belirtilen bu sorunun giderilmesi ve gereken iyileştirmelerin yapılabilmesi hususunda girişimlerde bulunulması önerilmiş, bu kapsamda olmak üzere Kuruluş ile Denizcilik Müsteşarlığı arasında görüşmelerde bulunularak iki taraf

arasında 26.9.2002 tarihinde tanzim edilen protokole 30.1.2009 tarihinde yapılan Ek Protokolle yeni bir madde ilavesi yapılmıştır. Böylece sistemin kurulu olduğu binaların bakımı, onarımı ve tadilatının Kuruluş tarafından yapılabilmesine olanak sağlanmıştır. Bu kapsamda olmak üzere Kuruluş tarafından İstanbul'daki kulelerin onarımına 2010 yılında 228,6 bin TL, Çanakkale'deki kulelerin onarımına 2011 yılında 224 bin TL tutarında harcamada bulunulmuş, diğer onarım ve tadilatlarla birlikte yapılan toplam harcama tutarı ise 923,3 bin TL olmuştur.

Buna karşılık, İstanbul-İstinye'de bulunan Kontrol İstasyonu binasının bodrum katındaki su yalıtım sorunu henüz çözümlenememiş olup, yapım sırasında gerekli önlemlerin alınmamasından kaynaklanan bu sorunla ilgili İTÜ ve YTÜ İnşaat Fakülteleriyle birlikte çalışma yürütülmüş, ancak somut bir çözüm önerisi elde edilememiştir.

Kesin kabulü yapılan sistem garanti süresi içinde tedarikçi firmanın sorumluluğu altında olduğundan bakım ve arızaların giderilmesinde ihtiyaç duyulan yedek malzeme ve destek hizmetinin temininde önemli bir sorun yaşanmamakla birlikte, sistemin müteahhit firmadan devralınması sonrasında bakım-işletmenin istenilen ölçüde yapılabilmesi, terfisi ve güncellemesinin zamanında sağlanması ve transmisyon imkânlarının artırılması işinin işletmeci tarafından yapılması daha uygun bir çözüm olacağından, sistemin kesin kabul sonrasında mülkiyetinin Kuruluşa devredilmesinin daha uygun olacağı 2006 yılı denetim raporunda önerilmiştir.

Kuruluş tarafından verilen cevapta ise gerek 2.8.2002 tarih ve 2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, gerekse 26.9.2002 tarihli protokol hükümleri uyarınca sistemin altyapısının mülkiyetinin Kuruluş'a devrinin mümkün olmadığı belirtilmiştir.

Buna karşılık, sistemin işletilmesi sırasında Kuruluş ile müteahhit firma arasındaki ilişkilerin hangi koşullarda sürdürüleceğinin belirlenmesi, sistemin bakım-işletmesinde ihtiyaç duyulacak yedek parça temini, sistem terfisi ve yenilenmesi için uygulanacak yöntemin tekelden belirlenmesi açısından sistemin mülkiyetinin Kuruluş'a devredilmesi hukuki yönden en uygun çözüm yolu olarak görüldüğünden konunun yeniden değerlendirilmesi istenilmiştir.

Bu kapsamda olmak üzere Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 13.2.2009 tarih ve 5090 sayılı yazıda; söz konusu sistemin bakım-işletmesi ve idamesinin gerektiği şekilde yapılması ve müteahhit firma ile ilişkilerin tek elden yürütülmesi amacıyla sistem kapsamındaki taşınırların Kuruluşa bedelsiz olarak devredilmesinin düşünüldüğü, konunun Maliye Bakanlığına sorulduğu ve üst yöneticinin onayının alınması koşuluyla devir işleminin gerçekleştirilebileceği yönünde görüş alındığı belirtilerek gerekli çalışmanın yapılması istenilmiştir.

Konuya ilişkin Kuruluş tarafından Müsteşarlığa gönderilen 27.2.2009 tarihli cevabi yazıda ise, sistemin genişletilmesine yönelik ihtiyaçlar ile güncelleme/yükseltme işinin halen Müsteşarlık yatırım kalemlerini oluşturduğu, bu tip yatırımların sistemin idamesi için zorunlu olduğu, taşınırların devri ile birlikte bahse konu yatırımların da sekteye uğrayacağı, bunun yanında TBGTH sistemine ait taşınmazların devredilemediği, sistemin içerisinde bulunduğu binaların bakım-onarım ve yatırım ihtiyaçları için de aynı sorunların mevcut olduğu dikkate alındığında, bir bütün olarak yapılmadığı sürece yapılacak devrin bir anlam ifade etmeyeceği ve sadece taşınırların

devrinin şu aşamada sorunu tam olarak çözmeyeceği belirtilerek, halen gündemde olan yatırımların tamamlanması sonrasında ve özellikle bina/üst yapı taşınmazlarını da içerecek şekilde daha sonra değerlendirilmesinin uygun olacağı görüşü ifade edilmiştir.

Sistemin terfisi konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından başlatılan çalışmalar henüz sonuçlandırılmadığından, yaklaşık on yıldır aynı yazılım ve donanım kullanılmak durumunda kalınmaktadır. Bu durum sistem güvenliği açısından sakıncalar yarattığı gibi seyir güvenliğinin daha da artırılması amacıyla mevcut altyapının “Elektronik Deniz Otoyolu” seviyesine yükseltilmesi amacıyla çalışmalarda bulunulmasını da olumsuz etkilemektedir.

Kuruluş tarafından işletilmekte olan Gemi Trafik Sisteminin etkinliğinin artırılması amacıyla ele alınması gereken diğer bir husus ise özellikle İstanbul'daki yerel deniz trafiğinin gözetimi ve denetimidir. İstanbul Boğazı'nda şehir hatları taşımacılığı, deniz otobüsleri, özel yolcu motorları, balıkçı tekneleri, gezinti tekneleri gibi karşıdan karşıya geçiş yapan deniz araçları oldukça yoğun bir yerel trafik oluşturmakta, bunların da seyir güvenliğini olumsuz etkilemekte, özellikle yaz aylarında Cumartesi ve Pazar günleri gezi tekneleri ve yatlar bu trafiği daha da arttırdığından bu trafiğin gözetimi ve denetimi büyük önem arz etmektedir.

İstanbul'daki yerel deniz trafiğinde uygulanacak ayrıntılı kurallar ilk olarak 4.5.2007 tarih ve 14206 sayılı Bakan Oluru ile yürürlüğe konulan İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi kapsamında belirlenmiş olup, söz konusu rehber 14.4.2011 tarihinde güncellenmiştir. TBGTH'ye yerel deniz trafiğini de denetleme yetkisi veren bu Rehber gereğince liman içi çalışan ticari deniz aracı kaptanlarının belli bir eğitimden geçmesi öngörülmüş, ayrıca 11.9.2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren tebliğ gereğince OTS Klas-B CS cihazı bulundurma zorunluluğu getirildiğinden TBGTH'nin gözettiği alanda seyreden belli tonajın üstündeki bütün ticari deniz araçlarını izleme ve denetleme imkanı sağlanmıştır.

Diğer taraftan, AIS cihazı taşıyan deniz aracı sayısının fazlalığı yüzünden bunların tamamının istenilen ölçüde denetlenmesinde belli zorluklar yaşandığı gibi, AIS cihazı bulundurmadığından uzaktan yeterli ayrıntıda izlenme imkanı olmayan çok küçük tonajlı balıkçı tekneleriyle özel teknelerin yaptıkları kural ihlallerinin genellikle tespit edilip engellenememesi TBGTH'nin etkinliğinin azalmasına neden olabilmektedir. Ayrıca, seyir haritası bulundurmayan küçük deniz araçlarına yönelik olarak Boğaz'da transit geçişlere tahsis edilen ve yerel trafik için kullanılmaması gereken trafik ayırım düzenini belirtir alametlerin bulunmaması da önemli bir eksiklik olarak kendini göstermektedir.

Önceki yıllarda bu hizmetle ilgili olarak yapılan denetimlerde, acil durumlarda ve kazalar sırasında uygulanacak işlemlere yönelik mevzuat eksikliği olduğu tespiti yapılmıştır. Türk Boğazları'ndan geçiş yapan deniz araçlarının uyacağı kuralları belirleyen, denetleyen ve destek hizmeti veren Liman Başkanlığı, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti Kontrol Merkezi ve geçiş yapan gemilerde talep halinde görev alan Kılavuz Kaptanlar olmak üzere üç ayrı unsurun bulunduğu, birbirlerini bütünleyen bu unsurların görev, yetki ve sorumluluklarını belirleyen mevzuat arasında herhangi bir çelişki bulunmamakla birlikte, can ve mal emniyetini tehlikeye düşürecek acil

durumlarda bu unsurlar arasında gerekli eşgüdümün nasıl sağlanacağı ve sorumluluğun nasıl paylaşılacağı konusunda yeterli ayrıntı bulunmadığı görülmüştür.

18.2.2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Trafik Hizmetlerinin Kurulması ve İşletmesine İlişkin Yönetmeliğin 6(2)-b maddesinde işletmeci acil müdahale plan ve prosedürlerini hazırlayarak İdarenin onayına sunar şeklinde bir hükmün bulunduğu, ayrıca Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından alınan 4.5.2010 tarih ve 2010/29 sayılı karar gereğince TDİ tarafından Türk Boğazlarında verilmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin 15.6.2010 tarihinden itibaren Kuruluş tarafından yürütülmeye başlandığı dikkate alınarak, Türk Boğazlarından geçiş yapacak deniz araçlarının seyir güvenliğinin sağlanması ve acil durumlarda uygulanacak işlemlerin belirlenmesi konusunda Kuruluş tarafından çalışma başlatılmasının uygun olacağı yönünde 2009 yılı denetim raporunda öneride bulunulmuştur.

Verilen yanıtta; kılavuzluk hizmetlerinin de Kuruluş’larınca verilmeye başlamasıyla uygulanmakta olan acil müdahale plan ve prosedürlerinin Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileri ile karşılıklı mutabakatla hazırlandığı ve mevcut Kalite Yönetim Sistemi dokümanlarına 16.9.2010 tarihi itibarıyla dahil edildiği belirtilmiştir.

Ayrıca, söz konusu yönetmelikte 31.12.2010 tarihi itibarıyla yapılan değişiklikle, Kuruluş bünyesinde yapılan düzenlemeler ve belirlenen prosedürlerin ilgili Yönetmeliğin 6-(2)/b maddesine göre Denizcilik Müsteşarlığı tarafından onaylanması, 6-(5) maddesinde acil durumlarda ilgili Liman Başkanlığıyla koordineli şekilde gerekli önlemleri alma yetkisinin verilmesi ve 9-(1) maddesinde acil durumlarda ilgili tarafları bilgilendirmekle görevlendirilmesine ilişkin hükümler getirilmiştir.

Kuruluş tarafından yapılan iç düzenlemeler ve Bakanlık tarafından uygulamaya konulan yönetmelik değişiklikleri hizmetin geliştirilerek sürdürülmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla çeşitli alternatif çözümlerin gündeme getirildiği Türk Boğazları’nda oluşabilecek tehlikelere münhasır olmak üzere, kaza olasılığını ilk sezinleyebilecek birim durumunda TBGTH’nin ilgili bütün taraflara karşı yetki ve sorumluluğunun, oluşturulacak bir Acil Müdahale Planı çerçevesinde belirlenmesi ve bu planın ilgili bütün tarafların sorumluluklarını belirleyen yaptırım gücüne sahip hukuki bir düzenleme şeklinde olması uygun bir çözüm olarak görülmüştür. Bu nedenle de 2010 yılı denetim raporunda; Türk Boğazları’nda seyir güvenliğinin sağlanmasında en önemli unsurlardan biri olan Gemi Trafik Hizmeti’nin geliştirilip etkinliğinin daha da artırılması amacıyla Acil Müdahale Planı da dahil olmak üzere gerekli düzenlemelerin yapılması, sistemde kullanılan bilgisayar yazılım ve donanımının yenilenmesi ve teçhizatın kurulu bulunduğu binalardaki eksiklik ve aksaklıkların giderilmesi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı nezdinde girişimlerin sürdürülmesi önerilmiştir.

Kuruluş tarafından verilen yanıtta; sistemin etkinliğinin artırılması ve arıza durumunda yedeklenmesi amacıyla Seyir Yardımcıları Otomatik Tanımlama Sistemi’nden faydalanılmasının planlandığı ve İstanbul’daki merkezde bulunan konsollara uç terminallerinin kurulduğu, Çanakkale’deki merkeze de kurulacağı, sistemin terfisi konusundaki girişimlerin de sürdürüldüğü, son olarak da 17.10.2011

tarihinde yeni bir yazı ile durumun aktarıldığı belirtilmiştir. Acil Müdahale Planı konusunda ise yanıt verilmemiştir.

Acil Müdahale Planı'nın hazırlanması önem arz etmekle birlikte, sistemde kullanılan sunucularda sık sık problemlerin yaşandığından ve VHF telsiz cihazlarındaki arızalar ise işletmede aksaklıklara neden olduğundan yenileme çalışmasının yapılması daha acil hale gelmiştir. Buna karşılık, Bakanlık tarafından konuyla ilgili yatırım önceliğinin İzmir, İzmit ve Mersin'de kurulması planlanan sistemlere verildiği, Türk Boğazları'nda kullanılan sistem ile ilgili Şartname hazırlıkları tamamlanma aşamasına gelmiş olmasına karşılık ihalesinin gerçekleştirilmediği görülmektedir. Ortaya çıkacak olumsuzluklarda sistemin işleticisi olan Kuruluşun doğrudan muhatap alınacağı dikkate alınarak bu konunun zaman geçirilmeden çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Bu nedenle;

Türk Boğazları'nda seyir güvenliğinin sağlanmasında en önemli unsurlardan biri olan Gemi Trafik Hizmeti'nin sağlandığı bilişim sistemlerinde, kullanılan donanım ve yazılımın bir an önce yenilenebilmesi için, mevcutların devralınıp gerekli yatırımın üstlenilmesi de dahil olmak üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde girişimlerin sürdürülmesi önerilir.

c-Tahlisiye (Can kurtarma) hizmetleri:

Kuruluş tarafından verilmekte olan tahlisiye hizmeti Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği kapsamında Sahil Güvenlik Komutanlığı ile yapılmış Protokol ve ilgili mutabakat çerçevesinde sürdürülmektedir.

Söz konusu hizmet kıyıda ve denizden olmak üzere iki farklı yöntemle verilmekte olup, kıyıda can kurtarma işlemi sahil şeridinde sürüklenerek karaya oturan ve kazaya uğrayan gemilerden can kurtarma hizmeti olarak tanımlanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz çıkışında Rumeli yakasındaki Terkos Gölü hizasından, Anadolu Yakasında Şile'ye kadar Kefken sahilleri de dahil olmak üzere 75 millik sahil boyunca kazaya uğrayan gemilere can kurtarma hizmeti verilmek üzere beş adet tahlisiye istasyonu bulunmakta olup, bunlar Rumeli can kurtarma bölgesinde Kilyos (Merkez) İstasyonu ve Rumeli Karaburun İstasyonu, Anadolu can kurtarma bölgesinde ise Yomburnu İstasyonu, Şile İstasyonu ve Kefken'de Cebeci İstasyonudur.

Söz konusu istasyonlarda bulunan arazi aracı özelliklerine sahip 5 adet kamyon, 4 adet çift kabin kamyonet ve 2 adet minibüs (15 kişilik) araçla kaza mahalline seri bir şekilde intikal edilip, karadan gemiye roket atılarak ve varagele sistemi kurulmak suretiyle can kurtarma işlemi yapılmaktadır.

İlk olarak 1869 yılında başlanılan bu tahlisiye sisteminde kayalıklara ve kıyıya oturan kazazede gemilere karadan halat atarak veya kayıkhanelerde bulunan tahlisiye botlarıyla gemiye ulaşım can kurtarma işlemi yapılmakta iken zaman içinde gemilerin tonajları ve güçleri arttığı için günümüzde bu tip can kurtarma işlemi çok nadir hallerde yapılır hale gelmiştir. Bu nedenle, etkin ve verimli hizmet vermek üzere son yıllarda yapılan çalışmalarla işlevi kalmayan bazı tahlisiye istasyonları kapatılmış ve personeli azaltılmıştır.

Denizde yapılan tahlisiye hizmetinde ise Kuruluş'un filosundaki 2000 BHP gücünde, 4 metre dalga yüksekliğine kadar fırtınalı hava ve deniz koşullarında hizmet verebilen, sakın havalarda 30 deniz mili hız yapabilen, kendinden doğrulma ve yüzebilme yeteneğine sahip 10 adet hızlı tahlisiye motorbotu, sakın havalarda 25 deniz mili sürat yapabilen, kendinden doğrulma ve yüzebilme özelliğine sahip 2011 yılında temin edilen 4 adet çok amaçlı hızlı tahlisiye botu, sakın havalarda 12 deniz mili hız yapabilen 3 adet tahlisiye motorbotu ve 1,5 metre dalga yüksekliğine kadar hava ve deniz şartlarında hizmet verebilen, devrildiğinde tekrar doğrulma donanımına sahip, su seviyesinden can kurtarmaya kolaylık sağlayan açılır kapanır bölmesi bulunan, 35 deniz mili hız yapabilen 5 adet sabit karinalı şişme bot kullanılmaktadır.

Hızlı tahlisiye botlarının 1 adedi Rumeli Feneri, 3 adedi Harem, 1 adedi İstinye, 1 adedi Marmara Adası, 1 adedi Akbaş, 1 adedi Lapseki, 1 adedi İzmir ve 1 adedi de Şile tahlisiye bot istasyonlarında konuşlandırılmıştır. Tahlisiye botları ise Kefkenada, İstinye ve Akbaş'ta konuşlandırılmış olup, İstinye ve Akbaş'ta konuşlandırılan botlara 400 metre yağ depolama bariyeri monte edilmiştir.

Sabit karinalı şişme botların konuşlandığı istasyonlar ise Karaburun, Rumeli Feneri, Şile, Kefkenada ve Harem'dir. Tahlisiye istasyonlarında 24 saat devamlı gözetleme ve tehlike frekanslarını dinleme yapılarak gerektiğinde can kurtarma hizmeti verilmekte olup, Kuruluş tarafından sağlanan bilgilerden operasyonlara hazırlık (mobilizasyon) süresinin 6 dakikaya indirildiği anlaşılmaktadır.

2011 yılında yapılan tahlisiye çalışmaları incelendiğinde; toplam 40 adet operasyon gerçekleştirilerek 124 kişinin kurtarıldığı, can kurtarma botlarının sayısının artması ve olanaklarının gelişmesi, bunun yanında deniz haberleşme hizmetinin Kuruluş'a bağlanmasıyla can kurtarma faaliyetlerinde daha etkin olduğu görülmektedir.

Oldukça maliyetli olan bu hizmete karşılık Kuruluş, Türk Boğazları'ndan geçen ve Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na giriş yapan ve İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkan belli tonajın üstündeki gemilerden, Ana Statüsünde belirtilen görev, yetki ve sorumluluk gereğince tahlisiye ücreti tahsil etmekle birlikte, müdahalede bulunan olaylara karışan deniz araçları genellikle tahlisiye ücreti ödemeyen araçlardan oluşmaktadır. Ayrıca, Çanakkale Boğazı'ndan Marmara'ya giriş yapan ve Marmara'dan Ege'ye çıkan gemilerden de ücret alınması konusunun incelenmesi yönünde önceki yıllara ait denetim raporlarında öneride bulunulmuş olmasına karşılık, Kuruluş bu konuya olumlu yaklaşmamış, TBMM KİT Komisyonu tarafından da bu öneri gündemden çıkartılmıştır.

d-Gemi kurtarma ve römorkaj hizmetleri :

Ana Statüsüne göre Marmara Denizi ile Boğazlar'da gemi kurtarma hizmetinde tekel hakkına sahip olan ve İzmir limanında da hizmet veren Kuruluş 2011 yılında 12 yabancı bayraklı gemiye kurtarma yardım hizmeti, 4 gemiye çeki hizmeti, 1568 gemiye refakat hizmeti, 6687 gemiye römorkaj hizmeti ve diğer faaliyetler başlığında 165 adet hizmet sağlamıştır.

Kuruluş personelinin gemi kurtarma hizmetinde oldukça başarılı olduğu uluslararası dokümanlarda da yer almakta olup, elde edilen bilgilerden kurtarma

Sayıştay

operasyonlarındaki müdahaleye hazırlık süresinin 15 dakikaya indirildiği anlaşılmaktadır. Nitekim, 28.11.2010 tarihinde Haydarpaşa Garının çatısında çıkan yangına Harem’de bulunan römorkörler oldukça kısa bir sürede müdahalede bulunarak fazla büyümeden söndürdükleri görülmüştür.

Kuruluşun bu amaçla kullandığı filosunun durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Geminin adı	Yapım yılı	Makine		Boyu (LOA) (m)	Köpük tank kapasitesi (m3)	Yangın Monitör sayısı /(m3/saat)	Bulunduğu Yer
		Adedi	Toplam BHP				
Gemi Kurtaran	1984	4	7240	67,30	30	2 /1200	Büyükdere
Seyit Onbaşı	2011	2	3336	52,95	-	-	Büyükdere
Kurtarma 1	2000	2	5000	34,25	16	3 /2400	Haydarpaşa
Kurtarma 2	2000	2	5000	34,25	16	3 /2400	Çanakkale
Kurtarma 3	2004	2	6600	35,95	54	3/2400	İstinye
Kurtarma 4	2005	2	6600	35,95	54	3/2400	Büyükdere
Kurtarma 5	2008	2	7104	35,95	70	4/7200	Harem
Kurtarma 6	2008	2	7104	35,95	70	4/7200	Harem
Kurtarma 9	2011	2	9468	38,50	11	2/2400	İstinye
Kurtarma 10	2011	2	9468	38,50	10	2/2400	İstinye
Söndüren 4	1982	1	2480	36,23	40	6/700	Çanakkale
Söndüren 7	1982	1	2480	36,23	40	6/700	İstinye
Söndüren 6	1983	1	2480	36,23	40	6/700	Çnk. Akbaş
Kızkulesi	1997	2	4200	30,50	11	2/120	İzmir
Nazım Tur	2009	2	4826	32,00	11	2/2872	İzmir
Poyraz	1994	2	4000	33,70	5,5	2/1350	İzmir
Zübeyde Ana	2002	2	5500	32,00	7,98	2/1200	Haydarpaşa (Arızalı)
Yamanlar	1985	1	1125	25,00	-	-	C.Altı(Onarım)
NO-45	1952	1	150	16,00	-	-	Hizmet dışı

Filodaki yangın söndürme römorkörleri buldukları limanlarda liman römorkör hizmeti de vermekte olup, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Kuruluş’a devredilen Söndüren 2 (TCDD Haydarpaşa), Söndüren 3 (TTKGM), Söndüren 5 (TTKGM), Söndüren 8 (TCDD Haydarpaşa), Söndüren 9 (TCDD Derince), Söndüren 10 (KKTC), Söndüren 12 (TCDD Derince) kirada bulunmaktadır. Kirada olan römorkörlerden de kurtarma-yardım esnasında faydalanılmaktadır.

Diğer taraftan, “Kurtarma” römorkörleri ve TDİ’den devralınan bazı römorkörler (Kız Kulesi, Nazım Tur, Zübeyde Ana, Poyraz) teknik özellikleri bakımından işin gereğine uygun olmakla birlikte “Gemi Kurtaran” ve “Söndüren” römorkörleri yetersiz kalmaktadır. Önceki yıllara ait YDK raporlarında Gemi Kurtaran römorkörüne su şemsiye sistemi yaptırılması ve Söndüren römorkörlerine baş pervane monte edilmesi hususunun etüt edilmesi önerilmiş ve Kuruluş tarafından da bu konuda

çalışma yapılmıştır. Yapılan çalışma sonrasında Kurtaran römorkörünün manevra kabiliyetinin zayıf olması nedeniyle yangına müdahalede etkisiz kalacağı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, Gemi Kurtaran römorkörünün teknolojik imkân ve kabiliyetlerinin ihtiyaca cevap vermede yetersiz kalması nedeniyle, açık denizde de hizmet verebilecek çok amaçlı yeni bir acil müdahale römorkörünün temini konusunda çalışma başlatılması önerilmiş, Kuruluş tarafından verilen yanıtta ise öneri doğrultusunda çalışma başlatıldığı belirtilmiştir.

Yer darlığı nedeniyle baş pervane montajının mümkün olamayacağı ortaya çıkan ve teknik özellikleri itibariyle liman römorkörü olarak inşa edilen, ancak inşa edildikleri 1980'li yıllarda bile sevk sistemleri ve yangın söndürme kapasiteleri nedeniyle modern römorkör sıfatını taşımayan Söndüren römorkörlerini büyük tankerlerin eskort hizmetlerinde kullanmak tehlikeli olabileceği gibi her çeşit kurtarma operasyonlarında da kullanmak mümkün görülmemektedir. Bu nedenle gemi kurtarma tekel kapsamında olan bölgelerde kullanılmak üzere modern römorkörler temin edildikçe iyileştirme olanağı bulunmayan ve yıllık masrafı 450 bin doları bulan römorkörlerin elden çıkarılması yönünde önceki yıllara ait YDK raporlarında öneride bulunulmuştur.

Bu kapsamda olmak üzere, Yönetim Kurulu'nun 03.09.2010 tarih ve 19/9 sayılı kararıyla ekonomik ömürlerini doldurmuş, ihtiyaç fazlası, yüksek onarım maliyetine sahip olmaları nedeniyle Liman Kontrol 3, Pilot 66, 77, 78, Ver 47, Pilot Vahit İğneci, Cevdet Çubukçu, Hamit Kaplan, Marins-1 ve 879 nolu duba adlı deniz araçları terkin edilmiştir. Yönetim Kurulu tarafından alınan 14.03.2012 tarih ve 42 sayılı kararlar No:45 (Cer 45) römorkörü, 1 No Yakıt dubası, No:45 Layter isimli deniz aracı terkin edilmiş, Pilot 71 botu da DLH Genel Müdürlüğüne iz bedel üzerinden devredilmiştir.

Kuruluşun filosunda 2011 yıl sonu itibariyle yukarıda belirtilenlerin ve bazı küçük deniz araçlarının dışında 2 adet KEM botu, 3 adet Kılavuz botu, 4 adet ATA sınıfı bot, 13 adet pilot botu, 3 adet palamar botu, 10 adet liman kontrol botu (5 adedi kirada), 1 adet ikmal botu, Alçitepe botu (kirada), 3 adet barç, 2 adet bariyer botu, Kefkenada botu, Fener botu, 10 adet duba/şat (2 adet şat kirada), 1 adet vinç ve 1 adet Klepe adlı deniz aracı (kirada) da bulunmaktadır.

Bunlardan 3 adet Kılavuz botu Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararıyla TDİ'den devralınan deniz araçlarından olup, geçici kabulünün hemen sonrasında Kuruluş tarafından teslim alınarak kullanılmaya başlanmıştır. Sözleşme gereği 14.06.2011 tarihi itibarıyla yapılması gereken kesin kabul işlemleri sırasında bazı eksiklik ve kusurlar tespit edilip bunların imalatçı firmaya bildirildiği, ancak gerekli düzeltmeler yapılmadığı için Kuruluş tarafından firmanın elde olan kesin teminat mektubunun nakde çevrildiği görülmektedir.

Bu hususta Kuruluş tarafından yapılan çalışmalar incelendiğinde;

-Botların inşası sırasında Teknik Şartnameye uygunluğunun sağlanıp sağlanmadığı hususunda 14.09.2010 tarihi itibariyle çalışma başlatıldığı,

-Türk Loydu'na 15.09.2010 tarihiyle yapılan başvuruya 21.09.2010 tarihinde verilen yanıtta söz konusu botların "CİLT A KISIM 1 Tekne Yapım Kuralları"na göre imal edildiği, ancak 24 m'den küçük ve yüksek süratli deniz taşıtı olmaları nedeniyle

+1 A5 PILOT BOAT +MR notasyonunu karşılması bakımından “CİLT C KISIM 9 Yatların Yapımı ve Klasmanına İlişkin Kurallar”a göre inşa edilmesinin gerekli olduğu şeklinde bilgi verildiği,

-10.06.2011 tarihi itibarıyla botlar için kesin kabul komisyonunun teşkil ettirildiği,

-Kesin Kabul Komisyonu ile üretici firma yetkilileri arasında 14.06.2011 tarihinde yapılan toplantıda söz konusu botların garanti sürelerinin uzatımı ile kullanılması sırasında görülen eksiklik, aksaklık ve arızaların görüşülüp kayıt altına alındığı,

-15-16.06.2011 tarihlerinde botlara gidilerek işletme sırasında ortaya çıkan eksiklik, aksaklık ve arızaların giderilip giderilmediğinin incelendiği,

-17.06.2011 tarihinde botlarla deneme seyri yapıp %90 MCR'deki hız tespitinin yapılmasına karar verilerek firmaya bildirimde bulunulduğu,

-Botların hız testlerinin 18.06.2011, 28.06.2011 ve 07.07.2011 tarihlerinde yapıldığı ve her üçünün ortalama süratinin 16,03-16,72 knts olduğunun görüldüğü,

-Kesin Kabul Komisyonu tarafından 08.07.2011 tarihinde Genel Müdürlüğe sunulan raporda mevcut halleriyle söz konusu botların kesin kabullerinin yapılamayacağı bildirildiği,

-Üretici firma tarafından 15.07.2011 tarihi itibarıyla gönderilen yazıda tespit edilen aksaklıklardan iki adedi dışındakilerin tamamlandığı, eksikliklerin ise iki hafta içinde bitirileceğinin beyan edildiği,

-Botların Teknik Şartnamede belirtilen hız değerlerine ulaşmadığının görülmesi ve işletme sırasında çıkan arızalarla eksiklik ve aksaklıkların firma tarafından giderilmediğinin görülmesi üzerine Yönetim Kurulu tarafından 14.10.2011 tarihinde alınan kararda üretici firmanın taahhütlerini belirlenen sürelerde yerine getirmemesi halinde teminatının nakde çevrilmesine ve durumun Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ile TDİ Genel Müdürlüğü'ne bildirilmesinin kararlaştırıldığı,

-09.12.2011 tarihinde üretici firmaya gönderilen yazıda teknelerin dümen sistemi ile ilgili arızalar dışındaki eksiklik ve aksaklıkların halen giderilmediğinin bildirildiği,

-Buna karşılık 21.12.2011 tarihinde Noter aracılığıyla firmadan alınan ihtarnamede söz konusu botlarda tespit edilen aksaklıkların 17.08.2011 tarihi itibarıyla giderildiği bilgisinin verildiği,

-Botlardaki eksiklik ve aksaklıklar süresi içinde giderilmediği için üretici firmanın 78.300 ABD Doları tutarındaki teminat mektubunun 29.12.2011 tarihi itibarıyla nakde çevrilerek irad kaydedildiği

Görülmektedir.

Tespit edilen aksaklıkların bir bölümü eksik doküman, malzeme ve teçhizat olmakla birlikte, bir bölümünün imalat hatalarından kaynaklandığı, hız testlerinde elde edilen değerlerin ise Teknik Şartname'yi karşılamaktan uzak olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle;

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı gereği devralınan Kılavuz 1, Kılavuz 2 ve Kılavuz 3 botlarının kesin kabulü sırasında, söz konusu botların Teknik Şartnameye uygun üretilmediğini ve botlarla birlikte temini gereken malzeme, donanım ve belgelerin tamamının teslim alınmadığı tespit edildiğinden, konunun incelenmesi ve gerekirse soruşturulması için eldeki belge ve kanıtların ilgili Genel Müdürlüğe gönderilmesi ve sonucuna göre işlem yapılması önerilir.

Kuruluş tarafından ele alınması gereken diğer bir husus ise filosundaki deniz araçlarının belli seviyelerdeki bakım-onarımlarının yapılabilmesi için gerekli olan kıyı tesisinin temini konusudur. Bu amaçla Kuruluşa gerekli altyapının tahsisinin söz konusu olmakla birlikte bunun yakın vadede gerçekleşmesi mümkün görülmemektedir.

Sahip olduğu filodaki deniz araçlarının sayısı 2011 yıl sonu itibariyle kirada olanlar hariç 88 adede ulaşan ve denizdeki seyir yardımcıları için gerekli olan şamandıraların temin, tesisi ve bakımını da üstlenen Kuruluş TDİ'ye ait Camialtı Tersanesi alanında kendine tahsisli 2.130 m²'lik alandan istifade etmekte iken, Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nün 10.02.2012 tarih ve 4187 sayılı yazısı üzerine bu alanı terk etmek durumunda kalmış ve seyir yardımcılarının yapım ve onarımı ile ilgili birimlerini de İstanbul-Hasdal'daki Osmaniye Verici İstasyonu'na taşımıştır. Buna karşılık, bazı deniz araçlarını söz konusu tersanede ücret ödemeksizin barındırdığı yapılan denetimler sırasından görülmüştür.

Diğer taraftan, 50.350 m²'lik bir yerleşim alanına sahip Camialtı Tersanesi, elinde deniz aracı kalmayan TDİ'nin kullanımına tahsisli olup, sahip olunan alana ilişkin sorunlar yüzünden söz konusu tersanenin geleceğine yönelik Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından karar alınmadığı gibi, yakın gelecekte bu sorunun çözümü de mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle;

Sahip olduğu deniz araçlarının belli seviyedeki bakım-onarımlarının yapılması için uygun bir kıyı tesisi temin edilinceye kadar Camialtı Tersanesi'nin imkanlarından daha fazla faydalanabilmesi için TDİ ile geniş kapsamlı bir işbirliğine gidilmesi önerilir.

Kuruluş Uluslararası Kurtarıcılar Birliği (International Salvage Union) üyesi olup, kurtarma hizmetlerini TOF (Turkish Open Form) esaslarına göre yürütmektedir. Hizmetin uluslararası standartlara göre yapılabilmesi için Kalite Yönetim Sistemi Belgesi ve Güvenli Yönetim Sistemi (ISM) ile Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Sistemi (ISPS) normlarına uygun olarak hizmet verdiğine ilişkin sertifikaları bulunmaktadır.

Montrö Sözleşmesi'nde yer aldığı üzere, Boğazlardan geçişlerde fener ve tahlisiye hizmetleri ile kurtarma, yangın söndürme v.b. hizmetler Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce, Türk Boğazları'ndan güvenli geçiş için gerekli olan kılavuzluk ve eskort hizmetleri ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından sağlanmakta iken Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 4.5.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararı sonucu bütün bu hizmetlerin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce sağlanması hizmet bütünlüğü açısından önemli bir gelişme olmuştur.

Buna karşılık, dünyanın en tehlikeli deniz geçitleri arasında yer alan Türk Boğazları'ndaki seyir güvenliğine yönelik gemi trafik hizmeti ve kılavuzluk hizmetiyle gemi kurtarma hizmetinin tekel olarak aynı kuruluş tarafından verilmesi farklı yorumlara yol açabilecek özel bir durumun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ayrıca, 6012 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nda gemi kurtarmaya yönelik ayrıntılı hükümlerin öngörülmüş olmasına karşılık, ne 01.07.2012 tarihine kadar yürürlükte olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda, ne de bu tarih itibariyle yürürlüğe giren yeni Türk Ticaret Kanunu'nda kurtarma yardım işinin yalnızca bir geminin diğerini kurtarması açısından ele alınması ve kılavuz kaptan-kurtarma yardım ilişkisine yer verilmemesi bu yorumları daha da çeşitlendirebilecektir.

Buna karşılık, kurtarma-yardım hizmetinin sağlanmasında farklı prensiplerin belirlenmesi halinde pilotaj ve römorkaj hizmetine yönelik talep artışı da mümkün gözükmektedir. Dolayısıyla, gemilere verilecek kurtarma-yardım hizmetlerine ilişkin uygulanacak prensiplerle talep edilecek ücretler konusunda sürdürülen çalışmalarda bu hususun dikkate alınması ve farklı yorumlara yol açabilecek uygulamalardan sakınılmasının uygun olacağı değerlendirilmiş ve 2010 yılı denetim raporunda; Türk Boğazları'nda seyir güvenliğine yönelik bütün hizmetlerin Kuruluş tarafından sağlandığı dikkate alınarak, kılavuz ve römorkör hizmeti alan gemilere verilecek kurtarma ve yardım hizmetiyle ilgili uygulanacak kuralların 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen yeni hükümlere uygun ve farklı yorumlara yol açmayacak şekilde yeniden belirlenmesi önerilmiştir.

Kuruluş tarafından verilen yanıtta ise; söz konusu çalışmanın 25.11.2011 tarihi itibariyle oluşturulan bir komisyon tarafından sürdürüldüğü belirtilmiştir. Söz konusu çalışma 01.07.2012 tarihi itibariyle yürürlüğe giren 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile daha da önem kazanmış olup, sonuçları önümüzdeki dönemde yapılacak kurtarma-yardım çalışmalarında ortaya çıkabilecek muhtemel sorunlara karşı Kuruluş'un hazırlıklı olunması açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle;

Türk Boğazları'nda seyir güvenliğine yönelik bütün hizmetlerin Kuruluş tarafından sağlandığı dikkate alınarak, kurtarma-yardım hizmetiyle ilgili kuralların 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen yeni hükümlere uygun, farklı yorumlara yol açmayacak şekilde yeniden belirlenmesine yönelik çalışmaların tamamlanarak uygulamaya geçilmesi önerilir.

Bu kapsamda ele alınması gereken önemli bir husus ise özellikle İstanbul Boğazı'nda yaşanan deniz kazalarının önemli bir kısmının geçiş yapan gemilerin donanım yetersizliklerinden kaynaklanan manevra hatalarıyla insan hataları sonucu ortaya çıkmasıdır. Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve/veya gemide bulunan kılavuz tarafından bu durumun algılanması sonrasında talep edilen yardımın kısa sürede gelmesi halinde kaza sonrasında oluşacak hasarın azaltılması mümkün olabilmektedir.

Bu gibi durumlarda en önemli müdahale aracı olan römorkörlerin olay yerine intikal etme süresi buldukları konuma bağlı olduğundan, Kuruluş'a Boğaz'da ilave yanaşma yeri tahsis edilmesi uygun bir çözüm olarak görülmüş ve geçişlerde en fazla kaza ihtimali olan Ortaköy-Çengelköy ile Yeniköy-Paşabahçe bölümüne yakınlığı dikkate alınarak ilk aşamada TDİ'nin kullanımında olan Paşalimanı Su İskelesi ve Kuruçeşme eski atık alım tesisi gibi yanaşma yerlerinin uygun olabileceği

değerlendirilmiştir. Bu yönde yapılan öneriye uygun olarak da Kuruluş tarafından girişim başlatılmış olmasına karşılık Kuruçeşme'deki TDI'ye ait alanın müstecire kiraya verilmesi nedeniyle buranın kullanım imkanı kalmamıştır. Su İskelesi konusunda ise nihai bir mutabakat sağlanamamıştır.

Hassas alanlara yakın yaşama yerlerinin gerekliliği konusunda yapılan bu önerinin haklılığı Haydarpaşa Garı'nda çıkan yangının başarıyla söndürülmesiyle görülmüş olup, İstanbul'daki tarihi eserlerin çoğunun kıyıda bulunduğu ve bu binalarda ortaya çıkabilecek yangın tehlikesine karşı en etkili aracın kaza mahallinin yakınında konuşlanmış Kuruluş'a ait römorkörler olduğu kanıtlanmıştır. Dolayısıyla, römorkörlerin sadece denizde değil kıyıda da kullanılabileceğinin göz önüne alınarak konuşlandırma yapılması gerekmektedir. Bu nedenle;

İstanbul Boğazı'nda tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının artışına paralel olarak can ve mal emniyetinin sağlanması ve çevre korunmasına yönelik tedbirlerin artırılması daha fazla önem arz ettiğinden, yaşanabilecek deniz kazalarına ve kıyıda tarihi eser yangınlarına daha kısa sürede müdahale edebilmesi için hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahip Boğaz'ın kritik bölgelerinde ve köprü ayaklarının bulunduğu mahallerde römorkörlerin yaşayabileceği ve çevre ekipmanlarının konuşlandırılacağı ilave yer tahsisi yapılması konusundaki girişimlerin sürdürülmesi önerilir.

İzmir Körfezi'ndeki gemi kurtarma hizmeti de bu kapsamda değerlendirilmesi gereken diğer bir husustur. Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair 16.06.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanun ile 05.04.1983 tarih ve 2813 sayılı Telsiz Kanununa eklenen bir madde ile Türk Telekom bünyesinde faaliyet gösteren Telsiz İşletme Müdürlüğüne yürütülen deniz haberleşme ve seyir güvenliği hizmetleri, uydu üzerinden verilen deniz haberleşme hizmetleri hariç olmak üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmesi üzerine ana statü değişikliğine gidilmiştir.

Değiştirilen ana statünün Kuruluş' un amaç ve faaliyetleri başlıklı 4/2 maddesinde Karaburun ile Foça'yı birleştiren hattın içinde bulunan İzmir Körfezinde kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 rüsum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işleri de Kuruluş' un tekelinde olmasına rağmen ana statü değişikliğinde 4/2 madde kapsamında Kuruluş tekel hakkından vazgeçerek bu bölgeden çekilmiştir. Yazışmalarda bu vazgeçmenin gerekçesi de kurtarma – yardım tekel sahasının Türk Boğazları ile sınırlandırılması suretiyle özel sektöründe bu alanda gelişmesi rekabet koşullarının yaratılmasının amaçlandığı ifade edilmektedir.

İzmir Körfezi'nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları kadar tehlikeli olmasa da liman trafik yoğunluğu ve İzmir şehrinin varlığı açısından önemli olduğundan İzmir Körfezinde de tekel hakkının tesis edildiği, ancak Kuruluş İzmir Körfezindeki tekel hakkından vazgeçerken uzun süredir gemi kurtarma yapılmadığından bahsetmekte ve özel sektöründe bu alanda gelişmesi ve rekabet koşullarının yaratılmasının amaçlandığı belirtilmektedir. Özel sektörün geliştirilmesi Kuruluşun görevleri arasında yer almadığından konunun daha üst seviyede ele alınmasının daha uygun olacağı, bunun yerine Alsancak Limanında TDI tarafından yürütülen römorkaj hizmetinin de Kuruluşa devredildiği dikkate alınarak, bölgedeki gemi kurtarma hizmeti ile tahlisiye

hizmeti konusunun yeniden ele alınarak gelebilecek taleplerin zamanında karşılanması amacıyla düzenleme yapılması uygun olacaktır.

Gemi kurtarma hizmetleri kapsamında olmamakla birlikte, kaza sonrası oluşacak deniz kirliliğine karşı yapılacak mücadelede Kuruluşun üstlenebileceği görevlere ilişkin düzenleme yapılması konusu önceki yıllara ait denetim raporlarında ele alınmış ve konuyla ilişkin olarak girişimlerde bulunulması önerilmiştir.

Bu kapsamda ilgili taraflar arasında çeşitli defalar görüşmelerde bulunulup konu bütün yönleriyle incelenerek değerlendirilmiş olmakla birlikte, bu hususun 5312 sayılı Kanununun 15 inci maddesi, Uygulama Yönetmeliği ve 30.10.2009 tarih ve 27391 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Şirket/Kurum/Kuruluşların Seçimine İlişkin Tebliğ gereğince Denizcilik Müsteşarlığı tarafından ele alınarak değerlendirildiği Ulaştırma Bakanlığı tarafından 18.11.2009 tarih ve 1222 sayılı yazı ile KİT Komisyonu Başkanlığına bildirildiğinden, Kuruluş açısından olumlu bir gelişme sağlanamamıştır.

Deniz kirliliğiyle mücadele etme ve temizleme görevi olmamasına karşılık, karşılık, Kuruluşun eğitimli personeli ve mevcut ekipmanları ile Türk Boğazları bölgesinde deniz kazaları sonucu meydana gelebilecek çevre kirliliğine denizden ilk müdahalede bulunabilecek imkan ve kabiliyetleri bulunmakta olup, deniz kirliliğine müdahale ekipmanları İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında römorkör ve botlar da konuşlandırılmıştır.

Gemi kurtarma operasyonlarında oluşabilecek deniz kirliliklerine müdahale amacıyla mevcut donanımına ilave olarak 2009 yılında 1000 metre şişmeli bariyer ve ekipmanları, deniz kirliliğiyle mücadele ekipmanları, 2 adet skimmer (yağ sıyrıcı) temin edilmiş, 2010 yılı yatırım programından da 1 set yangın bariyeri, 10 adet yüzer depo, 2 adet forklift ve diğer donanım temin edilmiştir. 2 adet bariyer çekmek için palamar botu ile denizden atık toplama amacıyla Tahlisiye II ve Tahlisiye III botları da deniz kirliliğine müdahale botu olarak tanzim edilmiştir.

Kurtarma operasyonlarında can kurtarma, gemi kurtarma (Yangın söndürme, yara kapama, vb.) ve deniz kirliliğine müdahalenin eş zamanlı olarak yapılması büyük önem arz etmekte olup, deniz kirliliğine zamanında müdahale edilememesi kirliliğin boyutunu artırdığı gibi, temizlik masrafı ve diğer alanlara vereceği zararı da büyütmektedir. Gemi kurtarmada tek el sahası olan Türk Boğazları’nda deniz kirliliğini önleme konusunda gerekli yatırımları olabildiğince yapmış durumda olan Kuruluşun, denize dökülen özellikle ham petrol ve fuel oil gibi ağır yakıtların da karaya ulaşmadan ve deniz yüzeyinde iken toplanması için uygun vasıfta bir yakıt toplama gemisi temini için çalışma başlattığı bilindiğinden, en riskli bölge durumunda olan Türk Boğazları’nda petrol kirliliğine karşı Kuruluş tarafından yapılabilecek müdahaleler konusunda bir düzenleme yapılması, gerek ülke kaynaklarının etkin kullanımı, gerekse çevre kirliliğinin daha kısa sürede önlenmesi açısından önem arz ettiği değerlendirilerek, 2009 yılı denetim raporunda; Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Şirket/Kurum/Kuruluşların Seçimine İlişkin Tebliğ gereğince Denizcilik Müsteşarlığı

tarafından başlatılan uygulama sonrasında Kuruluşun mevcut imkanlarının hangi koşullarda kullanılacağı konusunun açıklığa kavuşturulması önerilmiştir.

Kuruluş tarafından verilen yanıtta ise; 5312 sayılı Kanun'un 15 inci maddesi kapsamında ilk müdahalede bulunulabileceği, ilgili Tebliğin 6 ncı maddesinin 2 nci bendindeki yetki belgesi alan kuruluşun olay mahalline geç gelmesi veya imkanları dışında bir olay gelmesi halinde ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin Bakanlık veya Müsteşarlık tarafından karşılanacağı ibaresine dayanılarak Türk Boğazları'ndaki Kuruluş imkanlarından yararlanılabileceği şeklinde bir değerlendirmede bulunulmuştur. Meydana gelebilecek bir kaza sonucu oluşabilecek deniz kirliliğinin önlenmesinde Kuruluş'un elindeki bütün imkanların kullanılarak en kısa sürede müdahalede bulunulması doğal olmakla birlikte, Denizcilik Müsteşarlığı ile bu görevi üstlenme taahhüdünde bulunmuş şirketler arasında varılmış mutabakat hükümlerine aykırı bir uygulamada bulunulması halinde Kuruluş aleyhine sonuçlar ortaya çıkabileceği gibi, bu kapsamda zararın verenden tazmininde de zorluklarla karşılaşılabilmesi muhtemel gözükmektedir. Ayrıca, İlgili Tebliğin yayımı öncesi Kuruluş'un sahibi olduğu donanım ile 2011 yılında teslim alınması öngörülen yakıt toplama gemisinin gerek yatırım, gerekse işletme maliyetlerinin kısmen de olsa karşılanabilmesi açısından, Denizcilik Müsteşarlığı'ndan Türk Boğazları bölgesinde müdahale yetkisi almış kuruluşlarla bu amaçla işbirliğine gidilip geleceğe yönelik kullanım taahhütlerinin alınması önem arz ettiğinden 2010 yılı denetim raporunda konuya ilişkin öneride bulunulmuştur.

Söz konusu öneri; Kuruluş'un deniz kirliliği ile mücadele etme ve temizlemeyle ilgili doğrudan bir sorumluluğu olmadığı dikkate alınarak, mevcut imkanların daha uygun koşullarda değerlendirilmesi için 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun kapsamında 30.10.2009 tarih ve 27391 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tebliğe göre Türk Boğazları'nda müdahale yetkisi tanınan kurum ve kuruluşlarla işbirliğine gidilerek mevcut imkanların uygun koşullarda değerlendirilmesi şeklinde olup, verilen yanıtta ihtiyaç halinde imkanlardan kiralamak suretiyle yararlanılabileceği, ayrıca ilgili tebliğin 6 ncı maddesinde "Kirlilik mahallinde yetki belgesi alan bir şirket/kurum/kuruluş bulunmaması, geç gelmesi veya yetki belgesi alan şirket/kurum/kuruluşların kapasite ve/veya kabiliyetleri dışında olan bir olay için yetki belgesine bakılmaksızın Bakanlık veya Müsteşarlık tarafından ihtiyaç duyulan mal ve hizmetler karşılanır." İbaresine istinaden özellikle Türk Boğazları'nda Kuruluşun imkan ve kabiliyetlerinden ücreti karşılığı yararlanılabileceği belirtilmiştir.

Bu kapsamda olmak üzere Yönetim Kurulu tarafından alınan 09.12.2011 tarih ve 177 sayılı karar ile söz konusu donanımın kira ücretleri yeniden belirlenmiştir.

Bunun yanı sıra, Uluslar arası Enerji Ajansı'nın verilerine göre Hazar Bölgesi toplam ham petrol üretiminin 2020'de günde 6,5 milyon varile ulaşacağı ve bu miktara yakın doğalgaz üretileceği, bunun önemli bir bölümünün Karadeniz ve Türk Boğazları üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılacağı dikkate alındığında, İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilmesi için çalışma başlatmasının yararlı olacağı çeşitli çevreler tarafından ifade edilmektedir. Bu gibi alanlarda seyir için gemilerin belli koşullara uyma zorunluluğu olduğundan, can ve mal emniyetinin sağlanması

yanında çevrenin korunması da kolaylaşmaktadır. Bu amaçla IMO'ya başvurulması ve Kuruluş'un katıldığı uluslar arası platformlarda konunun gündeme getirilmesi, ülkede konuyla ilgili değişik görüşlerin tartışıldığı ve farklı çözüm önerilerinin getirildiği bu dönemde uygun bir yaklaşım olmakla birlikte, Türk Boğazları'nın mevcut statusünün oldukça özel bir niteliği bulunduğundan konunun bütün yönleriyle birlikte değerlendirilmesi uygun olacağı değerlendirilmiş ve 2010 yılı denetim raporunda; Hazar petrol ve doğal gazının denizden dünya pazarına taşınmasında üstlendiği önemli işlev nedeniyle karşılaştığı tehdit sürekli olarak artan İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilmesi konusunun çeşitli platformlarda gündeme getirildiği dikkate alınarak konunun bütün yönleriyle araştırılıp değerlendirilmesi önerilmiştir.

Kuruluş tarafından verilen yanıtta ise; bu konunun Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde imkan dahilinde görülmemekle birlikte, Kuruluşlarınca bütün yönleriyle araştırılıp değerlendirileceği belirtilmiştir.

e-Kılavuzluk hizmeti

Liman hizmetlerinin ayrılmaz bir parçası durumunda olan kılavuzluk hizmetinin sunulmasında en önemli unsur durumundaki kılavuz gemiye bilgi ve danışmanlık hizmeti sağlayan kaptan sıfatlı teknik gemiadamı olarak tanımlanmaktadır. Denizciliğin gelişmeye başladığı ilk dönemlerden itibaren verilmeye başlanılan bu hizmetin ana unsuru olarak, oldukça zor çalışma koşullarında görev yapan Kılavuz Kaptanın, kendi bölgesindeki özel yasal düzenlemeleri bilmesi, bölgeye özgü koşullardan tam olarak haberdar olması, geminin seyrini etkileyebilecek kuvvetli akıntılar, sığıklar, yerel trafik, deniz dibi tarama faaliyetleri gibi bütün yerel unsurları değerlendirebilecek yeteneğe sahip olması, bunun yanında görev yaptığı ülkenin dilini bildiğinden seyir esnasında ilgili taraflarla haberleşme sorunu yaşanmaması geminin tehlikeli bölgelerdeki seyrinde hayati önem taşımaktadır.

Oldukça yoğun bir trafiği olması ve seyri olumsuz etkileyecek çok sayıda etkeni barındırması yanında İstanbul gibi dünyanın en önemli tarih ve kültür miraslarından birine sahip olan ve milyonlarca insanın yaşadığı bir şehrin içinden geçen Türk Boğazları'nda verilen kılavuzluk hizmeti ise büyük önem taşımakta olup, dünyada kılavuzluğun ilk uygulandığı alanlardan biri olarak kabul edilmektedir.

Türk Boğazları ile İstanbul, Çanakkale, Gelibolu, İzmir, Haydarpaşa ve Kepez limanlarında geçiş, yanaşma-kalkma, demirleme gibi her türlü manevrada ihtiyaç duyulan kılavuzluk hizmeti TDİ tarafından sürdürülmekte iken Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararına göre Kuruluş tarafından yapılmaya başlanmış olup, bu kapsamda kullanılan altyapı ve ekipmanın ilgili personelle birlikte devri gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu hizmetin en önemli uygulama alanı olan Türk Boğazları'nda sağlanan kılavuzluk hizmeti incelendiğinde;

-Çanakkale Boğazı'ndan 2010 yılında geçen gemi sayısı 46.686 adet iken kılavuz alan gemi sayısının 18.687 adet, kılavuz alma oranının %40,0 olduğu, 2011 yılında ise geçen gemi sayısının 45.379, kılavuz alan gemi sayısının 18.920 adet olarak gerçekleştiği, dolayısıyla kılavuz alma oranının %41,7 olarak gerçekleştiği,

-İstanbul Boğazı'ndan 2010 yılında geçen gemi sayısının 50.871 adet olduğu, bunlardan 26.035 adedinin kılavuz aldığı, kılavuz alma oranının ise %51,2 olarak gerçekleştiği, 2011 yılında ise gemi sayının 49.798, kılavuz alan gemi sayısının 26.011, kılavuz alma oranının da %52,2 olduğu

Görülmekte olup, kılavuz alma oranında belli bir artış olduğu, bu artışın hizmet kalitesinin iyileştirilmesi yanında geçen gemilerin tonajlarının artışından da kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Möntrö Sözleşmesine göre Türk Boğazları'nda alınması isteğe bağlı olan kılavuzluk hizmeti sürekli olarak gündemde olmasına karşılık, bu hizmetin özelleştirme kapsamında olan bir Şirketin uhdesinde bırakılması hizmetin istenilen şekilde gelişmesini engellediği gibi, İstanbul'da Kavak ve Harem kılavuzluk istasyonlarının pilot alıp verme, personel barındırma ve deniz trafiğini görme yönünden yetersizliği, bunların yerine projelendirilen Kadıköy İnciburnu ve İstanbul boğazı Karadeniz girişinde Büyükliman mevkiindeki yeni istasyon binalarının tesislerinin gecikmesi, Çanakkale'dekilerin yetersizliği, bu amaçla kullanılan deniz araçlarıyla iskelelerin uygunsuzluğu konusuna yeterince önem verilmemiştir.

Diğer önemli bir husus ise yakın bir gelecekte Kılavuz Kaptan ihtiyacının ortaya çıkacağı görülmektedir. Çalışan personelin çoğunluğunun emekliliğe hak kazanmış olması, bu hizmetin yerine getirilebilmesi için temin edilecek elemanların hazırlık sürelerinin uzun olması Kuruluşun Kılavuz Kaptan temini için girişimlerini sürdürmesini gerekli kılmaktadır. Bu nedenle; 2010 yılı denetim raporunda Türk Boğazları'nda isteğe bağlı olarak verilen kılavuzluk hizmetinin sağlanan diğer hizmetlerle birlikte değerlendirilip, nitelik ve nicelik yönünden daha da geliştirilerek talep artışını sağlayacak şekilde uygulama başlatılması önerilmiştir.

Kuruluş tarafından verilen yanıtta ise; kılavuz kaptan servis motor filosunun yenilenmeye başlandığı, kılavuz kaptan sayısının arttırılarak Gemi Trafik Hizmeti ile Kılavuzluk hizmeti arasında gerekli koordinasyon sağlandığı, kılavuz kaptan ve römorkör alan gemiler Boğaz geçişi sırasında kurtarma-yardım gerektiren bir husus meydana gelmesi durumunda kurtarma masrafları hariç ücret alınmaması konusunda çalışma yapıldığı belirtilmiştir.

İsteğe bağlı kılavuzluk hizmetinin geliştirilmesi açısından büyük önem arz eden bu yaklaşımın somut bir hale getirilerek uygulamaya geçilmesi önem arz etmekle birlikte, konunun diğer bir boyutu da 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Kılavuzluk hizmetine yönelik yeni bir yaklaşımın benimsenmiş olmasıdır.

Söz konusu Kanun'un 1341 inci maddesinin (1) inci fıkrasında 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmede belirtilen sorumluluk sınırlarının, kılavuzlara doğrudan yönetilebilecek rücu istemlerinde sorumluluk sınırının toplam 1.500 Özel Çekme Hakkı olacağı şeklinde bir hüküm getirmiş, (3) üncü fıkrasında da "Bu maddenin uygulanmasında kılavuz terimi, gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsar" şeklinde bir tanım yapılmıştır. Kılavuzlara böyle bir yükümlüğün getirilmesi bu hizmete yönelik yeni bir uygulama ortaya çıkaracağı gibi,

yapılan yeni kılavuzluk tanımını Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetinin de kılavuzluk hizmeti olarak yorumlanmasına yol açacaktır.

Ayrıca, Kılavuzluk hizmetine yönelik 28.11.2006 tarih ve 26360 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik”te tek bir şekilde tanımlanmış iken 6102 sayılı Kanun’da Zorunlu Danışman Kılavuz, İsteğe Bağlı Kılavuz ve Zorunlu Sevk Kılavuzu gibi üç farklı şekilde ayrıştırılmış, ancak bu hizmetlerin tanımı yapılmamıştır. Dolayısıyla, bu hizmete ilişkin yönetmeliğin de yeniden ele alınması ve Kanun’a uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle;

Limanlarda zorunlu olarak, Türk Boğazları’nda ise isteğe bağlı olarak verilen kılavuzluk hizmetinin daha da geliştirilmesi ve isteğe bağlı olanlarda talebin artırılması için çalışmaların sürdürülmesi yanında, Kuruluş tarafından sağlanmakta olan kılavuzluk hizmetinin, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti ile birlikte ele alınıp, uygulanan kuralların 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde yeniden belirlenmesi önerilir.

f-Dalgıç hizmeti

Kuruluş kadrosunda 15 adet balıkadam bulunmakta olup, DNV ve Türk Loydu klas kuruluşlarından Servis Sağlayıcı Kuruluş Belgesi alınmıştır. Gerek gemi kurtarma, gerekse dışarıdan gelen taleplere göre balıkadam hizmeti verilmekte olup, 2011 yılında verilen dalgıç hizmeti sayısı ise 2 adettir.

g-Deniz Telsiz Haberleşme Hizmeti

Deniz araçlarında hangi telsiz donanımının bulundurulacağı ve nasıl işletileceği konusu SOLAS Konvansiyonlarında belirlenirken, bu donanıma ilişkin teknik özellikler ve işletme prensipleri ITU (International Telecommunication Union/Uluslararası Telekomünikasyon Birliği) bünyesinde oluşturulan kurullar ve üye ülkelerin katılımıyla organize edilen konferanslarda alınan kararlara göre oluşturulmaktadır. Bu kapsamda yapılan en geniş düzenleme 1979 yılında itibaren başlatılan çalışmalarla oluşturulan ve 1.2.1999 tarihinden itibaren tam olarak uygulamaya konulan GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System/Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi) olarak adlandırılmaktadır. Bu sistemin temel amacı tehlike olan bir gemiden gelen yardım talebinin karadaki arama-kurtarma otoriteleri ile yakınındaki gemiler tarafından en kısa sürede alınıp gecikilmeksizin yardım ulaştırılmasının sağlanabilmesidir.

GMDSS kapsamındaki göksel sistemler iki ayrı alt sistemden meydana gelmekte olup, bunlar kutupsal yörüngeli uydulara sahip ve tehlike haberleşmesi için kullanılan COSPAS/SARSAT sistemi ile sabit pozisyonlu INMARSAT sistemidir. Yersel sistemler ise kısa erimde VHF (Very High Frequency/Çok Yüksek Frekans) , orta erimde MF (Medium Frequency/Orta Frekans) ve uzun erimde HF (High Frequency/Yüksek Frekans) bandlarında çalışan haberleşme sistemleridir.

GMDSS uygulaması ile deniz haberleşmesinde oldukça önemli değişiklikler yapılmıştır. Mors kodu ile yapılan tehlike haberleşmesine son verilmiş, gemilerde tam zamanlı operatör bulundurulması zorunluluğu kaldırılmış, uydu haberleşmesi daha ağırlıklı olarak kullanılmaya başlanmış, deniz güvenlik bilgileri NAVTEX olarak

adlandırılan bir sistemle otomatik olarak yayınlanmaya başlanmış, gemilerde EPIRB (Tehlike Yerini Bildirir Radyo Vericisi) bulundurma zorunluluğu getirilmiş, rutin ve tehlike çağrıları DSC (Sayısal Seçici Çağrı) tekniği ile yapılmaya başlanmış, tehlike çağrıları kıyı istasyonları ve karadaki kurtarma merkezleri ile diğer gemilere yönlendirilmeye başlanmış, gemilerde bulunması gereken cihazlar ise gemilerin boyutuna göre değil, geminin seyir bölgesine göre belirlenmiştir.

Gemilere belli yükümlülükler getiren GMDSS, aynı zamanda 1974 SOLAS Konvansiyonuna taraf olan devletlere de yükümlülükler getirmiş, deniz haberleşmesi amacıyla karada kurulmuş olan sistemlerde de değişikliğe gidilerek yeni hizmetler vermeye başlanılmıştır. SOLAS 74 Konvansiyonuna taraf olan Türkiye de 1999 yılından itibaren tam olarak yürürlüğe giren GMDSS düzenlemesine uygun olarak gerekli düzenlemelerini yapıp uygulamaya koymuştur.

Türkiye’de GMDSS kapsamındaki yersel haberleşme sistemleri 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu ile 2813 sayılı Telsiz Kanunu hükümlerine Türk Telekomünikasyon A.Ş. tarafından kurulup işletilmekte iken, 2.7.2004 tarih ve 25510 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5189 sayılı Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’un 10 uncu maddesi ile 2813 sayılı Telsiz Kanunu’na eklenen bir madde hükmü uyarınca bu görev Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne verilmiştir.

Bu kapsamda iki taraf arasında altyapı ve görevli personelin devri konusunda gerekli protokollar yapılarak 1.7.2005 tarihinden itibaren söz konusu hizmet Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından vermeye başlanılmıştır. Söz konusu hizmetin verilmesine yönelik olarak Türk Telekom bünyesinde bulunan Telsiz İşletme Müdürlüğü de yapı olarak korunarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bünyesine alınmıştır.

Merkezi İstanbul-Yeşilköy’de bulunan Müdürlüğün görevleri arasında MF, HF ve VHF bandında çalışan kıyı istasyonları aracılığıyla başta denize yönelik tehlike ve emniyet yayınlarını, seyir uyarılarını (NAVTEX), meteorolojik yayınları ve ISPS yayınlarını yapmak, gemi-kara kamu haberleşmesini gerçekleştirmek, olağanüstü durumlarda sivil savunma haberleşmesine yardımcı olmak, bunun yanında NAVTEX yayınlarında duyurulan uyarıları Kuruluş’un web sitesinden yayınlamak, Inmarsat haberleşme sistemini kullanacak gemiler için PSA hizmetini sunmak, deniz haberleşme hizmetlerinin tahakkuk ve tahsilat işlemlerini gerçekleştirmek, Türk Bandıralı gemilerin yabancı kıyı istasyonları ile yapacakları haberleşmenin hesaplaşma otoritesi işlevini sürdürmek ve telsiz sistemlerinin bakım-onarım işleri bulunmaktadır. Bu görevlerin yanında, K.K.T.C. Kıyı Telsiz İstasyonlarının bakım ve işletilmesi görevi de iki taraf arasında yapılan sözleşme gereğince bu Müdürlük tarafından yapılmaktadır.

Son olarak yapılan yasal değişiklikle Telsiz İşletme Müdürlüğünün görevlerine ilaveler yapılmıştır. 10.11.2008 tarih ve 27050 sayılı (Mükerrer) Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu’nun 42/2 maddesi uyarınca her çeşit deniz ve hava bandı telsiz haberleşme sistemlerini ve sahil telsiz istasyonları üzerinden yapılan seyir güvenliği haberleşmesi dahil telsiz haberleşme sistemlerini kurma, kurdurma, kullanma izinlerini verme, ruhsatlandırma,

deniz bandı telsiz haberleşme ve seyrüsefer cihazlarına çağrı kodu ve benzeri tahsis ve tescil işlemlerinin Telsiz İşletme Müdürlüğü tarafından yapılması, yine aynı Kanun'un 43 üncü Maddesiyle hiçbir maddi, kişisel veya siyasi çıkar gözetmeden, sadece kendi istek ve çabası ile telsiz iletişim teknikleri alanında kendini yetiştirmek amacıyla ulusal ve uluslararası amatör telsizcilik faaliyetinde bulunmak isteyenlere, Telsiz İşletme Müdürlüğü tarafından belirlenen esaslara ve ücretlere göre Amatör Telsizcilik Belgesi verilmesi hükmü getirilmiştir.

Daha önce Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından verilen bu hizmetlerin Telsiz İşletme Müdürlüğüne verilmesiyle özellikle deniz haberleşmesine yönelik bütün hizmetlerinin kullanıcılar nezdinde tek elden yürütülmesi mümkün hale gelmiştir. Bu kapsamda olmak üzere Kuruluş tarafından "Deniz Ve Hava Bandı Telsiz Haberleşme Sistemlerinin Kurulması, Kullanım İzinlerinin Verilmesi, Ruhsatlandırılması İle Tarifelerinin Düzenlenmesine İlişkin Yönetmelik" kabul edilerek uygulamaya konulmuştur. Söz konusu yönetmelik 14.10.2011 tarih ve 28084 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan yeni Yönetmelikle yürürlükten kaldırılmıştır.

Bunun yanında uydu üzerinden deniz haberleşmesinin sağlandığı Inmarsat sisteminden faydalanmak isteyen kullanıcıların abonelik işlemi (Point Service Activation) önceden Türksat A.Ş. adına yapılmakta iken Inmarsat'a yapılan başvurunun kabulü üzerine Kuruluş bu hizmeti kendi adına yapabilir hale gelmiştir.

Deniz haberleşme hizmetlerin sağlandığı altyapıyı esas olarak kıyı telsiz istasyonları oluşturmaktadır. GMDSS esaslarına göre A1, A2, A3 ve A4 olarak tanımlanan deniz alanlarında kısa, orta ve uzak mesafe deniz haberleşmesini sağlamak üzere 4 adet MF, 1 adet HF ve 26 adet VHF istasyonu işletilmektedir. VHF istasyonlarındaki teçhizat yenilenerek tamamı İstanbul'dan yönetilebilir hale gelmiş, MF ve HF istasyonlarındaki teçhizat da önemli ölçüde yenilenerek kullanılmaya başlanmıştır.

Söz konusu altyapı IMO ve ITU tarafından tanımlanmış kurallar çerçevesinde başta denizde can ve mal emniyetinin sağlanması için tehlike, ivedilik ve güvenlik haberleşmesini sağlamak, bunun yanında denizcilere yönelik ihbar ve bilgileri yayınlamak ve deniz-kara kamu haberleşmesini sağlamak üzere kullanılmaktadır. Bu kapsamda 2009 ve 2010 yıllarında gerçekleştirilen haberleşme sayıları aşağıdaki tabloda karşılaştırmalı olarak gösterilmektedir.

Haberleşme şekli	Haberleşme sayısı (adet)		
	2010	2011	Değişim (%)
Tehlike ve emniyet	76	66	(13)
Meteoroloji yayını	5.840	5.840	-
NAVTEX yayını	181.543	129.373	(29)
Radyo teleks	232	125	(46)
MF/HF radyo telefon	862	1.913	122
VHF radyo telefon	544	538	(1)

Kıyı telsiz istasyonlarının kurulup işletilmesinin ana amacı olan tehlike haberleşmesi; bir deniz aracının ve onun içindeki kişilerin yangın, patlama, çatma, çatışma, su alma, denge kaybı, karaya oturma gibi olaylara maruz kalması veya bu olaylarla karşılaşma olasılığı içinde bulunması halinde belli formatta gönderecekleri ihbarlar ve yapacakları görüşmeler olarak tanımlanmakta olup, Kuruluşa ait istasyonlar aracılığı ile 2011 yılında alınan tehlike ve emniyet mesajı sayısının 66 adet olduğu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi kayıtlarına göre ülke kıyılarındaki olay sayısının ise 132 adet olduğu görülmektedir.

Denizcilere yönelik hava tahmin raporları da Kuruluşa ait kıyı telsiz istasyonları tarafından Türkçe ve İngilizce olarak yayınlanmaktadır. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü ile imzalanan protokol kapsamında 21.7.2000 tarihinden itibaren ücreti karşılığı yapılmakta olan bu yayınlarda Karadeniz, Marmara, Ege ve Doğu Akdeniz'e yönelik bilgiler verilmekte olup, 2011 yılında yapılan yayın sayısı 5.840 adet olmuştur.

Kıyı telsiz istasyonlarından GMDSS kapsamında denizcilere yönelik yapılan diğer önemli bir yayın da NAVTEX yayınlarıdır. Seyir uyarıları, fırtına uyarıları, meteorolojik tahminler, tehlike uyarıları ve gemilere duyurulması gereken önemli bilgiler Deniz Güvenliği Bilgileri (MSI) olarak tanımlanmış olup, bu bilgiler gemilerde bulunan özel NAVTEX alıcıları ile yazılı çıktı olarak alınabilmektedir. 2011 yılında yapılan Türkçe ve İngilizce NAVTEX yayını sayısı 129.373 adet olarak gerçekleşmiştir.

Denizde can ve mal emniyetine ve seyir güvenliğine yönelik haberleşme yanında kıyı istasyonlarından yapılan diğer bir haberleşme türü ise deniz-kara kamu haberleşmesidir. Radyo telefon ve radyo teleks ağırlıklı olan bu haberleşmeye yönelik trafik incelendiğinde 2011 yılında Akdeniz ve Kızıldeniz'de yaşanan bazı olağanüstü olaylar nedeniyle belli bir artış yaşandığı, buna karşılık radyotelgraf trafiğinin kalmadığı görülmektedir. GSM ve uydu teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte gittikçe azalan deniz-kara kamu haberleşme trafiğine karşılık, denizcilere yönelik yayınlarda sürekli bir artış beklenmektedir.

Bu kapsamda olmak üzere mevcut vericilerin yeni hizmetlerde kullanılması daha uygun olacağı, buna paralel olarak, alt yapısı yenilenen VHF istasyonlarının daha etkin şekilde kullanımının sağlanması amacıyla radyotelefonla verilen acil yardım ve bilgi hizmetlerinin (tıbbi yardım, teknik yardım, isteğe bağlı meteoroloji hizmeti, vb.) daha da geliştirilmesi, bu amaçla olmak üzere ülkede son yıllarda önemli gelişme gösteren Çağrı Merkezi işletmecileriyle bu konuda işbirliğine gidilmesi, gerek gelirlerin artırılması, gerekse istasyonların etkin şekilde kullanılması açısından faydalı olacağı, bu kapsamda olmak üzere, ülkede sayıları gün geçtikçe artan küçük tonajlı gemilerde bulunan telsiz haberleşme cihazları Kısa Mesafe Telsiz Ehliyeti ile kullanılabildiğinden ve bu ehliyet sahibi operatörlerin Kuruluş tarafından sağlanan kamu haberleşme hizmetinden yeteri kadar haberdar olmadıkları, dolayısıyla oldukça fazla sayıdaki bu kullanıcı grubuna yönelik tanıtıma, Kuruluş tarafından benimsenen hedefe de uygun olarak ağırlık verilmesinin uygun olacaktır.

Kuruluş tarafından sürdürülen Inmarsat Hizmet Aktivasyon Noktası (PSA/Point of Service Activation) hizmeti kapsamında 2011 yılında 219 adet abonelik işlemi gerçekleştirilmiş, 2009 yılından itibaren başlanılan deniz ve hava bandı telsiz ruhsat işlemi sayısı ise 2011 yılında 3.758 adet olarak gerçekleşmiştir. Amatör telsizciliğe yönelik hizmetlere ise 2010 yılından itibaren başlanılmış ve 2011 yılında toplam 2.466 adet Amatör Telsizcilik Sertifikası işlemi yapılmıştır.

Yönetim Kurulu'nun 17.4.2006 tarih ve 8/3 sayılı kararı ile kabul edildiği üzere Kıbrıs Sahil Telsiz İstasyonunun işletmesi de Kuruluş tarafından yürütülmektedir. Kantara ve Selvilitepe'de bulunan VHF istasyonları ile Yeniiskele'de bulunan MF verici ve Mehmetçik'te bulunan MF alıcı istasyonlarından meydana gelen KKTC Sahil İstasyonu Doğu Akdeniz'e yönelik hizmet vermekte olup, bu bölgeye hizmet veren Antalya Kıyı Telsiz İstasyonuna alternatiflik sağladığı gibi komşusu bulunduğu ülkeler nezdinde KKTC'nin denizdeki hükümlerinin bir göstergesi olmaktadır.

Bu görevlerin yanında, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından sürdürülmekte olan Türkiye ve K.K.T.C. Kıyılarında Otomatik Tanımlama Sistemi Temin ve Tesisi Projesi kapsamında 27 adet istasyona kurulan AIS donanımı ile Müdürlük merkezinde oluşturulan gözlem biriminin arıza, bakım ve onarım görevi de Ulaştırma Bakanlığı tarafından 27.3.2006 tarih ve 4062 sayılı yazı ile verilmiştir. Haziran 2007 tarihi itibarıyla işletmeye açılan ve Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'i kapsamına alan bu sistem, Müdürlük tarafından sürdürülen başta tehlike ve emniyet haberleşmesi olmak üzere deniz haberleşme hizmetlerini bütünlüğü ve destekleyici bir altyapı olarak çalışmaktadır. Sistemin geçici kabulünün 2008'de yapıldığı, kesin kabulünün ise 2011'de yapılması öngörülmüştür.

Mülkiyeti ve işletme sorumluluğu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na ait olan bu sistemin arıza, bakım ve onarımının ücretsiz olarak Kuruluş'a verilmiş olması gerek hizmetin bütünlüğü, gerekse Kuruluş'un Ana Statüsü açısından uygun bir tasarruf olmakla birlikte 2006 yılı YDK raporunda konunun Kuruluşun tabi olduğu mevzuat açısından değerlendirilip bu amaçla uygulanacak prosedürün ve alınacak ücretin iki taraf arasında yapılacak bir protokolle belirlenmesi gerektiği işaret olunarak, ülke kıyılarına kurulmakta olan Otomatik Tanımlama Sistemi'nin bakımı konusunda uygulanacak prensiplerin taraflar arasında karşılıklı olarak belirlenmesi önerisinde bulunulmuş, ancak Kuruluş tarafından öneriye verilen cevapta 27.3.2006 tarih ve 165/4062 sayılı Bakan Olur'u gerekçe gösterilerek bu yönde bir girişimde bulunulmamıştır.

Buna karşılık Kuruluşun tabi olduğu 233 sayılı KHK'nin 35 inci Maddesinin 3. fıkrasında "Teşebbüs, müessese ve bağlı ortaklıklara konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulunca görev verilebilir. Gerektiğinde bu görev için yapılacak ödeme miktarı Bakanlar Kurulu Kararında belirtilir. Bu görevden doğan zarar ve mahrum kalınan kar yukarıdaki esaslar dahilinde Hazinece karşılanır." Hükmü bulunduğundan sözü edilen Bakan Oluru ile bu görevin ücretsiz olarak yapılması mevzuat açısından uygun gözükmediği, dolayısıyla konu ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu Kararı alınması yönünde girişimde bulunulması konusunda önceki yıllara ait denetim raporlarında öneride bulunulmuştur.

Kuruluş tarafından sürdürülen diğer bir uygulama ise IMO Deniz Güvenliği Komitesi tarafından sürdürülen çalışmalarla oluşturulan ve SOLAS Bölüm V/19.1’de yer alan LRIT (Long Range Identification and Tracking / Uzak Mesafe Kimlik Belirleme ve İzleme) düzenlemesi kapsamında kurulması kararlaştırılan altyapıdır. Açık denizde seyreden deniz araçlarına ait bilgilerin uydu vasıtasıyla Bayrak Devletlerine sürekli olarak iletilmesi ve toplanan bilgilerin ülkeler arasında paylaşılması amacıyla başlatılan bu çalışmada Türkiye tarafından yapılması gereken işler konusunda Denizcilik Müsteşarlığı’nın 15.7.2008 tarih ve 24722 sayılı oluru ile Türksat A.Ş. ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü görevlendirilmiş, ASP (Application Servis Provider/Uygulama Servis Sağlayıcısı) altyapısı Türksat A.Ş., Veri Merkezi ise Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nce oluşturulmuştur. Söz konusu görevlendirme verilmekte olan haberleşme hizmetinin bir parçası olarak değerlendirilebilecekse de bu görevlendirme sonrasında olmak üzere 10.11.2008 tarih ve 27050 (Mükerrer) sayılı R.G. yayımlanarak yürürlüğe giren Elektronik Haberleşme Kanunu’nun 42 nci maddesinde sayılan görevler arasında yer almadığından söz konusu görevin yine Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle verilmesinin uygun olacağı önceki yıllara ait denetim raporlarında yer almıştır.

Bu öneriler üzerine Kuruluş tarafından gerekli düzenleme yapılması konusunda girişimlerde bulunulduğu, son olarak 10.11.2010 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığına gönderilen 9226-7474 sayılı yazıda alınması talep edilen Bakanlar Kurulu kararı taslağının da yer aldığı, buna karşılık Hazine Müsteşarlığı tarafından 12.1.2011 tarih ve 01947 sayılı yazı ile belirtilen görüşte ise giderlerin 2011 yılı bütçesinde öngörülmediği için karşılanmasının mümkün olamayacağı belirtilmiştir.

Kuruluş’a ait Yeşilköy Telsiz Alıcı İstasyonunun bulunduğu toplam 381 dönümlük alan 26.2.1925 tarih ve 554 sayılı Telsiz Tesisi Hakkında Kanun gereğince yurtdışı haberleşme amacıyla PTT İşletme Genel Müdürlüğü tarafından Ankara ve İstanbul’da tesis edilecek telsiz alıcı ve verici istasyonları için temin edilmiş ve bu arazi üstüne alıcı antenlerle istasyon binası inşa edilmiştir. 1912 yılından itibaren sadece askeri amaçlarla kullanılmakta olan hava limanının yanında yer alan bu istasyon, hava limanının 1.8.1953 tarihinde uluslar arası standartlara uygun hale getirilip Yeşilköy Hava Limanı olarak işletmeye açılması, 1972 yılında ikinci pistin ilavesi ve 29.10.1983 tarihinde Dış Hatlar Terminalinin açılmasıyla modern bir hava alanı haline gelmiş ve 1985 yılında Atatürk Havalimanı adını almıştır. Bu süre zarfında Yeşilköy Alıcı İstasyonunda da önemli modernleşme çalışmaları yapılmış ve 1984 yılında yeni alıcı antenleri ile tesis edilerek istasyon arazisinden daha fazla yararlanılmaya başlanılmıştır.

Bu döneme kadar iki tesisin yan yana olmasından kaynaklanan önemli bir sorun yaşanmamakla birlikte, 1998 yılından itibaren Atatürk Hava Limanı’nda DHMİ tarafından başlatılan geliştirme çalışmaları kapsamında 3. pist ve apron inşası için önce 203 dönümlük arazinin, daha sonra da 52 dönümlük arazinin kamulaştırılması ve bu kamulaştırmaların Alıcı İstasyonunu Hava Limanı sınırları içinde bırakacak şekilde yapılmış olması Telsiz İşletme Müdürlüğü’nün çalışmalarını olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır.

Bu sorunun çözümü konusunda taraflar arasında sürdürülen görüşmeler sonrasında, Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından daha uygun bir alanda yeni

bir bina yapılması ve alıcı antenler yerinde bırakılarak kullanılmakta olan teçhizatın yeni binaya taşınması ve mevcut binanın bulunduğu arazinin hava alanına terk edilmesi konusunda görüş birliğine varılarak başlanılan çalışma sonucu inşa edilen Telsiz Hizmet Binası ile diğer binalar 04.01.2012 tarihi itibarıyla Kuruluşa teslim edilmiş olup, Mayıs 2012’de yapılan denetimler sırasında taşınma işinin önemli ölçüde tamamlandığı ve yeni proje ile temin edilen sistemlerin de aynı binaya kurulduğu görülmüştür.

Kuruluşa ait uzak mesafe haberleşme amaçlı HF vericilerinin tamamı ile bir kısım MF vericileri İstanbul-Kemerburgaz yolu üzerindeki Osmaniye Telsiz Verici İstasyonunda bulunmaktadır. Ülkenin sivil amaçlı ilk telsiz haberleşme istasyonu olan ve 1914 yılından itibaren kullanılmakta olan söz konusu istasyonun bulunduğu arazinin toplam yüzölçümü 460 dönüm (yaklaşık) olup, bunun 2/3’ünde anten sahası ve istasyon binaları bulunmakta, geri kalan kısmı ise koruma amaçlı olarak kullanılmaktadır. Son olarak yapılan düzenleme ile söz konusu alana Kuruluşun seyir yardımcıları ile ilgili atölye ve depoları taşınmıştır.

Söz konusu istasyonlarda kullanılacak MF/HF donanımının temini için AB projeleri kapsamında kaynak temini yoluna gidilmiştir. Toplam bedeli 3 milyon Avro olarak hesaplanan projenin 2,3 milyon Avro’luk kısmı AB kaynaklarından karşılanmış olup, bu kapsamda 6 adet MF/HF verici, 15 adet alıcı, 1 adet NAVTEX verici, 4 adet NAVTEX alıcı, 3 adet anten, jeneratörler ve UPS cihazları temin edilmiştir.

Söz konusu projelerin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye’nin uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerin daha kolay sağlanacağı, sorumluluğundaki deniz alanlarındaki tehlike ve emniyet haberleşmesindeki hizmet kalitesinin artacağı ve yeni teknoloji ürünü donanımların kullanılmasıyla birlikte işletme masraflarının azalması beklenmektedir.

Diğer taraftan, kıyı telsiz istasyonları üzerinden tehlike ve emniyet haberleşmesi dışındaki kamu haberleşmesine yönelik telgraf, telefon ve teleks haberleşmesinin gün geçtikçe önemini yitirdiği, kıyı seyri yapan deniz araçları telefon haberleşmesinde fiyatı sürekli düşen ve yaygınlaşan GSM teknolojisini tercih ettikleri, açık denizde seyreden araçların da, bazı özel durumlar haricinde uydu haberleşmesine yöneldikleri görülmektedir. Diğer ülkelerde de benzeri gelişmelerin yaşanması nedeniyle söz konusu altyapının deniz-kara arasında veri haberleşmesinde de kullanılması için çeşitli projeler geliştirilmektedir. Bu kapsamda üzerinde çalışılan projelerin başında deniz araçlarında çok yaygın olarak kullanılan ve 50-80 Deniz Mili mesafeden haberleşme sağlayan VHF teçhizatı üzerinden veri (e-mail, web, vb.) haberleşmesi projeleri gelmekte olup, özellikle Kuzey Avrupa ülkelerinde uygulanmaya başlanmıştır.

Benzeri çalışmalar uzak mesafe haberleşmesi için de sürdürülmekte olup, HF frekanslarında çalışan verici-alıcı istasyonlar aracılığı ile uzak mesafe e-posta hizmeti sunmak üzere çeşitli organizasyonların oluşturulduğu ve Kuruluşlar arasında işbirliğine gidildiği görülmektedir. Mevcut altyapının daha verimli kullanılması ve denizcilere yönelik sunulan hizmetlerin geliştirilmesi açısından Kuruluş da benzeri projeler üzerinde çalışma yürütmüş ve HF mail hizmeti denemelerine başlamıştır. Dolayısıyla, 2010 denetim raporunda konuyla ilgili olarak getirilen öneri önemli

ölçüde yerine getirilmiştir. Buna karşılık, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yürütülen seyir güvenliğine yönelik projeler kapsamında tesis edilen ve haberleşme sistemlerinin bütünüleyicisi durumundaki sistemlerin Kuruluş tarafından işletilebilmesine yönelik hukuki düzenlemeler konusunda başlatılan girişimlerden henüz sonuç alınmamıştır. Bu nedenle;

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yürütülen seyir güvenliğine yönelik projeler kapsamında tesis edilen ve haberleşme sistemlerinin bütünüleyicisi durumundaki sistemlerin Kuruluş tarafından işletilebilmesine yönelik hukuki düzenlemeler konusunda başlatılan girişimlerin sürdürülmesi önerilir.

Bu kapsamda değerlendirilmesinde fayda görülen diğer bir husus ise denizde uydu haberleşmesinin gün geçtikçe önem kazanmasıdır. Ülkedeki denizciliğin son yıllarda önemli gelişme göstermiş olmasına karşılık deniz haberleşme hizmetlerinde uydu teknolojisi kullanılması konusunda yeterli gelişmenin gösterilemediği, Türksat A.Ş. tarafından sağlanan uydu üzerinden sağlanan deniz haberleşme hizmetinin 2007’de sona erdirildiği bilinmektedir.

INMARSAT uyduları üzerinden gemi-kara haberleşmesi için kullanılmak üzere 03.07.1989 tarihinde hizmete verilen AKA-7 ve AKA-8 yer istasyonlarının gelişen teknolojiye uygun olarak zamanında modernize edilmemesi ve eski teknoloji ürünü istasyonlar üzerinden sağlanan hizmetlerin de gitgide önemini yitirmesi bu hizmetin durdurulmasına neden olduğundan söz konusu hizmet diğer ülkelerdeki operatörlerden alınmaya başlanılmıştır.

Diğer taraftan, uydular aracılığıyla deniz haberleşmesi hizmetinin IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) bünyesinde sürdürülen çalışmalar sonrasında Mayıs 2006 tarihinde Deniz Güvenliği Komitesi tarafından kabul edilerek uygulamaya konulan ve açık denizde seyreden deniz araçlarına ait bilgilerin uydu vasıtasıyla Bayrak devletlerine sürekli olarak iletilmesi ve toplanan bilgilerin ülkeler arasında paylaşılmasını öngören kural gereğince büyük önem kazandığı görülmektedir. Söz konusu kural gereğince toplanması gereken Türk Bayraklı gemilerin bilgisi yabancı bir ülkedeki istasyon aracılığıyla elde edilmektedir.

Ayrıca, Türk sahipli ticari gemi filosunun dünyada ön sıralarda olduğu, denizcilik sektörünün geliştirilmesi için çeşitli teşviklerin ve muafiyetlerin tanındığı, yabancı ülkelere kayıtlı Türk sahipli teknelerin Türk Bayrağına geçişini kolaylaştırmak için özel uygulamaların yapıldığı bir dönemde milli uydulara sahip olan Türkiye’nin uydu üzerinden deniz haberleşmesini doğrudan sağlayacak bir yer istasyonunun bulunmaması önemli bir eksiklik olarak kendini göstermektedir.

Dünya’da sürekli olarak gelişen kruvaziyer turizmi sayesinde özellikle Akdeniz çanağında olmak üzere seyahat eden kişi sayısının önemli artışlar gösterdiği, gemi sahiplerinin nitelikli işgücünü elde tutabilmek için başta İnternet erişimi olmak üzere haberleşme ihtiyaçlarının karşılanmasına önem verdiği, dolayısıyla bu amaçla özel projelerin gerçekleştirildiği, bu kapsamda olmak üzere, yüksek hızlı İnternet erişimine sahip olan gemi sayısının bin adede ulaştığı, bu sayının yakın bir gelecekte 30 bin adede ulaşacağı, bu alanda hizmet veren Dünya’daki servis sağlayıcısı sayısının ise yaklaşık 60 adet olduğu bilinmektedir.

Bu nedenle; Türksat A.Ş.'ye denizcilik sektörünün geliştirilmesi için çeşitli teşviklerin ve muafiyetlerin tanındığı, teknelerde Türk Bayrağına geçiş için özel uygulamaların yapıldığı dikkate alınarak, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) tarafından uygulamaya konulan yeni kurullarla daha da önem kazanan uydu üzerinden deniz haberleşmesinin, diğer ülkelerdeki yer istasyonlarına ihtiyaç duyulmaksızın yapılabilmesi amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapılarak proje geliştirilmesi önerilmiş, ancak ekonomik olmadığı gerekçesiyle girişimde bulunulmamıştır.

Yürürlükteki 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu gereği uydu üzerinden sağlanan hizmetlerin tamamının Türksat A.Ş. tarafından verilmesi öngörülmekle birlikte, geleneksel sistemlerle sürdürülen kamu haberleşmesinin gün geçtikçe azaldığı, kıyı seyirinde GSM haberleşmesinin, açık denizlerde ise uydu haberleşmesinin tercih edildiği, gemilerde data haberleşmesinin kullanılan arttığı ve donanımlarının yönetiminin kara ile sağlanan data bağlantılarıyla yapılmaya başlandığı dikkate alındığında Kuruluşun ilgili taraflarla işbirliği yaparak bu amaçla proje geliştirmesi uygun olacaktır. Bu nedenle;

Kuruluş tarafından geleneksel sistemler kullanılarak sağlanan deniz haberleşme hizmetinin istenilen düzeye ulaştığı, buna karşılık Türk Bayraklı gemilerce denizde uydu haberleşme hizmetinin ancak yabancı istasyonlar aracılığıyla sağlanabildiği dikkate alınarak, ülkede bu hizmete yönelik istasyon kurulup işletilmesi konusunda Türksat A.Ş. ile ortak çalışma başlatılması önerilir.

2 – Üretim maliyetleri :

Kuruluşun 2010 ve 2011 yıllarına ait üretim maliyetleri aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Sayıştay

Üretim gideri	2010		2011				Gerçekleşme Oranı Program=100
	Bin TL	%	Program		Gerçekleşen		
			Bin TL	%	Bin TL	%	
1- Üretimle doğrudan ilgili giderler							
- Yakıt gideri	6.251	3,6	10.895	4,7	10.546	4,7	97
- Personel gideri	86.359	49,2	119.277	51,7	115.453	51,7	97
- Tamir, bakım, onarım gideri	3.936	2,2	4.629	2,0	4.481	2,0	97
- Amortisman gideri	11.202	6,4	16.982	7,4	16.437	7,4	97
- Diğer giderler	8.122	4,6	9.829	4,3	9.514	4,3	97
Toplam (1)	115.870	66,0	161.612	70,0	156.432	70,0	97
2- Üretimle dolaylı ilgili giderler							
- Yakıt gideri	379	0,2	137	0,0	493	0,2	361
- Personel gideri	47.630	27,1	54.879	23,8	55.584	24,9	101
- Tamir, bakım, onarım gideri	922	0,5	1.535	0,7	971	0,4	63
- Amortisman gideri	1.666	0,9	2.553	1,1	2.016	0,9	79
- Diğer giderler	8.974	5,1	10.053	4,4	7.874	3,5	78
Toplam (2)	59.572	34,0	69.156	30,0	66.939	30	97
Maliyet giderleri toplamı	175.441	100	230.769	100	223.371	100	97

Kuruluşun tekel olarak yürüttüğü fener, gemi trafik, tahlisiye, telsiz, gemi kurtarma ve kılavuzluk hizmetlerindeki maliyetlerin 2011 yılında, 2010 yılına göre üretimle doğrudan ilgili giderlerde %35 oranında, üretimle dolaylı giderlerde %12 oranında, toplam giderlerde ise %27 arttığı görülmektedir.

Bununla birlikte cari yılda üretimle dolaylı giderlerin toplam giderlere oranı 2010 yılında %34 iken 2011 yılında %30 olarak gerçekleşmiştir. Üretimle dolaylı giderler önceki yıla göre %4 azalmış olmakla birlikte oranının hale yüksek olması Kuruluş'un organizasyon yapısından kaynaklanmaktadır. Toplam giderler içinde en yüksek oranı ise %76,6 ile personel giderleri oluşturmaktadır. Bu fazlalığın Kuruluşta 2011 yıl sonu itibariyle çalışan toplam 2194 kişiden 1055 kişisinin yüksek ücretli Deniz Personeli olmasından kaynaklandığı görülmektedir.

Kuruluş' ta cari yılda yapılan hizmetlerin türüne göre maliyetini gösterir tablo aşağıda verilmiştir.

Üretim Gideri	Gemi Kurtarma	Fenerler	Tahlisiye	Telsiz	Kılavuzluk	Toplam
	Bin TL	Bin TL	Bin TL	Bin TL	Bin TL	Bin TL
1- Üretimle doğrudan ilgili giderler						
- Yakıt gideri	5.647	16	506	67	4.311	10.546
- Personel gideri	48.913	4.810	6.169	7.593	47.969	115.453
- Tamir, bakım, onarım gideri	1.952	28	124	33	2.344	4.481
- Amortisman gideri	14.190	260	79	359	1.549	16.437
- Diğer giderler	3.935	461	246	3.615	1.256	9.514
Toplam (1)	74.637	5.574	7.125	11.667	57.429	156.432
2- Üretimle dolaylı ilgili giderler						
- Yakıt gideri	188	143	17	2	143	493
- Personel gideri	17.415	16.191	2.197	2.703	17.078	55.584
- Tamir, bakım, onarım gideri	255	389	16	4	307	971
- Amortisman gideri	1.588	206	9	40	173	2.016
- Diğer giderler	2.617	1.854	164	2.404	835	7.874
Toplam (2)	22.064	18.782	2.402	5.154	18.537	66.939
Maliyet giderleri toplamı	96.701	24.356	9.527	16.821	75.966	223.371
Toplam gidere oranı (%)	41,4	10,4	4,1	7,2	32,6	100

Yukarıdaki tablonun incelenmesinden de görüleceği üzere, gemi kurtarma hizmetlerinin maliyeti toplam maliyetin %41,4'ü olup, Kuruluş'un Türk Boğazlarında tekel olarak sunduğu bu hizmetin önemli bir gider kalemini oluşturduğu görülmektedir. Diğer yüksek maliyetli hizmet ise %32,6 oranında paya sahip olan kılavuzluk hizmetidir. Söz konusu hizmetlere ilişkin gider kalemleri incelendiğinde ise personel giderlerinin önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir.

Deniz haberleşme hizmeti ise Kuruluş'un tekel olarak sürdürdüğü hizmetlerden olup, gelirlerin maliyeti karşılamaması halinde oluşan zarar 16.6.2005 tarih ve 5369 sayılı Kanun kapsamında hazırlanarak 29.6.2006 tarih ve 26213 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Evrensel Hizmet Gelirlerinin Tahsili ve Giderlerinin Yapılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" kapsamında karşılanmaktadır. Bu kapsamda Ulaştırma Bakanlığı ile 13.11.2006 tarihinde 5 yıllık bir sözleşme imzalanmış, 01.01.2011 tarihinden geçerli olmak üzere 3 yıl süreli olmak üzere yenilenmiştir.

Kuruluş tarafından sağlanan hizmetlerle bu hizmetlerden elde edilen gelirlerin birbiriyle orantılı olmadığı, dolayısıyla belli hizmetlerden elde edilen gelirler ve evrensel hizmet kapsamında sağlanan kaynakla diğer hizmetlerin sübvansede edildiği görülmektedir. Üretilen hizmetin satış fiyatının maliyet esaslı olması genel bir kabul olmakla birlikte, Kuruluş tarafından üretilen hizmetler için böyle bir değerlendirme yapmanın uygun olmadığı, buna karşılık en önemli gider payına sahip gemi kurtarma

hizmetlerinde olabildiğince masraf azaltıcı önlemlerin alınması uygun olacaktır. Bu nedenle;

Kuruluş tarafından sağlanan hizmetler arasında en yüksek maliyete sahip gemi kurtarma hizmeti ile ilgili masraf kalemlerinin gözden geçirilip maliyet azaltıcı önlem alınması önerilir.

F-Pazarlama:

1-Satışlar:

Kuruluş Ana Statüsü'nün 4 üncü maddesine göre; Türkiye kıyılarında kurulmuş ve kurulacak güvenli seyir ilişkin sistem ve tesisleri, fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini, sis düdüklüklerini ve benzeri seyir emniyeti ile ilgili her türlü cihaz ve tesisleri kurmak ve tekel şeklinde işletmek, ayrıca yine ana statüde belirlenen sınırlarda harp ve yardımcı gemiler hariç, 300 Rüşum tonilatodan yukarı gemi ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma yardım ve çeki (cer) işlerini yapma, kılavuzluk, römorkörcülük, palamar ve balık adam hizmetlerini yapmak, batık çıkartmak, çıkarttırmak, "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)" sistemini işletmek, sahil telsiz ve benzeri sistemleri işletmek ve ana statüde sayılan diğer işler faaliyet konuları arasında bulunmaktadır.

Buna ek olarak, TDİ A.Ş. tarafından yürütülmekte olan kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri de, ÖYK'nun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararı çerçevesinde 15.06.2010 tarihinden itibaren KEGM tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Kuruluşça verilen kılavuzluk hizmetleri, gemilerin ulusal ve uluslararası mevzuatla belirlenmiş seyir kurallarına uygun seyretmelerini sağlamak amacıyla Türk boğazları ile İstanbul, Çanakkale, Gelibolu, İzmir, Haydarpaşa ve Kepez limanlarında geçiş, yanaşma-kalkma, demirleme gibi her türlü gemi hareketinde ihtiyaç duyulan kılavuzluk hizmetleri ile özel durumlarda verilecek her türlü kılavuzluk hizmetlerini kapsamaktadır.

Yukarıda da ifade edildiği üzere gerek ana statüde yer alan gerekse ÖYK kararı ile devralınan hizmetler Kuruluşun görev ve faaliyet alanının genişlemesine neden olmuştur.

Kuruluşun hizmet türlerine göre satışlarının geçen yıl, cari yıl program ve gerçekleşme değerleri aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Sayıştay

Satışlar	2010	2011		
	Gerçekleşen Bin TL.	Program		Gerçekleşen Bin TL.
		İlk durum Bin TL.	Son durum Bin TL.	
Gemi Kurtarma Hizmetleri:				
- Yurtiçi	144	1.800	225	
- Yurtdışı	12.187	8.865	4.050	8.633
Romörkaj Hizmetleri				
Diğer Hizmetler	4.606	4.619	978	964
Toplam	16.937	15.284	5.253	9.596
Kılavuzluk (Pilotaj) hizmetleri				
- Yurtiçi	1.243	2.534	3.469	3.541
- Yurtdışı	48.169	102.200	127.833	128.433
Romörkaj Hizmetleri	10.492	8.253	35.365	35.039
Toplam	59.904	112.987	166.667	167.013
Fener hizmetleri:				
- Yurtiçi	11.813	12.430	11.319	12.207
- Yurtdışı	115.342	121.999	128.669	141.717
- Vade farkı	2.088	1.345	2.155	1.514
Toplam	129.243	135.774	142.143	155.438
Tahlisiye hizmetleri:				
- Yurtiçi	1.645	1.881	1.644	1.872
- Yurtdışı	18.019	21.363	19.178	20.716
- Vade farkı	232	149	240	168
Toplam	19.896	23.393	21.062	22.757
Telsiz hizmetleri	2.483	2.745	4.140	3.565
Diğer hizmetler				
Genel Toplam	228.463	290.183	339.264	358.368

Kuruluş 2011 yılında verdiği, gemi kurtarma, romörkaj, kılavuzluk, tahlisiye, fener ve telsiz hizmetlerinden 382,1 milyon TL si yurt dışı, 27,1 milyon lirası yurt içi ve 4 milyon TL sı da diğer gelirlerden olmak üzere toplam 413,0 milyon TL satış hasılatı elde etmiştir. Bu satışlardan 54,6 milyon TL tutarındaki indirimlerin düşülmesi neticesinde 2011 yılı net satış tutarı geçen döneme göre %57 oranında 129,9 milyon TL artarak 358,4 milyon TL düzeyine ulaşmıştır.

Gemi Kurtarma ve Çeki Hizmetleri:

Ana statüsünün 4. üncü maddesinde belirtilen sınırlarda 300 rüsum tondan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel olarak yapan Kuruluş, kurtarma, yardım, yangın söndürme, yara kapama, yakıt sızıntısını önleme, çevre kirliliğini önleme v.b. gibi kurtarma-yardıma yönelik bir talep durumunda ilgili operasyon dairesince kazazede gemi kaptanına imzalatılan TOF (Turkish Open Form) kurtarma yardımı sözleşmesi sonrası operasyona başlanmaktadır. Tanker kazalarında ve gemi yaralanmalarında çevre kirliliği önleyici mahiyette yapılan çalışmalar için LOF (London Open Form) sözleşmesi yapılmaktadır. Bu sözleşmenin 14 üncü

maddesi gereğince kurtarıcıya çalışmaları karşılığında özel bir tazminat hakkı verilmektedir.

Kurtarma-yardım operasyonunun neticelenmesi sonrası Kuruluşun teknik ve hukukçu personelinden oluşan bir heyetçe; geminin ve kurtarılan yükün değeri, yükün cinsi, kurtarmanın süresi v.b. gibi faktörler göz önüne alınarak bir teminat miktarı belirlenmektedir. Toplam değerlerin genellikle %10 ile %20'si kadar teminat alınması karşılığı gemi serbest bırakılmaktadır. Bundan sonra kesin kurtarma yardım ücreti ya tarafların sulh yoluyla anlaşmaları veya anlaşmamaları durumunda Asliye Ticaret Mahkemeleri'ne müracaatla tayin edilen hakemler vasıtasıyla neticelenmektedir. Kesin ücret, olayın mahiyetine, kurtarma operasyonunun riskine, gemi tonajına, gemi değeri ve kurtarılan değerlere göre genellikle %3-15 oranında değişen bir tutar olmaktadır. Kurtarma-yardım sözleşmesinin LOF imzalanması durumunda anlaşmazlık halinde konu İngiltere'de İngiliz hukukuna göre tayin edilen hakemlerce belirlenmektedir.

Son yıllarda artan gemi trafiği yanında, gemi tonajlarının ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının artması nedeniyle, muhtemel deniz kazalarında can ve mal kaybı yanında çevre kirlenmesinin önlenmesi açısından; LOF sözleşmesinin getirdiği özel tazminat hakkı göz önüne alınarak gerekli teçhizatın tamamlanması ve yasal altyapının oluşturulması çalışmaları sürdürülmektedir. Ayrıca bu teçhizatı kullanacak personelin uluslararası kurtarma şirketlerinden eğitim almak suretiyle Kuruluş'un uluslararası kurtarma normlarına uyarak; bilhassa boğazlarda ve ülke kıyılarında çevreyi koruyucu operasyonlar gerçekleştirmesi önem arz etmektedir.

Kuruluşun gemi kurtarma filoları İstanbul'da (Büyük dere, İstinye, Harem ve Haliç), Çanakkale'de (Akbaş ve Çanakkale Limanı) konuşlandırılmış olup 2011 yılında ve denetim tarihi itibarıyla (Haziran-2012) gerçekleştirilen kurtarma faaliyetlerini ve deniz araçlarının çeki tarifelerini içeren detaylı bilgilere aşağıdaki çizelgede yer verilmiştir.

Sayıştay

2011 yılı Kurtarma Yardım Hizmetleri											
Gemi adı	Cinsi	Grt	Nrt	Dwt	Yapım yılı	Bayrağı	Olay tarihi	Olay yeri	Kurtarılan değer	Ücreti	Masraflar
Merakı	Dökme yük	14.385	8.722	23.853	1980	Panama	03.02.2011	İst Boğ Güney Girişi	10.447.287 \$	650.000 \$	3.886 \$
Ioanna g	Kuru yük	9.640	6.026	16.408	1979	Panama	01.04.2011	Zincirbozan	17.032.931 \$	1.393.000 \$	22.333 \$
Ataman	Kuru yük	2.740	1.356	3.504	1973	Rus	18.05.2011	Umur Yeri	733.955 \$	62.000 \$	16.431 \$
Maysora	Hayvan	33.400	11.477	24.362	1989	Bahama	23.05.2011	Bozcaada Batıburnu		250.000 \$	17.092 \$
Anja	Kuru yük	5.968	3.422	9.212	1999	Antigua	07.06.2011	Çanakke Boğ Güney Girişi	16.182.540 \$	975.000 \$	2.679 \$
Elena	Kuru yük	16.342	8.823	25.956		Panama	30.07.2011	Kız Kulesi	3.129.030 \$	225.000 \$	4.363 \$
Sun	Kuru yük	1.839	1.114	3.064	1977	Moldova	11.08.2011	Nara	483.220 \$	45.000 \$	3.941 \$
Barbarossa	Kuru yük	2.301	1.289	3.177	2000	Gibraltar	25.09.2011	Nara	6.370.434 \$	400.000 \$	5.616 \$
Pearl	Kuru yük	4.511	2.265	7.509	1982	Malta	18.10.2011	Kartal Demir Yeri	975.000 \$		44.238 \$
Lisa	Kuru yük	2.851	1.585	4.179	1969	Comoros	21.10.2011	Yeşilköy	1.458.015 \$	88.000 \$	5.864 \$
Rochester castle	Dökme yük	27.552	15.215	45.269	1997	Malta	06.12.2011	İstinye	25.818.763 \$	1.550.000 \$	31.815 \$
Brothers-3	Tanker	2.870	876	3.397	1992	Rus	23.12.2011	Kilyos	4.876.689 \$	600.000 \$	95.480 \$
Toplam								12	87.507.864 \$	6.238.000 \$	253.738 \$
2012 yılı Kurtarma Yardım Hizmetleri (Haziran itibarıyla)											
Gemi adı	Cinsi	Grt	Nrt	Dwt	Yapım yılı	Bayrağı	Olay tarihi	Olay yeri	Kurtarılan değer	Ücreti	Masraflar
Sinan naiboğlu	Kuru yük	972	518	1.535	1979	Tc	01.01.2012	Kartal Demir Yeri	200.000 \$	17.000 \$	5.440 \$
Ocean breeze	Kuru yük	6.997	4.008	12.048	1975	Comoros	05.01.2012	Karanlık Liman	1.438.950 \$	88.000 \$	2.480 \$
Fortune express	Dökme yük	18.406	10.765	30.109	1998	Tc	09.01.2012	Sarıyer Hamsiburnu	20.190.446 \$	1.395.000 \$	6.907 \$
Kayan l	Kuru yük	2.900	1.767	5.644	1971	Sierra leone	20.01.2012	Ahırkapı	520.400 \$	150.000 \$	92.484 \$
Kaptan selim	Kuru yük	1.915	1.125	3.100	1978	Tc	03.03.2012	Kumkale	869.975 \$	63.000 \$	12.718 \$
Kay l	Kuru yük	1.299	389	1.537	1984	Comoros	05.05.2012	Nara	264.110 \$	24.000 \$	2.189 \$
Giannis m	Kuru yük	5.164	2.913	7.448	2007	Malta	16.06.2012	Ç.Kale Kabarya Burnu	2.796.710 \$	275.000 \$	6.353 \$
Zem 1	Hayvan	15.608	6.090	10.556	1978	Panama	02.07.2012	Tuzla			67.358 \$
Toplam								8	26.280.591 \$	2.012.000 \$	195.929 \$

Sayıştay

2011 Çeki Hizmetleri										
Gemi adı	Cinsi	Grt	Nrt	Dwt	Bayrağı	Başlama Tarihi	Hizmet yeri	Hizmeti veren	Ücreti	Masraflar
Maysora	Canlı hayvan	33.400	11.477	24.362	Bahama	23.05.2011	Bozcaada-Tekirdağ	Kurtarma 4	57.600 \$	32.174\$
Mavi	Motor yat				T.C.	22.06.2011	Bozburun Yeşilköy	Kıyı emniyeti 5	3.200 \$	\$927\$
Sarkaç	Motor yat	12	7		T.C.	06.11.2011	Kınalıada-Fenerbahçe	Kıyı emniyeti 5	1.600 \$	\$304\$
Talsıma	Motor yat				USA	08.11.2011	Fenerbahçe Kalamış	Kıyı emniyeti 4	800 \$	\$232\$
Toplam							4		63.200 \$	33.637\$

2012 Çeki Hizmetleri(Haziran itibariyle)										
Gemi Adı	Cinsi	Grt	Nrt	Dwt	Bayrağı	Başlama Tarihi	Hizmet Yeri	Hizmeti Veren	Ücreti	Masraflar
Oles Honchar	Kuru Yük	5.197	2.779	6.315	Ukrayna	06.02.2012	Doğanarslan Şarköy	Söndüren 6 Kurtarma1	19.600 \$	5.441 \$
Yüzer İskele	Yüzer İskele					10.02.2012	İstinye Tarabya	Yamanlar	6.300 \$	2.104 \$
Cemalettin Eren	Arabalı	1.077			Tc	13.04.2012	Gelibolu Marmara Adası	Söndüren 4	12.200 \$	4.524 \$
874 Şat	Şat				Tc	09.05.2012	İst. Boğ. Kuz. Fenerbahçe	Yamanlar	2.500 \$	752 \$
Yüzer İskele	Yüzer İskele					18.05.2012	İstinye Tarabya	Yamanlar	3.000 \$	727 \$
Sea Arrow	Kuru Yük	1.167	593	1.650	Sierra leone	29.05.2012	Zeytinburnu Tuzla	Söndüren 6	4.728 \$	1.472 \$
Yüzer İskele	Yüzer İskele					11.06.2012	İstinye Tarabya	Yamanlar	2.200 \$	522 \$
Toygar	Yat				Tc	17.06.2012	Moda-Kuru Çeşme	Kıyem 3	1.600 \$	432 \$
Blach White	Yat				Usd	22.06.2012	Kabataş-Kalamış	Kıyı Emniyeti 4	600 \$	236 \$
Toplam									52.728 \$	16.210 \$

Kuruluşun kılavuzluk, römorkörlük ve diğer hizmet tarifesi Yönetim Kurulunun 25.10.2010 tarih ve 169 sayılı ön kararı ile kabul edilmiş ve onay için Denizcilik Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Ulaştırma Bakanlığı'nın 24.11.2010 tarih, 214 sayılı olurları ile onaylanmış ve bu onayı müteakip Yönetim Kurulu'nun 26.11.2010 tarih,24/7 sayılı kararı ile kesinleşerek 2011 yılı başında yürürlüğe girmiştir.Kuruluş tarafından verilen çeki hizmetleri ise 13.06.2008 tarih ve 13/5 sayılı Yönetim Kurulu Kararı ile tespit edilen deniz vasıtalarına ait giderlere %20, %30, %40 kar marjları uygulanarak verilmektedir.

Kuruluş, gemi kurtarma ve yardım hizmetleri olarak hepsi yabancı bandıralı olmak üzere toplam 12 gemiye hizmet vermiştir. Bu hizmetleri çerçevesinde 87.507.864 dolar tutarında değer kurtarılmış ve bu kurtarma çalışmalarına yönelik 253.738 dolar masraf yapılmış karşılığında ise 6.238.000 tutarında hizmet geliri elde edilmiştir. 2012 yılının ilk 6 ayında ise 3 Türk ve 5 yabancı gemi (26.280.591 dolar değerli) kurtarılarak 2.012.000 dolar hizmet geliri tahsil edilmiştir.

Bunun yanı sıra, 2011 yılında 4 gemiye çeki hizmeti verilmiş olup bu çerçevede 33.637 dolar masraf yapılmış ve 63.200 dolar gelir elde edilmiştir. Dolar bazındaki tarifeler 2011 yılı ortalama dolar kuru olan 1,67806 TL üzerinden muhasebe kayıtlarına yansıtılmıştır.

ÖYK'nın 2010/29 sayılı kararı gereği kılavuzluk ve römorkörlük hizmeti veren deniz taşıtları 15.06.2010 tarihinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredildiğinden Kuruluşta da bu tarihten itibaren liman hizmeti veren deniz araçlarından römorkör ve pilot motorlar için ÖTV siz yakıt kullanılmıştır.ÖTV siz yakıt ihtiyacı yıllık olarak anlaşma yapılan ve dağıtım izin belgesine sahip dağıtım şirketlerinden temin edilmiştir.

Söz konusu araçlar için alınan ÖTV siz yakıt, dağıtım şirketinin tankerinden liman hizmeti veren araçların yakıt tanklarına alınıp, Liman Başkanlığı ve Vergi Dairesince onaylanmış yakıt alım defterlerine işlenerek kayıt altına alınmıştır. Yapılan sarfiyatların da gemi jurnaline göre defterlerden çıkışı yapılmıştır.

Tahlisiye hizmetleri:

Kuruluş, Montrö anlaşmasına göre Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na giriş yapan ve İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkan gemilerden tahlisiye ücreti almaktadır.Boğazlardan transit geçen gemilerden Montrö Sözleşmesinde belirlenen esaslar dahilinde fener ve tahlisiye ücreti alınmasına karşılık, boğazlardan serbest geçen ve limanlara uğrayan gemilerden Yönetim Kurulu'nca belirlenen tarife oranları dahilinde yine dolar bazında ücret alınmaktadır.Fener ve tahlisiye ücretlerinin tahakkuk ettirilebilmesi için; öncelikle Kuruluş'ça, Türkiye kıyılarına uğrayan gemilerin isim, bayrak ve tonajlarının sağlıklı olarak tespiti gerekmektedir. Uygulamada Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü kayıtlarına giren gemilere ait bilgiler geçişi takip eden ayda Kuruluş'ça temin edilerek daha önce yapılmış olan tahsilatlar(gemi bayrağı ve tonaj açısından) ile kontrol edilmektedir.

G-Sigorta işleri :

Kuruluşun 31.12.2011 tarihi itibariyle sigorta durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Sigorta türü	Sigorta kıymeti Bin TL.	Ayrılan fon veya ödenen prim tutarı Bin TL.	Mahsup veya tahsil edilen hasar tutarı Bin TL.	Fark Bin TL.	Birikmiş iş sigorta fonu Bin TL.
A- Geçen yıldan devreden iç sigorta fonu					
B- Yıl içinde yaptırılan					
1- İç sigorta	-	-	-	-	-
2- Sigorta Şirketlerine	460.951	1.113	522	591	
Toplam (B)	460.951	1.113	522	591	
C- Gelecek yıla devreden					

Kuruluşun Kurtarma 1,2,3,4,5,6,9,10 gemileri, Gemi Kurtaran, 6 adet Söndüren römorkörü, 4 adet Römorkör, 10 adet acil müdahale botu, 3 adet tahlisiye botu, 7 adet Liman Kontrol botu, 1 adet İkmal Motor botu, 2 adet Bariyer Serme-Toplama botu, 6 adet RHIB botu, Fener 1 hizmet botu, 25 adet Kılavuz Botu,3 adet Cevre Botu, 1 adet Cer, 1 adet Klepe,1 adet Yakıt Dubası, Seyit Onbaşı, 3 adet Palamar, 1 adet Su Layteri, 1 adet Duba, 7 Adet Şat, 1 adet Yüzer Vinç, 1adet Bot, 3 adet Römork'dan müteşekkil 101 adet deniz aracının, 01.01.2011 – 31.12.2011 dönemine ait 1 yıllık Tekne Makine Teçhizat, Harp ve PPI/TLO sigortaları, çıkılan ihale neticesinde 799 Bin TL prim ile Güneş Sigorta A.Ş.'ne yaptırılmıştır. Güneş sigortaya 653 Bin TL prim ödemesi yapılmıştır.

Söndüren 3,5 Römorkörleri, T.Taş Kömürü Genel Müdürlüğünde, Söndüren 10 Römorkörü ile Liman Kontrol 5 gemileri, K.K. Türk Cumhuriyeti Kıyı Emniyetinde, Liman Kontrol 8 gemisi ise, Kocaeli Belediyesi'nde kiradadır.

KIYEM 1,2 Botları, 30.06.2011 tarihinde, SEYYİT ONBAŞI gemisi ise 27.09.2011 tarihinde filoya dahil olmuştur.

Kuruluşun 47 adet deniz aracının Kulüp Üyeliği, THE STANDARD Kulüp nezdinde ikmal edilmiş olup 101.888,36 USD üyelik primi ödenmiş, 9 adet deniz aracının Kulüp üyeliği ise Shipowners Kulüp nezdinde yapılmış ve 32.270,02 USD üyelik primi ödenmiştir.

Toplam 56 deniz aracına, 134.158,38 USD üyelik primi ödenmiştir.

Kuruluşun fener, şamandıra, telsiz istasyonları ile tahlisiye ve gözetleme istasyonu, malzeme depoları, binalar ve demirbaşları gibi maddi duran varlıkların deprem, yangın, hırsızlık vb. bilumum sigortaları, 01.01.2011 başlangıç olmak üzere yapılan ihale neticesinde bir yıllık 204 Bin TL primle, Ankara Sigorta'ya yaptırılmıştır.

Sayıştay

Kuruluşa ait kara vasıtalarından 38 adedinin, 01.01.2011- 01.01.2012 dönemini kapsayan KASKO sigortaları, 16 Bin TL prim karşılığında Güneş Sigorta A.Ş.'ne yaptırılmıştır.

39 Adet Kara vasıtalarının Zorunlu Karayolları Trafik Sigortası, Groupama Sigorta'ya yaptırılmış ve 18 Bin TL ödenmiştir.

H-İşletme sonuçları:

1-Satışların kârlılığı:

Kuruluşun 2011 yılı faaliyetlerine ilişkin satışların kârlılığı çizelgesi aşağıdadır.

Satış Sonuçları	Brüt Satış Bin TL	Satış İndirimleri Bin TL	Net Satışlar Bin TL	Satışların Maliyeti Bin TL	Faaliyet Giderleri Bin TL	Satış Maliyetleri Toplamı Bin TL	Faaliyet Kâr veya Zararı Bin TL	Satış Maliyetleri Toplamına Göre Kâr veya Zarar %
Gemi Kurtarma Hizmetleri:								
- Yurtiçi	9.592							
- Yurtdışı	1.071							
Diğer Hizmetler								
Toplam	10.662	1.066	9.596	74.637	22.064	96.701	(87.105)	(90)
Kılavuzluk (pilotaj), Romörkaj Hizmetleri								
- Yurtiçi	7.560							
- Yurtdışı	192.237							
Toplam	199.797	32.784	167.012	57.429	18.537	75.966	91.046	120
Fener hizmetleri :								
- Yurtiçi	13.563							
- Yurtdışı	157.241							
- Vade farkı	2.405							
Toplam	173.210	17.772	155.438	5.574	18.782	24.356	131.082	538
Tahlisiye hizmetleri :								
- Yurtiçi	2.080							
- Yurtdışı	23.018							
- Vade farkı	267							
Toplam	25.366	2.609	22.757	7.125	2.402	9.527	13.230	139
Telsiz hizmetleri	3.961	396	3.565	11.667	5.154	16.821	(13.256)	(79)
Genel Toplam	412.995	54.627	358.368	156.432	66.939	223.371	134.997	60

Kuruluş 2011 yılında 413 milyon TL brüt satış geliri elde etmiş, 54.6 milyon TL satış indirimleri sonrası net satışları 358.4 milyon TL olarak gerçekleştirmiştir. Bu satışları gerçekleştirirken 156.4 milyon TL hizmet maliyetinin yanı sıra 66,9 milyon TL tutarında da genel yönetim giderinde bulunmuş olup 2011 yılını 135 milyon TL faaliyet karı ile sonuçlandırmıştır.

Ana Statüsünün 4. Maddesinde belirlenen faaliyet alanları içerisinde 2011 yılında fener hizmetleri, 131 milyon TL ile en yüksek faaliyet karlı hizmet alanı olmuştur. Bunu 91 milyon TL ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ile 13 milyon TL ile tahlisiye hizmetleri izlemiştir. Aynı dönem içinde gemi kurtarma hizmetleri 87 milyon TL, telsiz hizmetleri ise 13 milyon TL faaliyet zararı ile sonuçlanmıştır.

Türk boğazlarında ve İzmir’de daha önce TDI’ce verilmekte olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin 15.06.2010 tarihinden itibaren Kuruluş tarafından yerine getirilmektedir.

Kuruluşun kılavuzluk, römorkaj ve diğer hizmete ilişkin tarifinin uygulanış hükümleriyle, esas ücretleri gösterir tablolar bir bütün teşkil etmekte ve ilaveli veya indirimli ücret uygulanması esas ücretler üzerinden yapılmaktadır. Bir hizmet için birden fazla farklı indirim öngörülmüş ise indirimlerden yalnızca en yüksek olanı uygulanmakta olup yine bir hizmet için birden fazla aynı oranda indirim öngörülmüş ise yalnızca biri uygulanmaktadır. Ancak; bir hizmet için hem ilave hem de indirim uygulanması halinde ilave ve indirim oranları arasındaki (+, -) fark esas ücrete uygulanmaktadır.

Fener ücretlerine esas olan hizmetler, fenerler, radyo far, sis düdüklü, ışıklı – ışiksiz şamandıralar, geçit şamandıraları ve umumiyetle fener hizmetlerine giren veya benzeri bulunan hizmetleri kapsamaktadır.

Tahlisiye ücretlerine esas olan hizmetler ise tahlisiye motor veya sandalları, roket istasyonları ve umumiyetle tahlisiye hizmetlerine giren veya benzeri bulunan hizmetleri içermektedir. Fener ve tahlisiye ücretleri ödeme bürosu bulunmayan iskele veya limanlara giren veya çıkan gemilerin bu ücretleri, fener ve tahlisiye ücretleri ödeme bürolarının bulunduğu ilk uğradıkları iskele veya limanlarda cezasız ödenir. Ancak Türk limanlarından ecnebi bir limana giden gemilerin ayrıldıkları liman veya iskelede fener ve tahlisiye ödeme bürosu bulunsun veya bulunmasın bu liman veya iskeleyi terk etmeden evvel gerekli liman ve iskele ücretleri ödenmek zorundadır.

Bu tarifelerdeki hizmetlere ilişkin ücretler, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Doları cinsinden belirlenmiştir. Bu ücretler hizmetin bittiği tarihteki T.C. Merkez Bankası’nca uygulanan günlük Dolar döviz alış kuru üzerinden tahakkuku yapılarak Türk Lirası karşılığı alınmaktadır.

Kuruluşun faaliyet konularını içeren hizmetlere ait 2011 yılı gelirlerini detaylı olarak Bin TL ve Dolar bazında gösteren tablolara aşağıda yer verilmiştir.

SayıŖtay

Hizmet Türü	2010 Yılı Gerçekleşen (Bin TL)	2011 Yılı Gerçekleşen (Bin TL)
<u>Gemi Kurtarma Hizmetleri</u>		
Cari Yıl Faaliyet Gideri	66.137	96.701
Cari Yıl Hasılatı	18.819	10.662
Diğer İndirimler (-)	(1.882)	(1.066)
Sonuç (+),(-)	(49.200)	(87.105)
<u>Kılavuzluk(Pilotaj) ve Römorkaj Hizmetleri</u>		
Cari Yıl Faaliyet Gideri	39.842	75.966
Cari Yıl Hasılatı	71.571	199.797
Denizcilik Müsteşarlığına ödenen % 6.5 Hasılat Payı	(4.510)	(13.019)
Diğer İndirimler (-)	(7.157)	(19.766)
Sonuç (+),(-)	20.062	91.046
<u>Fener Hizmetleri</u>		
Cari Yıl Faaliyet Gideri	50.796	24.356
Cari Yıl Hasılatı	144.647	173.210
Satıştan İadeler (-)	(627)	(651)
Diğer İndirimler (-)	(14.476)	(17.121)
Sonuç (+),(-)	78.748	131.082
<u>Tahlisiye Hizmetleri</u>		
Cari Yıl Faaliyet Gideri	7.431	9.527
Cari Yıl Hasılatı	21.849	25.366
Satıştan İadeler (-)	(70)	(72)
Diğer İndirimler (-)	(2.185)	(2.537)
Sonuç (+),(-)	12.163	13.230
<u>Telsiz Hizmetleri</u>		
Cari Yıl Faaliyet Gideri	11.235	16.821
Cari Yıl Hasılatı	2.759	3.961
Diğer İndirimler (-)	(276)	(396)
Sonuç (+),(-)	(8.752)	(13.256)
<u>Faaliyet İçi Toplamı</u>		
Gider	175.441	223.371
Hasılat	259.645	412.996
Satıştan İadeler (-)	(697)	(723)
Diğer İndirimler (-)	(30.486)	(53.905)
Faaliyet karı/zararı (+),(-)	53.021	134.997

Sayıştay

Sefer durumu			2010 Yılı Gerçekleşen (Bin TL)	2011 Yılı		
				Program (Bin TL)	Gerçekleşen (Bin TL)	
T r a n s i t	Türk	Fener	1.569	2.304	1.670	
		Tahlisiye	613	989	605	
		Toplam	2.182	3.293	2.275	
	Yabancı	Fener	26.450	33.182	30.442	
		Tahlisiye	10.932	14.047	11.932	
		Toplam	37.382	47.229	42.374	
	Toplam	Fener	28.019	35.486	32.112	
		Tahlisiye	11.545	15.036	12.537	
		Toplam(Bin TL)	39.564	50.522	44.649	
		Toplam (\$)	26.143.167	32.470.572	26.607.308	
S e r b e s t	İstanbul Boğazı	Türk	Fener	1.948	1.526	2.100
			Tahlisiye	1.215	1.101	1.476
			Toplam	3.163	2.627	3.576
		Yabancı	Fener	11.673	12.235	15.064
			Tahlisiye	9.089	9.860	11.086
			Toplam	20.762	22.095	26.150
		Toplam	Fener	13.621	13.761	17.164
			Tahlisiye	10.304	10.961	12.561
			Toplam(Bin TL)	23.925	24.722	29.725
	Toplam (\$)	15.869.221	15.889.226	17.714.660		
	Çanakkale Boğazı	Türk	Fener	3.209	2.929	3.233
			Yabancı	21.658	21.798	27.316
		Toplam(Bin TL)		24.867	24.727	30.549
		Toplam (\$)		16.494.583	15.892.696	18.204.737
	Limanlar	Türk	Fener	6.400	7.052	6.559
			Yabancı	68.389	69.867	84.420
		Liman Toplam Geliri (TL)		74.789	76.919	90.979
		Toplam (\$)		49.608.196	49.437.344	54.216.793
	Toplam	Türk	Fener	13.126	13.811	13.562
Tahlisiye			1.828	2.090	2.081	
Toplam			14.954	15.901	15.643	
Yabancı		Fener	128.170	137.082	157.242	
		Tahlisiye	20.021	23.907	23.018	
		Toplam	148.191	160.989	180.260	
Fener Toplam Geliri		141.296	150.893	170.804		

Sefer Durumu			2010 Yılı Gerçekleşen (Bin TL)	2011 Yılı	
				Program (Bin TL)	Gerçekleşen (Bin TL)
Türk Boğazları	Türk	Pilotaj	863	815	3.907
		Römorkaj	460	500	2.279
		Toplam	1.323	1.315	6.186
	Yabancı	Pilotaj	52.584	28.750	136.785
		Römorkaj	6.950	6.500	25.730
		Toplam	59.534	35.250	162.515
	Toplam	Pilotaj	53.447	29.565	140.692
		Römorkaj	7.410	7.000	28.009
		Toplam(Bin TL)	60.857	36.565	168.701
		Toplam (\$)	40.366.722	23.501	100.533.010
Limanlar	Türk	Pilotaj	626	2.000	1.676
		Römorkaj	1.740	650	1.434
		TOPLAM	2.366	2.650	3.110
	Yabancı	Pilotaj	4.933	84.825	15.467
		Römorkaj	3.414	1.520	12.519
		Toplam	8.347	86.345	27.986
	Toplam	Pilotaj	5.559	86.825	17.143
		Römorkaj	5.154	2.170	13.953
		Toplam(Bin TL)	10.713	88.995	31.096
		Toplam (\$)	7.106.683	57.198.406	18.531.158
Toplam	Türk	Pilotaj	1.489	2.815	5.583
		Römorkaj	2.200	1.150	3.713
		Toplam	3.689	3.965	9.296
	Yabancı	Pilotaj	57.517	113.575	152.252
		Römorkaj	10.364	8.020	38.249
		Toplam	67.881	121.595	190.501
	Toplam Pilotaj		59.006	116.390	157.835
	Toplam Römorkaj		12.564	9.170	41.962
	Genel Toplam (Bin TL.)		71.570	125.560	199.796.818
	Genel Toplam (\$)		47.473.405	80.699.274	119.064.168

Kuruluşun 2011 tarihi itibariyle esas faaliyetlerinden kaynaklanan 413 milyon TL tutarında geliri ve 223,4 milyon TL gideri oluşmuştur. Aradaki 189,6 milyon TL tutarındaki gelir fazlasından 53,9 milyon TL tutarındaki indirimler ile 0,7 milyon TL tutarındaki hizmet satış gelirlerinden iadelerin düşülmesi sonucunda 135,0 milyon TL faaliyet karı doğmuştur. 53,9 milyon TL hizmet gelir indirim tutarınının 40,9 milyon TL sı Maliye Bakanlığına ödenen hizmet satış gelirlerinin %10 u oranındaki Hasılat Payı, 13,0 milyon bin TL sı ise, yıl sonuna dek elde edilen kılavuzluk ve romörkaj gelirlerinden % 6,5 oranında Denizcilik Müsteşarlığına ödenen hasılat payını içermektedir.

2011 yılı içinde İstanbul ve Çanakkale Boğazından 242.872 adet gemi geçişi gerçekleşmiş, limanlara 278.695 gemi giriş-çıkış yapmış, 196.275 adet gemi ise transit

geçiş yapmıştır. Geçen yıla göre 57.084 artış ile toplam 717.848 gemiye çeşitli hizmetler veren Kuruluş; transit geçen gemilerden 32,1 milyon TL sı fener, 12,5 milyon TL sı tahlisiye olmak üzere 44,6 milyon TL, boğazlardan serbest geçen gemilerden ise 12,6 milyon TL sı tahlisiye ve 47,7 milyon TL sı da fener geliri olmak üzere 60,3 milyon TL gelir elde etmiştir. Limanlara giriş- çıkış yapan gemiler ise Kuruluşa 91,0 milyon TL ödemede bulunmuştur. Kuruluş detayları yukarıda da verildiği üzere 2011 yılında fener ve tahlisiye geliri olarak 116.743 bin dolara karşılık gelen 195,9 milyon TL tutarında hizmet geliri elde etmiştir.

Kuruluş tarafından aynı dönem içerisinde Türk boğazlarında ve limanlarda toplam 63.751 gemiye pilotaj ve romörkaj hizmeti verilmiştir. Verilen bu hizmet çerçevesinde uygulanan tarife çerçevesinde 157,8 milyon TL pilotaj ve 42,0 milyon TL romörkaj olmak üzere toplam 199,8 milyon TL hizmet geliri elde edilmiş olup 2011 yılı ortalama dolar kuru olan 1,67806 parite üzerinden tutarı 119.064.168 Dolara tekabül etmektedir.

b) Bünye dışı faktörler:

- Kuruluşun piyasa payı:

Kuruluş, Türkiye kıyılarında kurulmuş olan fener, radyo far, deniz işaret, sis düdüğü ve benzeri kıyı emniyet cihaz ve tesisleri ile tahlisiye istasyonlarını tekel şeklinde işletmektedir. Bunun yanı sıra boğazlar ve Marmara Denizinde harp ve yardımcı gemiler hariç 300 rüsum tondan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma işleri de Kuruluşun tekel niteliğindeki faaliyetleri arasındadır. Ayrıca gemi kurtarma ve yardım işlerini yapma ve deniz telsiz hizmetleri faaliyetleri de bulunmaktadır. Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı gibi genel olarak yapılan hizmetler tekel şeklinde yapılan hizmetlerdir ve bu hizmetlerin hepsi için Kuruluş Kalite Yönetim Sistemi belgelerine sahiptir.

- Fiyatlar:

Hizmetlerine ilişkin tarifeler ağırlıklı olarak dolar üzerinden belirlenmekte ve ortalama kur üzerinden tahsil edilmektedir. Kuruluşun bu tarifelerden transit geçişlere ait olan Montrö Sözleşmesi uyarınca ve Bakanlar Kurulu'nun %75,27 oranındaki indirim uygulamasına ilişkin kararı çerçevesinde belirlenmiştir. Ücretler tarifesinde yapılan ödemeler için 1 doların ödeme günündeki döviz alış kurunun TL karşılığıdır. Diğer hizmet satış bedelleri ise yine dolar üzerinden kuruluş kendisi belirlemektedir. Gemi kurtarma-yardım ücretleri ise karşılıklı imzalanan TOF veya LOF mukavelesi hükümleri çerçevesinde sulh yoluyla veya hakem tarafından olayın mahiyetine, gemi tonajına, gemi değerine ve kurtarılan değerlere göre tespit edilmektedir. Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün uyguladığı fiyat tarifeleri ise Yönetim Kurulu Kararı ile devir tarihinden itibaren aynen uygulanmaktadır.

2-Milli ekonomiye katkı:

a) Gayri safi yurtiçi hasılaya katkı:

Kuruluş'un 2011 yılı faaliyet dönemine ilişkin olarak gayri safi yurt içi hasılaya üretici fiyatlarıyla (54,3) milyon TL olumsuz katkısı olmuştur. Alıcı fiyatlarıyla gayri safi yurt içi hasılaya olumsuz katkısı da (54,0) milyon TL'dir. Alıcı fiyatlarıyla Gayri

Safi Milli Hasılaya katkısı ise 327,6 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Gayri safi yurt içi hasılaya katkı çizelgesi (Ek:9) da gösterilmiştir.

b) Kuruluşun dış ödemeler dengesine etkisi:

Kuruluş, 2011 yılı sonuna kadar ki dönemde sigorta kapsamındaki deniz araçları için kulüp ve tekne sigortaları olarak 874 bin TL'lik, yurt dışından alınan malzemeler için 587 bin TL ve yurt dışına aidat olarak 90 bin TL olmak üzere toplam 1,6 milyon TL'lik döviz ödemesinde bulunmuştur. Bu dönemde fener ve tahlisiye hizmetleri için 180,3 milyon TL ve gemi kurtarma hizmetleri için 10,1 milyon TL, kılavuzluk ve römörkaj hizmetleri için 67,9 milyon TL ve diğer hizmetler için ise 258 bin TL olmak üzere toplam 192,2 milyon TL tahsilat gerçekleştirmiştir. Dış ödemeler dengesine etki çizelgesi (Ek:10) dadır.

c) Hazine ile ilişkiler:

Kuruluş'un 2011 yılı faaliyet döneminde 91,2 milyon TL vergi tahakkuk etmiştir. Bu verginin 60 milyon TL'si Kuruluş'un yükümlü olduğu vergi, resim, harç ve fonlar, 31,2 milyon TL'si de Kuruluş'un sorumlu olduğu vergi, resim harç ve fonlarıdır. Bir önceki yıldan 2,6 milyon TL vergi devretmiş cari yılda 85,2 milyon TL vergi ödenmiş, yıl sonu kalıntısı ise 8,5 milyon TL olmuştur. Vergiler çizelgesine ekler arasında (Ek:11) yer verilmiştir.

I-Bağlı ortaklıklar ve iştirakler:

İştirakler:

17.07.1997 tarih ve 97/9657 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile "Türkiye Cumhuriyeti ile KKTC arasında Denizde Arama Kurtarma Konusunda Anlaşma"nın uygulanması çerçevesinde Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün KKTC'nde gerekli şube ve istasyon kurmak üzere ve gerektiğinde KKTC'nde şirketler kurmasına veya kurulmuş şirketlere ortak olmasına yetki tanıyan 12.7.2000 tarih ve 2000/1052 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı 24.08.2000 tarih ve 24150 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Buna istinaden T.Denizcilik Müsteşarlığı'nın %01, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıbrıs Türk Cemaati Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı'nın %30, Kuruluş'un %69,9 oranlarında iştiraki ile 100 milyar lira sermayeli merkezi Girne'de olmak üzere "Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şti." adı altında bir şirket kurulmuştur. KKTC kanunlarına göre kurulan şirketin ana statüsü 12.12.2000 tarihinde tescil ettirilerek ilk yönetim kurulu toplantısı 15.01.2001 tarihinde yapılarak şirket faaliyete geçmiştir.

Şirket'in 25.01.2002 tarihindeki 2 inci Olağan Genel Kurul Toplantısında sermayenin 100 milyar liradan 500 milyar liraya çıkarılması kararı alınmıştır. Sermaye yeniden değerlendirme ile birlikte 2002 yılında 511,0 milyar lira ve 2003 yılında 542,0 milyar lira olmuştur. Sermayenin tamamı ödenmiştir.

Bu sermayedeki kuruluş payı 379 Bin TL ile T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın 511 TL'lik hisse tutarı 5024 sayılı Kanun gereği 2003 ve 2004 yıllarında yapılan enflasyon düzeltmeleri neticesi 516.772.65 TL olmuştur. A grubu hissedarı Denizcilik Müsteşarlığı'nın 6, B grubu hissedarı Kıyı Emniyeti ve Gemi

Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü' nün 3.789 ve C grubu hissedarı olan KKTC Kıbrıs Türk Cemaati Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığının 1625 hissesi olmak üzere Şirketin 5.420 hissesi bulunmakta iken, K.K.T.C. Bakanlar Kurulu 15.3.2006 tarih, 8-639-2006 sayılı toplantısında; Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şirketi, şirket ana sözleşmesinin 5inci maddesi gereği sermaye artırımını için çıkarılacak "C" grubu hisselerden alarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti İnkişaf Sandığı hisselerini %51'e çıkarmak suretiyle Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şirketi'ne, KİT statüsü kazandırılmasına ve Sahil Radyosu'nun Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şirketi'ne devredilmesine karar vermiştir.

Bu karara göre Şirket 6 ncı Olağan Genel Kurulu 24.03.2006 tarihinde yapılarak; Şirket tüzüğünde 1,2,13,18 ve 23 üncü maddelerde değişiklik yapılarak (A) grubu Denizcilik Müsteşarlığı 6 adet sermaye payı %01, (B) grubu Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü 3789 adet sermaye payı %48,9 ve (C) grubu 3955 adet Kıbrıs Türk Cemaati Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı sermaye payı %51 oranlarında belirlenmiştir. 542.000 TL olan sermaye 775.000 TL aynı ve nakdi olarak taahhüt edilmiş, %51 paya sahip Kıbrıs tarafı kendi payının ¼'ünü ödemiş, bakiye ¾ sermayenin 2 yıl içinde ödeneceği taahhüt edilmiştir. Şirket ana sözleşmesinin 3 üncü maddesine (k) bendi olarak "Deniz haberleşmesi ve seyir güvenliği haberleşmesi hizmetlerinin yerine getirilmesini sağlamak" bendi eklenerek Kuzey Kıbrıs Telefon İdaresi bünyesinde faaliyet gösteren Kıbrıs Sahil Telsiz İstasyonu da iştirake devredilmiştir. Bu konuda 17.04.2006 tarihli 8/3 sayılı Kuruluş Yönetim Kurulu Kararı alınmıştır. 31.12.2007 tarihi itibariyle iştirak sermayesi toplam 7960 hissede 796 bin TL olarak oluşmuştur. Bu sermayede; A grubu T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın %0,1 oranında 6 hisse karşılığı 600 TL, B grubu Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün %48,9 oranında 3.892 hisse karşılığı 389,2 bin TL ve C grubu KKTC Kıbrıs Türk Cemaati Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı'nın %51 oranında 4062 hisse karşılığı 0,4 milyon TL sermayesi bulunmaktadır.

31.12.2009 tarihi itibariyle iştirak sermayesi toplam 53.140 hissede 5.314 bin TL olarak oluşmuştur. Bu sermayede; A grubu T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın %0,1 oranında 51 hisse karşılığı 5,1 bin TL, B grubu Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün %48,9 oranında 25.987 hisse karşılığı 2.598,7 bin TL ve C grubu KKTC Kıbrıs Türk Cemaati Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı'nın %51 oranında 27.102 hisse karşılığı 2.710,2 bin TL sermayesi bulunmaktadır.

Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limited Şirketinin sermaye durumunu gösteren çizelge aşağıdadır.

Grubu	Hisse Sahibi Kuruluş	Oranı (%)	Hisse Adedi Adet	Hisse Tutarı TL
A	Denizcilik Müsteşarlığı	0,1	51	5.100
B	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	48,9	25987	2.598.700
C	Kıbrıs Türk Cemaati Meclisi Kon.Fonu İnk. San.	51	27102	2.710.200
	Toplam	100	53140	5.314.000

Diğer taraftan; Römorkör İşletme (Management) Sözleşmesi uyarınca Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şti tarafından idare edilmekte olan K.K.T.C. Girne limanında konuşlu Kuruluşa ait Söndüren 7 römorkörünün çeki vinci olmaması nedeniyle yaşanan sıkıntıların bertaraf edilebilmesi amacıyla, yürürlükteki Management Sözleşmesi ve Management ücreti dahilinde, Söndüren 7 römorkörünün çeki vinci olan Söndüren 10 römorkörü ile değiştirilmesi; Yönetim Kurulunun 20.12.2010 tarih ve 2010-190 nolu kararıyla kabul edilmiştir. Aynı kararla; Römorkör İşletme Sözleşmesi uyarınca römorkörün personel, yakıt vs. masrafları için her yıl belirlenen Management ücretinin 2011 yılı için aylık 100 Bin TL olarak tespit edilmiştir.

Şirket 2011 yılını 243Bin TL dönem zararı ile kapatmış olup geçen yıla göre zarar %16 oranında 47Bin TL azalma göstermiştir.

J – Kalkınma planı ve yıllık programlar :

Dünyanın en önemli deniz geçitlerinden biri olan Türk Boğazları da dahil olmak üzere ülke kıyılarında seyir güvenliğini, denizde can ve mal kurtarmaya yönelik hizmetleri, bu hizmetlerin ayrılmaz bir parçası olan deniz haberleşme hizmetini sağlamakla görevli Kuruluşa doğrudan yönelik olarak Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda belirlenmiş bir hedef bulunmamaktadır. Buna karşılık, Plan'da yer alan deniz güvenliğinin artırılması ve deniz trafik hizmetleri altyapısının gemi trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde yaygınlaştırılması hedefine yönelik gerçekleştirilecek çalışmalar Kuruluşu da yakından ilgilendirmektedir.

Plan ve Programlarda ortaya konulan hedeflere ulaşılması, bunun yanında sunulan hizmetlerin verimliliğinin artırılması amacıyla Kuruluş tarafından 2011 yılında gerçekleştirilen yatırımlar ile yapılan düzenlemeler aşağıda açıklanmıştır.

1-Yatırımlar :

Kuruluşun 2011 yılına ait yatırım programı 13.01.2011 tarih ve 27814 sayılı (Mükerrer) Resmi Gazete'de yayımlanmış olup, programda yer alan toplam 8 adet proje için 40 milyon TL ödenek olarak öngörülmüştür. Daha sonra yapılan revizelerle bu tutar 41,4 milyon TL'ye yükseltilmiştir.

Kuruluş'un 2011 yılı nihai yatırım program ödeneği ve gerçekleştirmeleri aşağıdaki çizelgede yer almıştır.

Sayıştay

(Bin TL)

Projenin		Başlama bitiş süresi	Proje tutarı	Başlangıçtan 2011 yılı sonuna kadar harcama		2011 yılı ödeneğinin son tutarı	2011 yılında harcanan		Gerçekleşme %				
				Nakit ödeme	Fiziki yatırım		Nakit ödeme	Fiziki yatırım	Nakdi		Fiziki		
									Tümünde	2011 yılında	Tümünde	2011 yılında	
No su	Adı												
	B) Devam Eden Projeler												
	a) 2011' de Bitenler												
2000E020130	Yakıt toplama gemisi temini	2008-2011	10.650	9.790	9.790	1.600	1.533	9.790	91,9	95,8	91,9	6119	
2008E020120	Deniz Haberleşme Altyapısının Modernizasyonu	2008-2011	5.850	5.019	0	470	411	0	85,8	87,4	0	0	
2009E020080	Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye Botu	2009-2011	34.600	32.900	32.900	18.600	18.038	32.900	95,1	97,0	95,1	182	
2010E02060	Fener Bakım ve Transfer Botu	2010-2011	2.300	2.164	2.164	630	585	1.110	94,1	92,9	94,1	176	
	b) 2011' den Sonraya Kalanlar												
2010E020090	Römorkör Temini	2010-2012	70.000	34.000	34.000	16.000	16.000	0	48,6	100	48,6	0	
	Toplam (B)		123.400	84.324	78.854	37.300	36.567	43.800	68,3	98,0	63,9	117	
	C) Yeni Projeler												
	a) 2011' de Bitenler												
2011E020090	Muhtelif işler	2011-2011	1.500	1.357	1.357	1.500	1.357	1.357	90,5	90,5	90,5	90,5	
	b) 2011' den Sonraya Kalanlar												
2011E020100	Yeni İnşaat, Kılavuzluk, Fener ve Tahlisiye İst. Modernizasyonu	2011-2012	2.100	417	417	1.100	417	417	19,9	37,9	19,9	19,9	
2011E020110	Seyir Yardımcılarının Uz. İzlenmesi	2011-2012	3.000	1.439	1.439	1.500	1.439	0	47,9	95,9	47,9	47,9	
	Toplam (C)		6.600	3.213	3.213	4.100	3.213	1.775	48,7	78,4	48,7	42,3	
	Genel Toplam		130.000	87.537	82.067	41.400	39.780	45.575	67,3	96,1	63,1	110	

Yukarıdaki çizelgeden de anlaşılacağı üzere, 2011 yılında gerçekleştirilen yatırım projeleri için yapılan harcama tutarı 39,8 milyon TL olup, %96,1 oranında nakdi gerçekleşme sağlanmıştır. Yıl sonu itibariyle Maddi Duran Varlıklara intikal eden fiziki yatırım miktarı ise 45,6 milyon TL olmuştur.

B-Devam Eden Projeler

a)2011’de Bitenler

1)2010E020130 nolu Yakıt Toplam Gemisi Temini Projesi:

Türk Boğazları bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyetinin sağlanmasında, çevre koruma donanımı ve şamandıraların eleçlenmesinde kullanılmak üzere manevra yeteneği yüksek, 15 ton kaldırma kapasiteli kreyni olan ve deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları toplayıp ısıtarak transfer yapabilecek özelliklerde bir geminin temini amacıyla başlatılan projenin toplam ödeneği 10,6 milyon TL’dir

5312 sayılı Acil Müdahale Kanunu gereği petrol ve diğer zararlı maddelerden oluşan deniz kirliliğine müdahale yetkisine sahip olduğu halde gerekli altyapısı bulunmayan Denizcilik Müsteşarlığı bu yetkisini Kuruluşa devretmek üzere çalışma başlatması üzerine planlanan bu yatırım 2008 yılı Yatırım Programında “Revize fizibilite etüdü DPT tarafından onaylanmadan harcama yapılamaz” dip notu ile yer almıştır.

Söz konusu dip notun kaldırılması için hazırlanan revize fizibilite etüdünün 11.4.2008 tarihi itibariyle DPT’ye gönderildiği ve 22.5.2008 tarihi itibariyle gerekli onay alınarak dip notun kaldırıldığı görülmektedir.

22.7.2008 tarihinde yapılan ihaleye teklif veren firmanın Şartname hükümlerini sağladığı görülerek Yönetim Kurulunun 2.8.2008 tarih ve 17/8 sayılı kararıyla ihale komisyonu kararı onaylanmış ve 26.8.2008 tarihinde ihaleyi kazanan firma ile 4,9 milyon Avro bedel üzerinden sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme süresi 750 takvim günü olan proje kapsamında 19.9.2008 tarihinde 2,5 milyon Avroluk avans ödemesi yapılmıştır.

Bu aşamadan sonraki gelişmeler incelendiğinde, Yönetim Kurulu’nun 15.1.2009 tarih ve 1/6 sayılı kararı gereğince baş pervane ile ilgili koşulda değişikliğe gidildiği, 18-30 Mart 2009 tarihlerinde İTÜ deney havuzunda model deneyinin yapıldığı, Haziran 2009 tarihinde tasarım çalışmalarının tamamlandığı ve 14.7.2009 tarihinde saç kesimine başlandığı, 5.8.2009 tarihinde blok inşasına başlandığı ve Ağustos 2009 sonuna kadar yaklaşık 50 ton saç işlenerek kızığa koyma işleminin gerçekleştiği, 28.8.2009 tarih ve 18/15 sayılı Yönetim Kurulu kararı ile Teknik Şartnamenin bazı maddelerindeki değişiklik tekliflerinin onaylandığı, gemide kullanılacak makine ve teknik donanım testlerinin Ekim-Kasım 2009 tarihlerinde İsveç ve Hollanda’da yapıldığı, 25.12.2009 tarihi itibariyle ana makinelerin tersane sahasına intikaliyle %25 oranındaki 1,4 milyon TL’lik ödemenin teminat mektubu karşılığı yapıldığı anlaşılmaktadır.

Makine dairesindeki işlemlerin tamamlanması sonrasında geminin 27.08.2010 tarihinde denize indirilmiş ve avans teminat mektubu karşılığı 1,2 milyon TL’lik

ödemede bulunulmuş olup, bu aşamadan sonra ana makine bağlantıları ile yakıt toplama kolları vinçleri ve güç ünitesi montajlarının tamamlandığı, elektrik bağlantılarının yapıldığı, şamandıra elleçleme kreyninin montajının yapıldığı, boruların imalat ve montajlarının yapıldığı, kargo tanklarının ısıtma ve transfer sistemlerinin montajlarının yapıldığı, jeneratörlerin kurularak test edildiği, seyir cihazlarının montajlarının yapıldığı Kuruluş tarafından sağlanan bilgilerden anlaşılmaktadır.

Ana makine, dişli kutusu, şaft ve pervanelerin yataklama işlemleri de bitirilmiş makinenin 24.01.2011 tarihinde çalıştırılması planlanmış, tank içi boyalar ve dış bünye boyaları bitirilmiş, 20.06.2011 tarihinde seyir testleri yapılmıştır.

Sözleşme gereğince teslim süresi 18.09.2010 olmasına karşılık, 16.09.2011 tarihi itibariyle geminin şartlı geçici kabulü yapıldığından, son hakediş tutarı olan 617,4 bin Avro'dan 512,4 bin Avro gecikme cezası, 20 bin Avro hız eksikliği cezası ve Milli Sicil'e geçirilmesine ilişkin harç bedeli olmak üzere toplam 540,1 bin Avro mahsup edilerek bakiye 77,4 bin Avro karşılığı 192 bin TL 01.11.2011 tarihi itibariyle ödenerek proje cari yılda tamamlanmıştır.

Proje kapsamında temin edilen gemi 2011 yıl sonu itibariyle 9,8 milyon TL bedelle Kuruluş'un maddi duran varlıklarına aktarılmıştır.

2)2008E020150 nolu Deniz Haberleşme Altyapısının Modernizasyonu (AB) Projesi:

MF ve HF bantlarında yapılan deniz haberleşme altyapısının 1987 yılından itibaren kullanıldığı, sistemlerin bakımında gerekli özen gösterilmesine karşılık yedek malzeme bulunmasında sorunlar yaşandığı, eski teknoloji ürünler olması nedeniyle işletme giderlerinin oldukça yüksek olduğu dikkate alınarak başlatılan proje kapsamında; 6 adet 5 KW MF-HF verici, 15 adet alıcı, 1 adet 1 kw Navtex verici, 4 adet 490/518 kHz Navtex alıcı, 2 adet vertikal log periodik anten ve 1 adet HF alıcı anten temini öngörülmektedir. Bunların yanında HF data haberleşmesini sağlayacak yazılım ve donanımla operatör konsolları, istasyonlarda kullanılmak üzere jeneratör, UPS ve regülatörler de yine proje kapsamına alınmıştır.

İhalesi Merkezi Finans ve İhale Birimi (CFCU) tarafından Kamu İhale Kanunu'ndan bağımsız olarak gerçekleştirilecek olan ve "Safer Seas: Upgrading of Turkish Coastal Radio (Daha güvenli denizler/Türk Kıyı İstasyonlarının Terfisi)" olarak adlandırılan proje Eşleştirme (Twinning) ve ekipman temini (Supply) olarak iki bölümden meydana gelmekte olup toplam maliyeti 3,1 milyon Avro olarak belirlenmiştir. 250 bin Avro olan eşleştirme bölümünün tamamı AB fonlarından, 2,8 milyon Avro olan ekipman temini bölümünün %25'ine karşılık gelen 700 bin Avro'luk kısmı Kuruluşun kaynaklarından, geri kalan 2,1 milyon Avro'luk bölümü ise yine AB fonlarından karşılanmak üzere mutabakat sağlanmıştır.

2009 yılında projenin eşleştirme bölümünde olmak üzere eğitim, seminer ve ziyaret gibi aktiviteleri konu alan dokümanın hazırlanarak dolaşıma çıktığı, Almanya ve İtalya'dan iki teklif alındığı, Almanya'dan alınan teklifin uygun bulunduğu ve 15.10.2010 tarihinde kontratın imzalanarak 21.10.2010 tarihi itibariyle projenin

başladığı ilan edilmiştir. Projenin ilk eğitim faaliyeti ise Aralık 2010'da gerçekleştirilmiştir.

Ekipman temini bölümü kapsamında yapılan çalışmalarda ise, Merkezi Finans ve İdare Birimi (CFCU) tarafından 4.10.2008 tarihinde çıkılan ihale sonucunda uygun teklif bulunamadığından ihale iptal edilmiş, Teknik Şartname gözden geçirilerek 7.10.2009 tarihinde çıkılan ihalede 2.11.2009 tarihinde yerinde inceleme çalışması yapılmış ve alınan tekliflerin değerlendirilmesine 7.12.2009 tarihinde başlanılmıştır.

İhaleye 4 firmanın teklif verdiği, yapılan değerlendirme sonrasında ise 2,5 milyon Avro bedel üzerinden 21.5.2010 tarihinde sözleşme imzalanmış olup, işin süresi 360 gün olarak öngörülmüştür.

Sözleşme imzalanması sonrasında CFCU tarafından 14.07.2010 tarihinde 1,5 milyon Avro ödemede bulunulmuş ve projenin tesis aşamasına geçilerek 27.07.2010 tarihinde yer teslimi yapılmıştır. Bu aşamadan sonra Kuruluş tarafından 20,3 bin Avro ödemede bulunulmuş, sonraki aşamada ise UPS ve otomatik voltaj regülatörleri temin edilip montajı yapılmıştır.

2011 yılında yapılan işler ve müteakbil ödemeler incelendiğinde ise;

-Kuruluş tarafından 24.02.2011 tarihinde 184,8 bin Avro karşılığı 410,8 bin TL ödeme yapıldığı,

-CFCU tarafından 08.03.2011 tarihinde 104,4 bin Avro ödendiği,

-Projenin 2,5 milyon Avro olan Tesis Kontrat bedelinin %25'lik kısmının Kuruluş tarafından ödendiği,

-Firmaya verilen süre uzatımları sonucu projenin bitiş tarihinin 23.12.2011 tarihine uzatıldığı,

-Yeşilköy Alıcı İstasyonuna 1 adet anten, Osmaniye Verici İstasyonuna 2 adet anten montajı yapılarak 21.09.2011 tarihinde kullanıma hazır hale getirildiği,

-07.07.2011 tarihinde teçhizatın fabrika kabullerinin yapıldığı,

-Kasım 2011 tarihinden itibaren teçhizat montajına başlandığı,

-Eğitimler de tamamlandıktan sonra 23.12.2011 tarihi itibarıyla geçici kabul işlemlerine başlandığı ve sonucunun yükleniciye bildirildiği

görülmektedir.

Cari yıl sonu itibarıyla proje tamamlanmış olup, Kuruluş tarafından yıl içinde yapılan ödeme tutarı 410,8 bin TL olmuştur.

3)2009E020080 nolu Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye Botu Projesi:

Kuruluşun yetki sahası içinde oluşabilecek deniz kazlarında can kurtarma maksatlı olarak kullanılmak üzere temin edilmesi planlanan 4 adet botun çok ağır hava koşullarında çalışabilecek şekilde dayanıklı ve yüksek hızlara erişebilecek özellikte olması, kendi kendine düzelebilmeye özelliğine sahip olması öngörülmüştür.

Projeye ilişkin ihale Yönetim Kurulu tarafından alınan 21.4.2009 tarih ve 875 sayılı karar uyarınca 18.8.2009 tarihinde yapılmış ve yapılan değerlendirme sonrası

söz konusu botların 14,6 milyon Avro bedelle satın alınması hususu 28.8.2009 tarih ve 18/14 sayılı Yönetim Kurulu kararıyla uygun bulunmuştur.

Taraflar arasında 23.10.2009 tarihinde imzalanan sözleşmede botların 650 takvim günü içinde teslim edilmesi öngörülmüş olup, 21.12.2009 tarihinde avans teminat mektubu karşılığı 4,1 milyon Avro karşılığı 9 milyon TL'lik ödemede bulunulmuştur.

KIYEM-1, KIYEM-2, KIYEM-3 ve KIYEM-4 olarak adlandırılan botlardan KIYEM-1 ve KIYEM-2 botlarının tekne kaplama ve kaynak işçiliği, alüminyum saç kaplama, alüminyum saç sarma işlemi komple tamamlanarak elektrik ve ana makine devrelerinin bağlama çalışmalarına, köprü üstü güverte ekipmanlarının montajına başlanıldığı, sevk sistemi montajının tamamlandığı, KIYEM-3 ve KIYEM-4 botlarının tekne imalatı saç alüminyum işçiliğinin tamamlanma aşamasına gelindiği, ana makinelerin yerine konulduğu, köprü üstünün montajının 2010 yılında tamamlandığı Kuruluş tarafından sağlanan bilgilerden anlaşılmaktadır.

Proje kapsamında 2010 yılında yapılan ödemeler incelendiğinde; KIYEM-1 ve KIYEM-2 botlarının ana makinelerinin montajını müteakip 28.10.2010 tarihinde 1,7 milyon TL, sevk sistemi ve yardımcı makinenin 30.12.2010 tarihinde 1,2 milyon TL, KIYEM-3 ve KIYEM botlarının ana makinelerinin yerine konması, sevk sistemi ve yardımcı makinenin tersane alanına gelmesi üzerine 3 milyon TL ödemede bulunulduğu ve 2010'da yapılan toplam ödeme tutarının 5,9 milyon TL olduğu görülmektedir.

2011 yılında proje kapsamında yapılan işler ve mukabil ödemeler incelendiğinde ise;

-KIYEM 1 ve 2 botları Nisan 2011'de denize indirilmiş ve deneme seyirleri yapılarak 23.06.2011 tarihinde yapılan geçici kabul sonrası teslim alınmış ve 8,8 milyon TL ödemede bulunulmuş,

-KIYEM 3 ve 4 botlarının geçici kabul işlemleri 26.11.2011 tarihinde tamamlanmış ve 3,8 milyon Avro tutarındaki son hakediş tutarından 40 bin Avro karşılığı 98,5 bin TL bloke bedeli, 35,7 bin Avro gecikme cezası, 112,8 bin Avro karşılığı 278 bin TL G.V. tevkifat bedeli olmak üzere toplam 188,5 bin Avro karşılığı 444,4 bin TL mahsup edilerek 3,6 milyon Avro karşılığı 8,8 milyon TL'nin 30.11.2011 tarihinde ödendiği

görülmektedir.

Cari yılda toplam 18 milyon TL ödeme yapılarak proje tamamlanmış ve fiziki gerçekleşme esas alınarak botlar Kuruluş envanterine kaydedilmiştir.

4)2010E020060 nolu Fener Bakım ve Transfer Botu Projesi:

Bakım ve onarım için fenerlere personel ve malzeme ulaştırmak amacıyla yatırım programına alınan proje için 2011 yılında öngörülen ödenek miktarı 630 bin TL olup, yapılan harcama tutarı 584,9 bin TL olarak gerçekleşmiştir.

Temini öngörülen 2 adet botun (KEM-1 ve KEM-2) ihalesi 11.03.2010 tarihinde yapılmış ve ihaleyi kazanan firma ile 1,1 milyon Avro bedel üzerinden 07.04.2010 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.

Sözleşme bedelinin %30'una karşılık gelen 321 bin Avro 11.05.2010 tarihinde ödenerek hazırlanan tasarımlar doğrultusunda botların imalatına başlanılmıştır. Sözleşme bedelinin %20'sine karşılık gelen 214 bin Avronun ise 02.08.2010 tarihinde ödendiği ve KEM-1 botunun tesliminin Aralık 2010 itibariyle yapıldığı ve sözleşme bedelinin %25'i olan 267,5 bin Avro karşılığı 546,7 bin TL'nin denize indirme ve teslim ödemesi olarak yapıldığı ve 93,5 bin Avro gecikme ve hız cezasının kesildiği, Kuruluş tarafından sağlanan bilgilerden anlaşılmaktadır.

KEM-2 botunun geçici kabul işlemleri ise 18.02.2011 tarihinde tamamlanmış ve 267,5 bin Avro karşılığı 584,9 bin TL tutarındaki ödeme 18.04.2011 tarihinde yapılmıştır. Bu ödeme sırasında da 93,1 bin Avro gecikme cezası tahakkuk ettirilmiştir.

Söz konusu botların teslimine kadar geçen süreyi kapsayan tekne sigorta prim bedeli olarak da 1,3 bin TL kesinti yapılmış olup proje ödeneğinden cari yılda 584,9 bin TL ödeme yapılarak fiziki gerçekleşme sağlanmış ve söz konusu botlar 1,1 milyon TL bedel üzerinden Kuruluşun maddi duran varlıklarına kaydedilmiştir.

a)2011'den Sonraya Kalanlar

1) 2010E020090 nolu Römorkör Temini (4 adet Yeni İnşa) Projesi:

Türk Boğazları'nda oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyetinin sağlanması, çevre koruma, arama-kurtarma faaliyetlerinin sürdürülmesi amacıyla manevra yeteneği yüksek, Fi-Fi 1 yangın söndürme klasında 2 adedi 60 ton (Kurtarma 7,8), 2 adedi ise 80 ton (Kurtarma 9, 10) çeki gücünde toplam 4 adet yangın ve eskort notasyonu sertifikasını haiz römorkör temini öngören projenin toplam tutarı 70 milyon TL olup, 2011 yılı için öngörülen ödenek 16 milyon TL'dir.

Söz konusu römorkörlerin ihalesi 18.03.2010 tarihinde gerçekleştirilerek, Yönetim Kurulu tarafından alınan 08.04.2010 tarih ve 7/5 sayılı karar ile 32,9 milyon Avro bedelle sözleşme imzalanması hususu uygun bulunmuştur. Sözleşme 28.04.2010 tarihinde 850 gün süreli olarak imzalanmıştır.

Sözleşme kapsamında olmak üzere 20.07.2010 tarihinde avans teminat mektubu karşılığında 4 milyon TL, proje onay bedeli olarak da 25.08.2010 tarihinde 6 milyon TL ödenmiştir. Tüm projelerin Türk Loydu'ndan klas onayı alınarak model deney testleri tamamlanmış ve 15.10.2010 tarihinde sevk sistemi ve ana makinelerin akreditiflerinin açılması için 8 milyon TL ödeme yapılmıştır.

Bu aşamadan sonra römorkör omurgaları kızağa konulmuş ve Kurtarma 9, 10 römorkörlerinin ana makinelerinin fabrika testleri Kasım 2010'da tamamlanmıştır.

Kurtarma 9 römorkörü 24.03.2011 tarihinde denize indirilmiş ve bu amaçla 5 milyon TL ödemede bulunulmuştur. Kurtarma 10 römorkörü ise 24.05.2011 tarihinde denize indirildikten sonra 5 milyon TL ödeme yapılmış olup, Kurtarma 9 römorkörünün geçici kabulü 07.10.2011 tarihinde yapılmış ve 3 milyon TL ödenmiştir. Kurtarma 10 römorkörünün geçici kabulü ise 06.12.2011 tarihinde yapılmış ve 3 milyon TL ödenmiştir.

Kurtarma 7 römorkörü 17.10.2011 tarihinde, Kurtarma 8 römorkörü ise 15.11.2011 tarihinde denize indirilmiş olup, her iki römorkör de Mayıs 2012 tarihi itibarıyla teslim alınarak hizmete verilmiştir.

C-Yeni Projeler

a)2011'de Bitenler

1)2011E020090 nolu Muhtelif İşler Projesi

Kuruluşun muhtelif ihtiyaçlarının karşılanması için yatırım programına alınan projenin toplam ödeneği 1,5 milyon TL olarak belirlenmiş olup, detay programı iki defa revize edilmiştir. Yapılan harcama tutarı ise 1,4 milyon TL'dir.

Proje kapsamında yapılan harcamalar incelendiğinde;

- Muhtelif demirbaş için 433,4 bin TL,
- Telsiz Müdürlüğü ihtiyacı demirbaş için 247,8 bin TL,
- Atölye Müdürlüğü ihtiyacı demirbaş için 216,4 bin TL,
- Bilişim AR-GE Dairesi demirbaşı olarak 192,5 bin TL,
- Gemilerin demirbaş ihtiyaçları için 161,6 bin TL,
- Çanakkale ve İstanbul TKM demirbaş ihtiyaçları için 40,9 bin TL,
- Anadolu Hisarı Eğitim Tesisleri için 40,7 bin TL,
- Kılavuzluk istasyonları demirbaş ihtiyacı için 23,6 bin TL

Harcamada bulunduğu görülmektedir.

b)2011'den sonraya kalanlar

1)2011E0200100 nolu Yeni İnşaat, Fener ve Tahlisiye İstasyonları Modernizasyonu Projesi

Ödeneği toplulaştırılmış proje grubunda olduğundan detay programı Ulaştırma Bakanlığınca 09.02.2011 tarih ve 228 sayı ile onaylanan projenin toplam ödeneği 2,1 milyon TL olup, 2011 yılı için 1,1 milyon TL yatırım yapılması öngörülmüştür.

Proje kapsamında yeni inşaat olarak Çanakkale Mehmetçik Kılavuzluk İstasyonu binası için 400 bin TL, Ayvalık Kazıklı Fener inşaatı için 100 bin TL, Osmaniye Deniz hizmetleri depo inşaatı için 300 bin TL, fener ve kulelerin tamir ve bakımı için 100 bin TL, diğer işler için de 200 bin TL olarak proje yatırım kalemleri ayrılmış olup, yapılan harcama tutarı 417,4 bin TL olmuştur.

2)2011E020110 nolu Seyir Yardımcılarının Uzaktan İzlenmesi AIS ATON Alımı Projesi:

Seyir güvenliğinin artırılması, kıyıdaaki tesislerle gemilerin takip edilmesi, gemiler arasında ve gemi kıyı arasında gerçek zamanlı bir bilgi akışının sağlanması ve tehlike durumlarında seyir yardımcılarında kaynaklanan olumsuzlukların önlenmesi amacıyla sürdürülen projenin toplam bedeli 3 milyon TL olup, 2010 yılında 1,5 milyon TL ödenek tahsis edilmiştir.

İlk aşamada Türk Boğazları'nda bulunan 85 adet tesis SCADA sistemi ile uzaktan izlenmeye başlanmış, Türk Boğazlarından sonra ikinci aşama olarak 2010 yılında gerçekleştirilen proje ile Zonguldak, İstanbul (Boğaz fenerleri hariç) Marmara, Çanakkale (Boğaz fenerleri hariç) ve İzmir arasında bulunan 184 adet seyir yardımcısı, AIS AtoN cihazı da kurularak, uzaktan izlenir hale gelmiştir.

Üçüncü aşama olarak ise Kastamonu-Artvin ile Muğla-Hatay arasında bulunan 195 tesis ile ilave edilecek 20 tesisin AIS- AtoN cihazları da kurularak uzaktan izleme sistemine dahil edilmesi planlanmıştır.

Söz konusu projenin gerçekleştirilmesiyle birlikte;

- e-NAV (Elektronik navigasyon) konseptine uyumluluk,
 - Görsel seyir yardımcısı fenerlerin izlenmesi ve kontrolü,
 - Görsel seyir yardımcılarının kullanılmadığı durumlarda fenerlerin konumlarının gemiye iletilmesinin sağlanması,
 - Fener arızaların gemiye bildirilmesi,
 - Fener etrafında tehlikeli alana giren geminin uyarılması,
 - İşletme kolaylığı
- sağlanacaktır.

Proje kapsamındaki ihale 03.10.2011 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, 24.11.2011 tarihinde 1,2 milyon Avro bedel üzerinden 430 takvim günü teslim süresi olmak üzere sözleşme imzalanmıştır.

İlk aşamada sözleşme bedelinin %25'i olan 294,6 bin Avro karşılığı 711,6 bin TL avans ödemesi yapılmış, teçhizatın sevki karşılığında da 30.12.2011 tarihinde 294,6 bin Avro karşılığı 727,6 bin TL ödenmiştir. Cari yılda Projede %50 oranında gerçekleşme sağlanmış olup, toplam ödeme tutarı 1,4 milyon TL olmuştur.

Kuruluşun yatırım programında yer alan ve ayrıntısı yukarıda açıklanan projelerin gerçekleştirilmesinde önemli bir sorun yaşanmamakla birlikte, TDİ ile ortaklaşa yürütülen Kurumsal Bilgi Sistemleri Projesi ile temin edilen kurumsal kaynak planlaması yazılımının yeterliliği konusunda taraflar arasında mutabakat sağlanamadığından, Kuruludan talep edilen 670 bin TL tutarındaki proje katılım bedelinin ödenmemesi üzerine TDİ tarafından İstanbul 46. Asliye Ticaret Mahkemesinde 2010/509E sayılı dosya ile dava açılmıştır. Dava derdest olup, 2. bilirkişi incelemesindedir.

Kuruluş 1997 yılında TDİ'den ayrılarak müstakil bir Genel Müdürlük halinde faaliyete geçtikten sonra yapılan bir protokol kapsamında bilgi işlem hizmetlerini ücreti karşılığında TDİ'den karşılamaya başlamış, bu konuda gerekli yatırımların yapılması konusundaki çalışmalarından da olumlu sonuç alınamaması üzerine projenin yazılım, sunucu, ağ altyapısı ve güvenlik ihtiyaçlarının TDİ tarafından karşılanması, Kuruluşun uç birim ihtiyaçlarının ise kendi Yatırım Programından karşılanması hususlarında mutabakat sağlanarak, 26/7/2006 tarihinde "Bilgi İşlem Sistemi Kurulum ve İşletim Protokolü" imzalanmıştır.

Protokol kapsamında TDİ tarafından temin edilmesi gereken altyapı cihazları ile Kuruluşun Yatırım Programından temin edilen uç birim ihtiyaçları 2007 yılı içerisinde temin edilerek hizmete verilmiş; her iki Kurumun ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde ortak Yazılım Kurumsal Bilgi Sistemleri Teknik Şartnamesi hazırlanarak TDİ tarafından yapılan ihaleyi kazanan firma ile 18.04.2008 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.

Projede her iki Kuruluş tarafından sürdürülen hizmetlere ilişkin uygulama yazılımlarının temini öngörülmüş olup, sözleşme imzalanmasından sonra işin ilk fazında ihtiyaç analizi çalışmaları, ikinci fazında tasarım çalışmaları, üçüncü fazında kodlama çalışmaları tamamlanmış, yüklenici firma tarafından yazılımı test edecek kullanıcı eğitimleri verilmiş ve 07.05.2009 tarihi itibarıyla fonksiyonel testler tamamlanmıştır.

Buna karşılık, projenin gerçekleştirilmesi süresince ortaya çıkan gecikmeler esas alınarak sözleşme süresine ilave olmak üzere TDİ tarafından 49 gün ve 25 gün olmak üzere toplam 74 gün ilave süre, devamında da 10 günlük üçüncü bir ilave süre daha daha verilmiştir. İşlevsellik testleri dışında kalan testlerin yapılabilmesi için gerekli donanımın teminine kadar test süresinin askıda kalmasına, ödeme konusunda ise bilirkişi raporunda belirtilenlerin aksine, sözleşme hükümlerinin uygulanmasına, Teknik Şartnamede belirtilen Sistem I ve Sistem II testlerinin başarı ile sonuçlanması durumunda kabul işlemleri gerçekleştirilme süresince yazılımın Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bilgi işlem sistemine deneme amaçlı yüklenmesine karar verilmiştir.

Her iki kullanıcı Kuruluş tarafından oluşturulan komisyon tarafından 17.02.2010 tarihi itibarıyla Kesin Hesap Raporu düzenlenmiş olup, hizmet işleri kabul tutanağında belirtilen eksik sigorta ve harcırah modülü için sözleşme bedelinden %10'luk bir miktarın eksik işlerin giderilmesi için verilen 70 takvim gün süresince, sözleşme bedelinin %15'lik kısmının ise 90 günlük süre ile bekletilmesine karar verilmiştir. Bu karar sonrasında sözleşme bedelinin %75'lik kısmı yükleniciye ödenmiş, kullanıcı eğitimleri tamamlanmış, canlı kullanım ve uyarılma çalışmaları için kurulan ofiste çalışmaların önemli bir kısmının tamamlanmış, bu kapsamda ortaya çıkan aksaklıkların bazıları giderilmiş ve TDİ tarafında 01.11.2010 tarihi itibarıyla canlı kullanıma geçişe karar verilmiştir.

Ortak yürütülen bu çalışmaya paralel olarak Kuruluş önceki yıllara ait yatırım programı kapsamından 10 adet Blade tipi sanallaştırma sunucusu, İstanbul ve Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri Müdürlüğü ile Telsiz İşletme Müdürlüğünde kullanılmak üzere 7 adet bölge sunucusu ve 6 adet kenar switch, 1 adet 12 Terra Byte kapasitesinde veri depolama ünitesi, yedekleme ünitesi, faks sunucusu, yedekleme yazılımı, firewall, anti spam ve anti virüs sistemi, mail arşivleme sistemi, SSL VPN cihazı ve diğer bileşenlerden meydana gelen sistemi temin etmiştir. Bunun devamında ise, Kurumsal Bilgi Sistemi Yazılımının Teknik Şartname gereği sadece TDİ'ye ait sisteme kurulacak olması her iki Kuruluş için büyük önem arz eden hizmetlerde sistem güvenliğini olumsuz etkileyeceğinden, TDİ'ye yedek olarak sistemin mevcut sunuculara da kurularak güvenliğinin artırılması yönünde teklifte bulunulmuş ve tarafların kullanacakları veri tabanları ayrılarak sistemler üzerine yüklenmiştir.

Yaklaşık on yıl önce başlatılmasına karşılık henüz sonuçlandırılmayan, bu süreçte de ilgili tarafların görev ve sorumluluklarında önemli değişiklikler yaşanması sonucu projenin sahipliği ve kullanımı konusunda yeni düzenleme yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Buna ilave olarak KEGM tarafında proje kapsamında sağlanan modüllerin bir bütün olarak kullanılmadığı, fener ve tahlisiye ücretlerine ait modülün henüz test aşamasında olduğu, malzeme ve mali işlere ait modüllere gerçek veriler girilmesine karşılık testinin devam ettiği, kasa ve banka bağlantılarının ise 16.04.2011 tarihi itibarıyla devreye alınabildiği, kılavuzluk ve römorkaj gelirleri ile insan kaynakları modülünde canlı uygulamaya geçilmiş olmasına karşılık bazı eksikliklerinin bulunduğu, telsiz modülünde tahakkuk yapılabilmekle birlikte tahsilat işleminin yapılamadığı görüldüğünden durum 24.10.2011 tarihi itibarıyla TDİ'ye bildirilmiştir. Bu nedenle projeye katılım bedeli ödenmemiş, proje kapsamında yeni temin edilen sistemin kullanılmamasından dolayı da mevcut sistem için ücret ödemeye devam edilmiştir.

Projenin iki Kuruluş tarafından ortaklaşa yürütülüp tek bir sistem kurulması başlangıçta daha ekonomik gözükmüş olmasına karşılık, yaşanan gelişmeler sonucunda her Kuruluş'un kendi altyapısını kurması, hizmetlerin çoğunluğunun Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından vermeye başlanması ve TDİ'de bilgi işlem elemanı sayısının gittikçe azalması projenin sağlıklı bir şekilde yürütülememesine neden olmuş, canlı kullanımda ortaya çıkan sorunlar geçici kabul sırasında tespit edilemediğinden bunların 3 yıl süreli garanti kapsamında çözümlenmesi öngörülmüştür.

Ortaya çıkan sorunun nedenleri konusunda taraflar farklı yorumlarda bulunmaktadır. TDİ tarafından yapılan değerlendirmede; Teknik Şartname'nin 2.1.2. maddesinde "TDİ ve KEGM yazılımları ayrı ayrı bağımsız olarak kullanılacak yapıda olacaktır." İfadesinden yazılımların ayrı ayrı donanımlara yüklenmesinin anlaşılacağı, dolayısıyla bu maddeye göre uygulama düşünülüyorsa bu işlemin ilave bedel karşılığı yaptırılacağı ve bu hususta ivedilikle yazılı teyidin bildirilmesini talep ettikleri, bu aşamada sözleşme dışı bir işlem yapılmadığı, iki tarafın elemanlarından oluşan bir heyetle 17.02.2010 tarihinde muayene kabul ve kesin hesap raporunun düzenlendiği belirtilmekte olup, sorunun test işlemleri devam ederken yazılımın KEGM sistemlerine de yüklenmesinden kaynaklandığı, iki taraf arasında alacak davasındaki bilirkişi incelemesinde KEGM'nün yazılım modüllerinde bir kısım eksiklikler tespit edilmiş olmakla birlikte ortaya çıkan sorunun esas itibarıyla sözleşme dışı işlemden kaynaklandığı görüşü ileri sürülmektedir. Bununla birlikte Yönetim Kurulu tarafında alınan 10.07.2009 tarih ve 196 sayılı karardan söz edilmemektedir.

Kuruluş tarafından yapılan değerlendirmede ise; yükleniciye iletilmek üzere TDİ'ye 24.10.2011 tarihinde bildirilen eksikliklerin henüz giderilmediği, Teknik Şartnamenin 10.6 maddesinde geçici kabulden sonra 50 gün içinde canlı kullanıma geçilecektir şartı olmasına rağmen bunun sağlanamadığı, kaynak kodlarının verilmediği, kullanıcı sayısının 125 olarak sınırlandırılmasının tahmini olarak yapıldığı, Yüklenicinin mevcut verilerin aktarımı sorumluluğunu yerine getirmediği, ayrıca Yüklenicinin 30.09.2011 tarihi itibarıyla elemanlarını çektiği, sözleşme süresi 300 gün olmasına karşılık 297 gün ilave süre verildiği, Teknik Şartname'nin 2.1.2

maddesine göre yazılımlar bağımsız ve ayrı ayrı çalışabilecek yapıda olacaktır ifadesi yer almasına karşılık bunun gerçekleştirilemediği belirtilmekte olup, TDİ tarafından istenilen proje bedelinin yarısı olan 567,4 bin TL (KDV hariç) tutarındaki bedel ödenmemiştir.

Konu yargıya taşındığından sonucuna göre işlem yapılması gerekmele birlikte, imzalanan sözleşme kapsamında öngörülen garanti süresinin bitimine bir yıldan daha kısa bir sürenin kaldığı, iki Kuruluş veri tabanlarının birbirinden ayrıldığı ve kullanılan modüllerin de farklılaştığı, modüllerdeki eksiklikler nedeniyle işlevlerin bir bütün olarak yerine getirilemediği, kullanıcı sayısının öngörülenin çok daha üzerinde olduğu, yazılımın kaynak kodlarının temini konusunda sözleşmede açık bir hükmün bulunmadığı, garanti sonrasında alımı düşünülen bakım hizmeti konusunda taraflar arasında bir mutabakatın bulunmadığı anlaşılmakta olup, ortaya çıkan bu eksikliklerden en fazla etkilenen tarafın Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olduğu, TDİ'nin ise oldukça azalan işlevi nedeniyle işletmeye ilişkin önemli bir sorun yaşamadığı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle;

Kurumsal Bilgi Sistemleri Projesi kapsamında 2008 yılında imzalanan sözleşme kapsamında TDİ tarafından temin edilip Kuruluş ile birlikte ortaklaşa kullanılması öngörülen, ancak karşılaşılan sorunları taraflar arasında çözülemediği için yargıya intikal eden kurumsal kaynak planlaması yazılımıyla ilgili eksiklik ve aksaklıkların, verilecek yargı kararları dikkate alınarak, giderilmesi önerilir.

2-Yıllık programlarda yer alan politika öncelikleri ve tedbirler :

2011 yılı Programında Kuruluş'u sorumlu tutarak doğrudan ilgilendiren veya işbirliği yapacak Kuruluş olarak ilgilendiren tedbir bulunmamakla birlikte, Plan'da yer alan deniz güvenliğinin artırılması ve deniz trafik hizmetleri altyapısının yaygınlaştırılması hedefine yönelik çalışmalar Kuruluşu da yakından ilgilendirmektedir.

V. BİLANÇO

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2011 yılı Bilançosu, Yönetim Kurulu'nun 23.03.2012 tarih ve 6/46 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Kuruluştaki muhasebe işlemleri Mali İşler Dairesi Başkanlığınca yürütülmekte olup Başkanlık bünyesinde 1 başkan, 4 şube müdürü, 3 Müdür Yardımcısı, 5 şef, 2 şef yardımcısı, 4 uzman, 1 uzman yardımcısı, 6 memur, 3 veznedar ve 1 hizmetli olmak üzere toplam 30 personel görev yapmaktadır. Mali İşler Dairesi Başkanlığı, Genel Müdürlük makamına bağlı olarak iş ve işlemlerini sürdürmektedir.

Rapora ilişkin incelemeler, 26.12.1992 tarih ve 21447 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1 sayılı "Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği" ile yapılan değişiklikler dikkate alınarak hazırlanan tekdüzen hesap planına göre düzenlenen mali tablolar üzerinden yapılmıştır.

13.01.2011 tarihinde kabul edilen ve önemli bir kısmı 01.07.2012, bir kısmı da 2013 ve 2014 yılında yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu gereği, şirketlerin 2013 yılı başından itibaren muhasebe kayıtlarını Uluslararası Muhasebe Standartlarına (UMS) ve finansal tablolarını Uluslararası Finansal Raporlama Standartlarına (UFRS/IFRS) uygun olarak hazırlaması gerekmektedir. Daha sonraki süreçte ise tüm kurum ve kuruluşların sisteme dahil olması beklenmektedir. Bu konuda Tekdüzen Hesap Planında değişiklik yapılması da olası bulunmaktadır. Dolayısıyla gelişmelerin izlenerek, gerekli hazırlıklara başlanarak ilgili personelin UFRS/IFRS eğitimleri bir önce planlanmalıdır.

2011 yılı bilançosunun, aktif ve pasif hesapları aşağıda detaylı olarak incelenmiştir.

Aktif:

Kuruluşun 2011 yılı bilançosunun aktifini oluşturan değerler, bir önceki yıl değerleri ile karşılaştırmalı olarak, aşağıdaki çizelgede yer almıştır.

Sayıştay

Aktif	Önceki dönem		Cari Dönem		Fark
	Bin TL	%	Bin TL	%	Bin TL
I- Dönen varlıklar:					
A- Hazır değerler	53.706	22,5	108.426	31,0	54.720
B- Menkul kıymetler	-	-	-	-	-
C- Ticari alacaklar	7.008	2,9	6.362	1,8	(646)
D- Diğer alacaklar	4.285	1,8	13.539	3,9	9.254
E- Stoklar	2.328	1,0	3.062	0,9	734
F- Yıllara yaygın inşaat ve onarım maliyetleri	-	-	-	-	-
G- Gelecek aylara ait giderler ve gelir tahakkukları	161	0,1	395	0,1	234
H- Diğer dönen varlıklar	259	0,1	17.664	5,1	17.405
	67.747	28,3	149.448	42,8	81.701
II- Duran varlıklar					
A- Ticari alacaklar	258	0,1	172	-	(86)
B- Diğer alacaklar	-	-	-	-	-
C- Mali duran varlıklar	2.741	1,1	2.741	0,8	-
D- Maddi duran varlıklar	167.802	70,2	196.515	56,3	28.713
E- Maddi olmayan duran varlıklar	472	0,2	463	0,1	(9)
F- Özel tükenmeye tabi varlıklar	-	-	-	-	-
G- Gelecek yıllara ait giderler ve gelir tahakkukları	-	-	-	-	-
H- Diğer duran varlıklar	-	-	-	-	-
	171.273	71,7	199.891	57,2	28.618
Genel Toplam (I+II)	239.020	100,0	349.339	100,0	110.319
Nazım hesaplar	139.236	-	106.956		(32.280)

Bilançonun aktifini oluşturan varlıklar toplamı, geçen döneme göre %46,2 oranında 110.319 bin TL'lik artışla 349.339 bin TL'ye yükselmiştir. Aktifin %42,8 oranında 149.448 bin TL'si dönen varlıklardan, %57,2 oranında 199.891 bin TL'si duran varlıklardan oluşmuştur. Kuruluşun bilanço büyüklüğünde ki %46,2 oranında artış kılavuzluk ve romörkaj hizmetlerinin 15.06.2010 tarihinde Kuruluşa devredilmesi sonucunda iş hacmi ve buna bağlı gelir artışından kaynaklanmıştır.

I – Döner varlıklar:

Döner varlıkların ayrıntısı, hesap grupları itibariyle aşağıda incelenmiştir.

A – Hazır değerler:

Kuruluşun yılsonu itibariyle hazır değerleri toplamı, döner varlık grubu içinde % 72,6, aktif yapı içinde ise %31 oranında yer almış olup bu değerlerin 4 bin TL'sini kasa mevcudu, 1.279 bin TL'sini alınan çekler ve 107.143 bin TL'sini de bankalardaki mevduat oluşturmuştur.

Sayım tutanakları incelenerek kasa mevcudunun kasa hesabı ile mutabık olduğu görülmüştür.

Alınan çekler hesabında görülen 1.279 bin TL'nin, 1.130 bin TL sı kurtarma yardım bedeline karşılık PALMADİ Denizcilik Şirketi'nden teminat olarak alınan 600 bin Avro tutarındaki blokeli çek bedelinden, bakiye 149 bin TL ise çeşitli acente taşımacılık firmalarından yılın son günlerinde alınan blokeli çek bedellerinden oluşmuştur. Acente ve taşımacılık firmalarından alınan çekler müteakip dönemde tahsil edilerek hesaplara alınmıştır.

Bankalar hesabının ayrıntısı, bankalar itibariyle aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Bankanın unvanı	Önceki dönem Bin TL	Cari dönem Bin TL	Fark Bin TL
1- Yurtiçi bankalar			
a) Kamu bankaları:			
- T.C. Ziraat Bankası	3.469	4.968	1.499
- T.Vakıflar Bankası	50.016	102.175	52.159
- T.Halk Bankası	1	-	(1)
Toplam (a)	53.485	107.143	53.658
b) Özel bankalar:	-	-	-
Toplam (b)			
2- Yurtdışı bankalar	-	-	-
Genel Toplam	53.485	107.143	53.658

Kuruluşun yılsonu banka mevduat toplamı, geçen yıla göre %100 oranında 53.658 bin TL'lik artışla 107.143 bin TL olmuştur. Kuruluş 2011 yılında Kamu Haznedarlığı Genel Tebliği çerçevesinde üç kamu bankası ile bankacılık işlemlerini sürdürmüştür. 2011 yılı sonu itibariyle Kuruluşun Halk Bankası dışındaki kamu bankalarında 103.582

bin TL ve 3.561 bin TL karşılığı olan dolar mevduatı bulunmaktadır. Yapılan incelemede, dönem sonu banka hesap özetleri ile banka hesaplarının mutabık olduğu görülmüştür.

C – Ticari alacaklar:

Kısa vadeli ticari alacakların ayrıntısı aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Ticari alacaklar	Önceki dönem Bin TL	Cari dönem Bin TL	Fark Bin TL
Ca) Alıcılar	6.289	6.201	(88)
Cb) Verilen depozito ve teminatlar	5	-	(5)
Cc) Diğer ticari alacaklar	714	161	(553)
Cd) Şüpheli ticari alacaklar	4.285	5.212	927
Toplam	11.293	11.574	280
Ce) Şüpheli ticari alacaklar karşılığı (-)	4.285	5.212	927
Alacaklar Net Toplamı	7.008	6.362	(646)

Kuruluşun ticari alacaklar net toplamı, önceki döneme göre 646 bin TL azalarak 6.362 bin TL düzeyinde gerçekleşmiştir. 2011 yılında şüpheli hale gelip, karşılık ayrılan alacak tutarı geçen yıla göre 927 bin TL artış göstermiştir. Ticari alacakların ayrıntısı aşağıda incelenmiştir.

Ca) Alıcılar:

Alıcılar hesabının ayrıntısı aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Alıcılar	Önceki dönem Bin TL	Cari dönem Bin TL	Fark Bin TL
-Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idarelerinden	16	16	-
-Kamu iktisadi teşebbüslerinden	1.892	-	(1.892)
-Müesseselerden			
-Bağlı ortaklıklardan			
-İştiraklerden			
-Gerçek ve tüzel kişilerden	4.381	6.158	1.777
-Yurt dışından alacaklar	-	-	-
-Diğer ticari alacaklar	-	27	27
Toplam	6.289	6.201	(88)

Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idarelerinden olan alacağın 5 bin TL'si TC Başbakanlık, 4 bin TL'si Ulaştırma Bakanlığı 2 bin TL sı Balıkesir İl Sağlık Müdürlüğü, 3 bin TL'si İzmit Büyükşehir Belediyesi ve 2 bin TL sı da çeşitli kurum ve kuruluşlardan olan alacakları içermektedir.

Kuruluşun, gerçek ve tüzel kişilerden alacaklar toplamı 2011 yılı sonu itibariyle 6.158 bin TL olup bu tutarın 3.431 bin TL sı yurt içi acentelerden, 2.727 bin TL sı ise gerçek ve tüzel kişilerden olan alacakları ifade etmektedir. 3.431 bin TL tutarındaki çeşitli acente ve gemicilik faaliyeti ile işigal eden yurt içi firmalarda doğan alacağın 3.212 bin TL'lık kısmı Ocak/2012 ayında tahsil edilmiştir. Bu hesapta kayıtlı 219 bin TL tutarındaki alacak tutarı acente niteliğindeki CANTAŞ Denizcilik Şirketine ait gemilerin borcunu içermektedir. Kuruluş Hukuk Müşavirliğince, Şubat-2012 tarihinde 212 bin TL tutarındaki alacak için yasal takibe gidilerek, Haziran-2012 tarihine kadar 67 bin TL tutarında tahsilât yapılmıştır. Bu tarih itibariyle açılan dava tutarı 187 bin TL' dan tahsil edilemeyen alacak tutarı 145 bin TL olup bakiye 25 bin TL, Diğer Ticari Alacaklar hesabına intikal etmiştir.

Kuruluşun, gerçek ve tüzel kişilerden olan alacak tutarı ise yılsonu itibariyle 2.727 bin TL olarak gerçekleşmiştir. Bu füzyon tutarın, 1.988 bin TL Genel Müdürlük, bakiye 739 bin TL sı ise Telsiz Müdürlüğüne ait alacak kalemidir. Genel Müdürlük bilançosunda kayıtlı 1.988 bin TL tutarındaki alacağın 129 bin TL sı deniz haberleşme hizmetinden tahakkuk eden, 8 bin TL sı bazı şirketlerin GSM gemi görüşme bedellerinden, 4 bin TL sı amatör telsizcilik belge ücretlerinden ve 1.848 bin TL sı da çeşitli gerçek ve tüzel kişilerden Kuruluş faaliyet konusu ile ilintili hizmetlerden doğan alacakları içermektedir. Denetim tarihi itibariyle 1.848 bin TL tutarındaki Genel Müdürlük alacağının 156 bin TL sı tahsil edilerek kapanmış, 797 bin TL sı tahsili gecikmiş olmasına karşın şüpheli alacak niteliğini kazanmamış hesapların izlendiği (127) kodlu hesaba nakledilmiş, 895 bin TL tutarındaki alacak ise tahsil edilememiş olup davalar devam etmektedir. Bu tutarın 807 bin TL sı Akar Grup Deniz Taşımacılık Ticaret Limitet Şirketi ve İş ortaklığından dava konusu olan alacaktır.

Kuruluş, 2006 yılında 2 adet Fi-Fi Römorkör alımı için ihale açmış olup ihaleyi kazanan Akar Grup Deniz Taşımacılık Ticaret Limitet Şirketi ve İş ortaklığı şirketleri ile 28.07.2006 tarihinde bir sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşme ve ekleri uyarınca inşa edilen römorkörlerin garanti kapsamında yüklenici firma tarafından yapılması ve onarılması gereken eksik işlerinin bu süre içinde yapılmadığı, bu nedenle de Kuruluşça, piyasadaki diğer firmalardan bu tür iş ve eksikliklere yönelik hizmet satın alındığı ve bunun maliyetinin de 679,8 bin TL olduğu belirlenmiştir. Bunun yanı sıra ilgili deniz taşıtlarının, şartnamenin ilgili maddesi kapsamında atıl kaldığı, 121 gün süreye ilişkin olarak Kuruluşça yüklenici aleyhine 605 bin Avro ceza tahakkuk ettirildiği tespit edilmiştir. Bunun üzerine Yüklenici firmanın, 540 bin Avro tutarındaki teminat mektubunun nakde çevrilerek masraf ve ceza tutarlarının bir kısmının karşıladığı ancak 807 bin TL kısmının karşılanmadığı görülerek bu tutar kadar alacak kaydı yapılarak Şirketin borçlandırıldığı tespit edilmiştir. Kuruluşça, KDV dâhil 679,8 bin TL ve İdari Şartnamenin 54 üncü maddesi gereği kesilen 605 bin Avro tutarındaki cezanın, yüklenicinin 540 bin Avro teminatının nakde çevrilerek borcundan mahsup edilmesi sonucu kalan 807 bin TL tutarındaki alacağının ferileriyle birlikte tahsili için İstanbul 48 inci Asliye Ticaret Mahkemesine 2011/348 sayılı esas ile dava açılmıştır.

Diğer ticari alacaklar hesabında kayıtlı 27 bin TL'nin, 10,5 bin TL'si kiralanan deniz feneri ve müştemilatına ait kira, 16,5 bin TL'si da telsiz istasyonu kira bedellerini içermektedir. Denetim tarihi itibarıyla, 16,5 bin TL tutarındaki alacak tahsil edilmiş olup 10,5 bin TL tutarındaki alacak ise 6111 sayılı Kanun çerçevesinde yapılandırılarak taksitler halinde tahsil edilmektedir.

Cc) Diğer ticari alacaklar:

Diğer ticari alacaklar, önceki döneme göre %77,5 oranında 553 bin TL azalarak 161 bin TL düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu alacakların tamamı, hukuki yollardan tahsil edilmesi için Hukuk Müşavirliği'ne intikal ettirilen ve 2011 yılı sonu itibarıyla henüz icra takibi veya dava açılmamış gerçek ve tüzel kişilerden alacakları göstermektedir. Henüz şüpheli alacak niteliğini kazanmayan 161 bin TL tutarındaki diğer ticari alacakların 156 bin TL'si Genel Müdürlük, 5 bin TL'si ise Telsiz Müdürlüğüne ait alacaklardan oluşmaktadır.

Cd) Şüpheli ticari alacaklar:

Vadesinde tahsil edilemeyen ve ileride tahsil edilip edilemeyeceği kesin olarak belli olmayan senetli veya senetsiz alacaklar "şüpheli alacak" ile ilgili işlemler Vergi Usul Kanunu'nun 323'üncü maddesi ile düzenlenmiştir. Kanunun bu maddesine göre ticari kazancın elde edilmesi ve idame ettirilmesi ile ilgili olmak şartıyla;

Dava veya icra safhasında bulunan alacaklar ile yapılan protestoya veya yazı ile bir defadan fazla istenilmesine rağmen borçlu tarafından ödenmemiş bulunan dava ve icra takibine değmeyecek derecede küçük alacaklar, şüpheli alacak durumuna düşmektedir.

Kuruluşun, fener, tahlisiye ve telsiz ücretlerinden oluşan ve şüpheli hale gelen ticari alacaklar toplamı geçen yıla göre %21,6 oranında artış göstererek 5.212 bin TL düzeyine yükselmiştir. Şüpheli alacaklar hesabında kayıtlı füzyon 5.212 bin TL'nin 4.836 bin TL'si Genel Müdürlük, 376 bin TL'si ise Telsiz Müdürlüğüne ait bulunmaktadır. Genel Müdürlük hesaplarında kayıtlı olan ve 1997- 2011 yılları arası 2944 adet dava konusu olmuş fener ve tahlisiye ücretlerinden oluşan ve kayıtlı değeri 4.804 bin TL olan ticari alacaklar her geçen yıl artmaktadır. Telsiz Müdürlüğüne ait 376 bin TL tutarındaki şüpheli alacaklar toplamı ise 2009-2011 yılları arasında yaklaşık 8 bin kalemden oluşan amatör telsizcilere ait küçük tutarlardan teşekkül etmektedir.

Kuruluşun yukarıda da ifade edildiği üzere 1997-2011 yılları arasında fener ve tahlisiye hizmet ücretlerinden dolayı acentelerden tahsil edilemeyen alacaklara ilişkin detaylı bilgileri içeren tablolar aşağıdadır.

Sayıştay

Yıl	Davalı Dosya Sayısı Adet	Şüpheli Alacak Toplamı Bin TL	Tahlisiye Ücreti Bin TL	Fener Ücreti Bin TL	Faiz Bin TL
1997	2	2.975			
1998	-	-			
1999	30	23.249			
2000	137	164.657			
2001	118	201.482			
2002	91	269.914			
2003	79	77.300			
2004	33	13.029			
2005	30	26.838			
2006	72	66.809			
2007	130	96.518			
2008	163	178.809			
2009	512	986.888			
2010	610	1.020.700			
2011	938	1.674.776			
Toplam	2.944	4.803.952	705.649	2.234.717	1.863.586

KEGM, Türkiye kıyılarında kurulmuş bulunan ve ileride kurulacak olan fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini, sis düdüklarini ve benzeri kıyı emniyeti cihaz ve tesislerini ve can kurtarma istasyonlarını tekel şeklinde işletmekle görevli olup yapılan bu hizmetler karşılığında gemilerden sefer durumlarına göre NT (net ton) üzerinden bir tarife çerçevesinde fener ve tahlisiye ücreti tahsil etmektedir. Gemilerden 10 çeşit fener, 3 çeşitte tahlisiye ücreti alınmaktadır. Tarifeye göre transit olarak geçen gemiler Çanakkale veya İstanbul Boğaz'ından ilk giriş tarihinden, boğazlara girdikten sonra herhangi bir Türk Limanına uğrayan gemiler giriş tarihinden itibaren 7 takvim günü içerisinde geçiş ücretlerini ödemekte yükümlüdürler. Fener ve tahlisiye ücretlerini tarifede gösterilen süre içinde veya tarife hükümlerinin icabettirdiği usul, şekil ve tarzda ödemeyen gemilerin, ödeme süresinin bitiş tarihini takip eden günden itibaren 30 takvim günü içinde yapılan ödemelerde esas ücrete %1.40 ilavesiyle, 31-60 güne kadar sürelerdeki ödemelerde ise toplam ücrete %50 ve izleyen her 30 gün içinde o güne kadarki toplamın %1.40 ilavesiyle ödeyeceği şeklinde düzenlenmiştir.

Kuruluşun 2011 yılı sonu itibariyle hukuki safhaya intikal etmiş 2.235 bin TL sı fener, 706 bin lirası tahlisiye ücreti ve 1.863 bin TL sı da ceza(faiz) olmak üzere toplam 4.804 bin TL tutarında şüpheli duruma gelmiş alacağı bulunmaktadır. Tahsili şüpheli hale gelmiş alacaklar KEGM' nün kuruluşu yılı 1997 yılından itibaren bilançoda yer almakta olup toplam 2.944 adet dosyadan oluşmaktadır. Kuruluşun bu hizmet türünden doğan alacakları son yıllarda artış trendin içinde olup özellikle 2009-2011 yılları arasında ki 2060 alacak dosyasının toplam tutarı 3.683 bin TL ulaşmış ve bu tutar şüpheli alacakların %77 sini oluşturmuştur.

Sayıştay

Şüpheli alacaklar hesabında kayıtlı olan ve 2011 yılı sonu itibariyle tahsil edilemeyen fener ve tahlisiye ücretlerinin “acente “ ve “gemi” bazında ayrıntılı verileri ise aşağıdadır.

Acente Adı	Gemi Dosya Sayısı Adet	Şüpheli Alacak Tutarı Bin TL
A-S Denizcilik	68	533.412
Cantaş Denizcilik	55	507.885
N.Dnz.İKM.	168	333.276
Ekspres	131	221.336
Tero Denizcilik	13	188.666
Goldenho	48	149.658
Zaimoğlu	10	127.313
Yıldıray	40	120.456
Bay Marıne	68	114.922
Bayraktar	34	102.623
Efya Denizcilik	39	80.426
Doğuş Denizcilik	28	71.487
Zihni vap	3	67.559
Dolfin	36	54.729
Boztepe	16	49.443
Armada Denizcilik	26	47.333
İst.34.Va	26	44.859
Kermantra	31	44.828
Karas	22	41.233
Aslan trans	9	39.191
Nejem	8	38.684
Akarser	13	38.436
Altıntaş	32	35.785
Aslı Denizcilik	14	34.035
Pupa Gemicilik	11	33.574
Alfatank	32	31.980
Hantallar	126	30.758
Ayanoğlu	20	30.467
Interglo	13	30.184
Nacıseli	17	28.902
Transist	12	28.709
Anka Denizcilik	48	27.488
Sebat	39	27.069
İlk 33 Acente Toplamı	1256	3.356.721
Diğer 393 Acente Toplamı	1688	1.447.230
Acente Genel Toplamı	2944	4.803.952

Sayıştay

Gemi Adı	Gemi Dosya Sayısı Adet	Şüpheli Alacak Tutarı Bin TL
Celelamar	10	154.617
Oganbey	19	87.573
Anka	32	85.375
Fraternity	2	62.846
Nasuhi	38	55.614
Hacı Hilmi Bey	16	49.443
Hakkı Çillioglu	17	47.249
Marupol	7	45.311
Dlrose	3	36.941
Orhan Ayanoğlu	11	34.967
Zeyno	17	34.188
Navıgadaması	4	34.119
Kırklareli	14	34.035
Ionianwave	4	33.908
Gül Oya	11	33.574
Maranpythia	1	32.463
Champion Pacific	4	32.187
Patroclus	1	31.336
Klara	3	30.635
Zouzou	4	30.254
Hantallar	126	30.001
Navıggerakas	3	29.847
Anazı	4	29.582
Asya Nehir	8	29.523
Alfa Karadeniz	29	29.440
Naci Selimoğlu	17	28.902
High spirit	2	28.588
Navıosphoenix	1	27.961
Tara Kaptanoğlu	8	27.220
Alpinemystery	2	27.058
Cem Şener	14	26.929
Mercana	4	26.242
Sparcorvus	1	25.239
Havva Selimoğlu	14	24.622
İlk 34 Gemi Toplamı	451	1.377.808
Diğer 741 Gemi Toplamı	2.493	3.426.143
Genel Toplam	2944	4.803.952

Kuruluşun şüpheli alacakları “acente” olarak incelendiğinde A-S Denizcilik Acente Şirketi 68 dosya ve 533 bin TL ile ilk sırada yer almakta olup bunu 55 dosya ve 508 bin TL ile CANTAŞ Denizcilik Acente Şirketi izlemektedir. Bu değerlendirme hukuki sürece

intikal etmiş dosya bazında yapıldığında ise N-İKM Denizcilik Acente Şirketi 168 dosya ile ilk sırada yer almakta olup bunu 131 dosya ile EKSPRES Denizcilik Acente Şirketi ve 126 dosya ile de HANTALLAR Denizcilik Acente Şirketi izlemektedir. 426 acentenin ilk 33'ünün borcu 1.256 dosyada 3.357 bin TL tutarına ulaşmıştır. Bu ise genel toplam içerisinde %70 seviyesini oluşturmaktadır.

Değerlendirme, borçlu olan “gemi” düzeyinde yapıldığında ise, CLELIAMAR gemisi 10 dosya ve 155 bin TL borç ile ilk sırada yer almakta iken bunu 19 dosya ve 88 bin TL borç ile OGANBEY, 32 dosya ve 85 bin TL ile de ANKA gemileri izlemektedir. Hesapta kayıtlı verilere göre, 1997-2011 yılları arasında toplam 775 adet geminin, fener ve tahlisiye ücretinden dolayı şüpheli hale gelmiş 4.804 bin TL borcu bulunmaktadır.

Yapılan incelemelerde borcunu ödemeyen gemi ve donatanlara yönelik hizmetlerin Türk Boğazlarında ve karasularında güvenli seyir noktasından hareket ile herhangi bir yaptırım uygulanmadan devam ettiği ancak yukarıda ki listelerde de görüleceği üzere bazı gemi ve donatanların borçlarını ödeme konusunda gayret ve iyi niyet içerisinde bulunmadığı görülmektedir.

Fenerler ve Tahlisiye Ücretler Tarifesinin 15 inci maddesinde borcunu ödemeyenlere ilişkin düzenlemede “ Bu tarife hükümlerine göre fener ve tahlisiye ücret ve cezalarını ödemeyen gemiler ve donatanları ve kaptan ve acenteleri hakkında umumi hükümlerle birlikte 233 sayılı KHK ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 15 inci maddesi uygulanır. Ücret ve cezalardan kaptan, donatan ve acenteler müteselsilen sorumludurlar.” Hükmü yer almaktadır. Ancak 618 sayılı Kanunun 15 inci maddesi, 5728 sayılı Kanunun 578 inci maddesi ile 08.02.2008 tarihi itibarıyla yürürlükten kaldırılmış olduğundan fener ve tahlisiye ücretlerinin tahsiline yönelik olarak Kuruluşun; genel hükümler başta olmak üzere 233 sayılı KHK de alacakların tahsili ile ilgili direkt bir hüküm bulunmadığı bahisle Kararnamenin 1 inci maddesinin (c) bendinde düzenlenen “ verimli çalışma ilkesi” çerçevesinde çözüm üretmesi gerekmektedir.

Kuruluşun fener ve tahlisiye ücret tarifesine göre hizmet verdiği gemiler ve acente şirketlerinden olan ve her geçen yıl artış göstererek 2011 yılı sonu itibarıyla 4,8 milyon TL düzeyine ulaşan ve şüpheli alacak hesabında izlenen ticari alacak artışının önlenmesinin yanı sıra tahsiline de yönelik olarak;

Açılmış olan davaların hukuki sürecinin hassasiyetle izlenerek sonuçlandırılmasının yanı sıra, verilen bu tip hizmetlere ait ücretlerin tahsilinde var olan sorunların çözümü için gerek Kuruluş iç mevzuatında bu amaca yönelik düzenlemeler yapılması, gerekse ilgili Bakanlık başta olmak üzere sektördeki diğer kurum, kuruluş ve şirketler ile sorunun çözümü konusunda işbirliğine gidilmesi önerilir.

Ce) Şüpheli ticari alacaklar karşılığı (-) :

Tek Düzen Muhasebe Sistemi çerçevesinde şüpheli hale gelme ve karşılık ayrılma ölçütleri farklılık arz etmekte olup koşullardan birisinin varlığı halinde alacak şüpheli hale gelmekte ve karşılık ayrılması gerekmektedir. Ödeme süresi geçen bir alacağın; En az iki defa vadesi uzatılmış, protesto edilmiş, yazı ile en az iki defa istenmiş, İcra safhasına

aktarılmış olması halinde söz konusu alacak şüpheli hale gelmektedir. Kuruluşta bu çerçevede içerisinde şüpheli ticari alacak durumuna gelen tüm alacakları için karşılık ayırmış ve bu karşılık tutarı 2011 yılı sonu itibariyle 5.212 bin TL düzeyinde oluşmuştur.

Telsiz Müdürlüğüne ait 376 bin TL tutarındaki şüpheli alacaklar toplamı ise 2009-2011 yılları arasında yaklaşık 8 bin kalemden oluşan amatör telsizcilere ait küçük tutarlardan teşekkül etmektedir. Bu tip alacakların bir kısmının alacak masrafları ise alacak tutarlarından daha yüksek olacaktır.

Geçmiş yıllara ait bulunan, alacak ve icra takipleri yapılmış olmasına karşın iflas eden ya da gayri faal acentelerden olan ve “değersiz alacak” durumuna düşen şüpheli alacakların, Yönetim Kurulu kararı ile sonuç hesaplarına kaydedilmesi önerilir.

D - Diğer alacaklar:

Kuruluşun ticari olmayan diğer alacaklarının yılsonu bakiye toplamı 13.539 bin TL olup önceki yıla göre % 216 oranında artmıştır. Bu tutarın;

13.188	“	“	diğer çeşitli alacaklardan,
57	“	“	personelden alacaklardan,
<u>294</u>	“	“	şüpheli diğer alacaklardan,
13.539	“	“	oluşturmuştur.

57 bin TL tutarındaki personelden alacaklar, personelin avans, harcırah, telefon ve tedavi giderleri katılım payından meydana gelmiş olup müteakip dönemde tahsil edilerek kapatılmıştır.

Diğer çeşitli alacaklarda yer alan 13.188 bin TL'nin, 5.303 bin TL'si TDİ AŞ'nden kılavuzluk hizmetlerinin devri ile birlikte 2010-Haziran ayı itibariyle Kuruluşa naklen geçen personelin Şirketteki hizmet sürelerinin karşılığı kıdem tazminatından 7.811 bin TL'si 2010 ve 2011 yıllarına ait iade alınacak KDV 'den doğan,50 bin TL'si Anadoluhisarı Sosyal Tesisinde kullanılan post makinesinden çekilen sliplerin 2012 yılında tahsil edilecek tutarından,5 bin TL'si nakil vasıtalarına ait fazladan tahakkuk ettirilerek ödenen vergi tutarından,10 bin TL sı icra dairelerinden ve bakiye 9 bin TL'si ise çeşitli diğer alacaklardan oluşmaktadır.

7.811 bin TL tutarındaki iade edilecek KDV, 3065 sayılı KDV Kanununun 13'üncü maddesine eklenen (b) bendi ile deniz ve hava taşıma araçları için liman hava meydanlarında yapılan hizmetlerin katma değer vergisini içermektedir. Bu işlemlere ait Kuruluşa iade edilecek KDV tutarı Gelir İdaresi Başkanlığının 27.10.2010 tarih ve 53 Seri No lu Tebliği uyarınca işleme tabi tutulmakta olup denetim tarihi itibariyle 58 bin TL tutarındaki iade işlemi yapılmıştır.

İncelemeler sırasında, TDİ AŞ.'den olan kıdem tazminatı alacaklarının 5.060 bin TL'si ile 50 bin TL tutarındaki post cihazı alacakları ve 10 bin TL tutarındaki icra alacakları ile diğer küçük tutarlı alacakların tahsil edildiği görülmüştür.

Şüpheli diğer alacaklar toplamı 294 bin TL olup Kuruluş Teftiş Kurulu raporları doğrultusunda, personelinden olan alacaklardan oluşmakta olup tamamı ile ilgili mahkeme süreci devam etmektedir. Bu alacaklar ticari faaliyet ile ilgili olmadıkları için karşılık ayrılmamıştır.

E – Stoklar:

Kuruluş stokları, dönem sonunda, bir önceki döneme göre %31,5 oranında 734 bin TL artarak, 3.062 bin TL'ye ulaşmıştır. Stokların, 2.880 bin TL'si gemi bunkerlerinde olan ilk madde ve malzeme, 135 bin TL sı yiyecek ve içecek bakiye 47 bin TL ise akaryakıt stoklarını içermektedir. Denetim sırasında Kuruluşun stoklarını muhafaza ettiği ambarlar ve kayıt sistemi incelenmiş olup kayıt sisteminin düzenli olarak yapıldığı, stoklama alanlarının ise amaca uygun tasarlandığı görülmüştür. Kuruluşta stok takip sistemi hem MİKROTOP paket programı hem de ERP sistemi ile (mali işlerle uyumluluk) izlenmekte olup malzeme stoklarının değerlemesi FİFO (ilk giren ilk çıkar) yöntemine göre yapılmaktadır.

G – Gelecek aylara ait giderler ve gelir tahakkukları:

Hesap grubunda yer alan 395 bin TL'lik bakiyenin, 138 bin TL'sini gelecek aylara ait giderler, 257 bin TL'sini ise gelir tahakkukları teşkil etmiştir.

Gelecek aylara ait giderlerin tamamı, Kuruluşun kiralık olarak kullanmakta olduğu gayrimenkullerin 2012 yılına yansıyan ve peşin ödenen kira bedellerinden oluşmuştur.

257 bin TL ise vadesi, Ocak-2012 ayının çeşitli günlerinde biten 3 adet vadeli mevduat hesabının 2011 dönemine ait olan faiz tahakkukları olup 2012 yılı içinde ilgili gelir hesaplarına intikal ettirilmiştir.

H – Diğer dönen varlıklar:

Diğer dönen varlıklar hesabında yer alan 17.664 bin TL'nin 1 bin TL'si iş avanslarını, 41 bin TL'si personel avanslarını, 17.622 bin TL'si de diğer çeşitli dönen varlıklar ifade etmektedir.

Personel avansları harcırah ve istihkak avansı olup Aralık/2011 dönemine ait bulunmaktadır. Söz konusu avanslar müteakip dönemde tahsil edilerek kapatılmıştır.

Diğer çeşitli dönen varlıklar toplamı 17.622 bin TL'nin;

-17.398 bin TL'si, Kuruluş ile TERSAN Tersanecilik Taşımacılık Sanayi ve Ticaret AŞ arasında imzalanan 4 adet römorkör alıma ilişkin sözleşme çerçevesinde 2 adet römorkörün bakiye bedeli olan 7.014 bin Avro tutarının 2012 yılında ödenecek TL karşılığını ifade etmektedir.

-163 bin TL'si SSK anapara gecikme zammı ve vergi dairelerince tahakkuk ettirilen gelir vergisi ve cezası ile ilgili olup idare ve hukuk mahkemelerinde konuya ilişkin davalar açılmış ve hukuki süreç devam etmektedir.

-56 bin TL'lik tutar, 2012 yılında Kuruluş tarafından İstanbul'da düzenlenecek olan Uluslararası IALA VTS Sempozyumu için, bedeli daha sonra katılımcılardan alınacak katkı payından karşılanmak üzere emanet olarak hesaplara alınan salon ücretinin %50'sini göstermektedir.

- Bakiye 5 bin TL ise çeşitli dönen varlık kalemlerinden oluşmuştur.

II – Duran varlıklar:

Duran varlıklarını oluşturan değerler aşağıda incelenmiştir.

A – Ticari alacaklar:

Dönem sonunda 86 bin TL azalarak 172 bin TL olan uzun vadeli ticari alacakların tamamı verilen depozito ve teminatlar hesabından oluşmuştur. Hesapta PTT, elektrik, su, gaz idarelerine verilen depozitolar ile mahkemelere, İcra iflas dairelerine ve diğer kuruluşlara verilen teminatlar yer almaktadır. Bu depozito ve teminatlardan 93 bin TL'lik kısmı elektrik idaresine verilen depozitolar ile 75 bin TL'lik mahkeme ve icra dairelerine verilen teminatlara aittir.

C – Mali duran varlıklar:

Mali duran varlıklar hesap grubunun dönem sonu net bakiyesi 2.741 bin TL'nin tamamı, Kuruluşun iştiraki olan Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şti'deki %48,9 oranındaki sermaye payını ifade etmekte olup sermaye taahhüdünün tamamı ödenmiştir.

İştiraklerle ilgili ayrıntılı açıklama Raporun "İşletme Çalışmaları" bölümünde yapılmıştır.

D – Maddi duran varlıklar:

Kuruluşun maddi duran varlıklarının dönem içi hareketleri ve dönem sonu bakiyeleri aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Sayıştay

Maddi duran varlıklar	2010'dan devir Bin TL	2011 yılında		2012'e devir Bin TL
		Giren Bin TL	Çıkan Bin TL	
- Arazi ve arsalar	3.713	-	-	3.713
-Yer altı ve yer üstü düzenleri	138.878	90	-	138.967
- Binalar	26.003	9.587	132	35.458
- Tesis, makine, cihazlar	19.780	485	411	19.854
- Taşıtlar	176.037	43.962	2.559	217.440
- Demirbaşlar	9.706	860	113	10.453
- Diğer maddi duran varlıklar	478	-	-	478
Toplam (Brüt)	374.595	54.984	3.215	426.363
Birikmiş amortismanlar (-)	249.729	18.043	783	266.989
Toplam (Net)	124.866	36.941	2.432	159.374
Yapılmakta olan yatırımlar	220	38.659	1.739	37.140
Yatırım avansları	42.716	1.120	43.836	-
Yatırım toplamı	42.936	39.779	45.575	37.140
Genel Toplam	167.802	76.720	48.007	196.514

Maddi duran varlıklar 2010 yılından brüt edinme değeri, 374.595 bin TL olarak devretmiş, dönem içinde 54.984 bin TL'lik giriş ve 3.215 bin TL'lik çıkış gerçekleşmiş olup dönem sonunda MDV tutarı 426.363 bin TL'ye yükselmiştir. Bu değerden 266.989 bin TL tutarındaki birikmiş amortismanların tenzili sonucu, MDV net değeri 159.374 bin TL düzeyinde gerçekleşmiştir. Yapılmakta olan yatırımların tamamlanarak ilgili hesaplarına intikal etmesi sonucunda ise 2012 yılına devreden MDV tutarı 196.514 bin TL olarak gerçekleşmiştir.

2011 yılında MDV' ye 45.575 bin TL tutarında giriş olmuştur. Bu girişler; 9.790 bin TL tutarında Seyit Onbaşı Römorkörü, 32.901 bin TL tutarında 4 adet Hızlı Tahlisiye Botu, 1.110 bin TL tutarında Fener Bakım ve Transfer Botu, 1.357 bin TL tutarında çeşitli demirbaşlar ile 417 bin TL tutarında bazı istasyonların bakım ve onarım harcamalarına aittir.

2011 yılında MDV grubu içinde "Binalar" hesabına yapılan 9.587 bin TL girişin, 9.386 bin TL sı kılavuzluk hizmetlerinin 2010 yılında Kuruluşa devri sonucunda TDİ AŞ.'den devralınan binaların emlak değerlerindeki artış ile ilgilidir. Bu artışlar;

- 416 bin TL değerli Çanakkale Mehmetçik Kılavuzluk İstasyon,
- 5.638 bin TL değerli İstanbul Telli Baba Kılavuzluk İstasyon,
- 2.097 bin TL değerli İstanbul Harem Kılavuzluk İstasyon,
- 1.235 bin TL değerli İzmir İşletme Müdürlüğü, binalarının ek emlak değerlerinden oluşmuştur. Bakiye 201 bin TL ise, bazı istasyonların bakım ve tadilat masraflarından kaynaklanmıştır.

Sayıştay

MDV 'den çıkışı yapılan 3.215 bin TL tutarındaki değer ise ekonomik ömrünü doldurmuş muhtelif römorkör, bot, fener cihazları, bilgisayar cihazları ile muhtelif demirbaşlardan meydana gelmiştir. Bunların içinde ağırlıklı MDV kalemi, 2.450 bin TL ile Hamit Kaplan Tarak Gemisine ait olup, 589 bin TL'sı çeşitli malzeme ve bakiye 176 bin TL'sı da çeşitli bot ve römorkörlerin ihraç değerlerine aittir.

Maddi duran varlık birikmiş amortismanlarının 2011 yılı hareketlerini gösteren çizelgeye aşağıda yer verilmiştir.

Birikmiş amortismanlar	2010'dan devir Bin TL	2011 yılında		2012'e devir Bin TL
		Giren Bin TL	Çıkan Bin TL	
-Yer altı ve yer üstü düzenleri	136.888	87	-	136.975
- Binalar	18.886	1.770	-	20.656
- Tesis, makine, cihazlar	11.271	1.133	371	12.033
- Taşıtlar	76.379	13.705	333	89.751
- Demirbaşlar	5.943	1.297	79	7.161
- Diğer maddi duran varlıklar	362	51	-	413
Toplam	249.729	18.043	763	266.989

Birikmiş amortismanlar 2010 yılından 249.729 bin TL devretmiş olup 2011 yılında 18.043 bin TL'lik amortisman girişi olmuş buna karşılık ihraç veya satış nedeniyle 763 bin TL değerinde MDV amortisman çıkışı meydana gelmiştir. Dönem sonunda ayrılan toplam amortisman tutarı 266.989 bin TL'ye ulaşmıştır. Kuruluşta amortisman ayırma uygulaması VUK hükümleri çerçevesinde eşit tutarlar yöntemine göre yapılmaktadır.

Maddi duran varlıkların edinme değerlerine göre itfa edilme durumları aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Sayıştay

Maddi duran varlıklar	Edinme Değeri Bin TL	Birikmiş amortismanlar		
		Bin TL	Edinme değerine göre %	Net değer Bin TL
- Arazi ve arsalar	3.713			3.713
-Yer altı ve yer üstü düzenleri	138.967	136.975	98,6	1.992
- Binalar	35.458	20.655	58,3	14.803
- Tesis, makine, cihazlar	19.854	12.033	60,6	7.821
- Taşıtlar	217.440	89.751	41,2	127.689
- Demirbaşlar	10.453	7.161	68,5	3.292
- Diğer maddi duran varlıklar	478	414	86,5	64
Ara toplam	426.363	266.989	62,6	159.374
Yapılmakta olan yatırımlar (yatırım avansları dahil)	37.140	-	-	37.140
2011	463.503	266.989	57,6	196.514
2010	417.531	249.729	59,8	167.802
Fark	45.972	17.260		28.712

Çizelgeden görüleceği üzere 2011 yılında Kuruluşun maddi duran varlıklarının (yatırımlar hariç) %62,6'si amortismanına tabi tutulmuştur. 2010 yılında %66,7 olan bu oran, son dönemde deniz taşıtları alımına yönelik yapılan yatırımlar ve TDİ'den devralınan MDV ek maliyetlerinden kaynaklanan nedenlerden dolayı 5,1 puan düşme göstermiştir. Diğer taraftan rıhtım ve mendireklerden oluşan yer altı ve yerüstü düzenlerinin tamamına yakın kısmına amorti edildiği görülmektedir.

E – Maddi olmayan duran varlıklar :

Hesap grubunun brüt tutarı 603 bin TL'nin 58 bin TL'si irtifak hakları ve lisans hesabı, 545 bin TL'si diğer maddi olmayan duran varlıklar hesabı, 140 bin TL'si de birikmiş amortismanlar hesabı bakiyelerinden oluşmuş olup 2012 yılına net 463 bin TL tutarında maddi olmayan duran varlık devretmiştir.

Haklar hesabında yer alan 58 bin TL'nin, 18 bin TL'si de genel müdürlük binasına takılan yangın algılama sisteminin lisans hakkını, 40 bin TL sı ise İnci burnu kılavuzluk istasyonu taşınmazına ait irtifak hakkını göstermektedir.

Brüt 545 bin TL tutarındaki diğer maddi olmayan duran varlıklar ise Kuruluşun kurumsal anti virüs ve firewall lisans yazılım programlarına ilişkin olup 140 bin TL tutarındaki amortismanın düşülmesi sonucunda net 505 bin TL olarak 2012 yılına devretmiştir.

-Nazım hesaplar :

Nazım hesaplarla ilgili açıklamalara bilançonun pasif alt bölümünde yer verilmiştir.

Pasif :

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2011 yılı bilançosunun pasifini oluşturan değerler önceki yıl değerleriyle karşılaştırmalı olarak aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Pasif	Önceki dönem		Cari Dönem		Fark
	Bin TL	%	Bin TL	%	Bin TL
I- Kısa vadeli yabancı kaynaklar					
A- Mali borçlar	-	-			
B- Ticari borçlar	4.940	2,1	23.267	6,7	18.327
C- Diğer borçlar	465	0,2	428	0,1	(37)
D- Alınan avanslar	-	-	-	-	-
E- Yıllara yaygın inşaat ve onarım hak edişleri	-	-	-	-	-
F-Ödenecek vergi ve diğer yükümlülükler	14.202	5,9	21.669	6,2	7.467
G- Borç ve gider karşılıkları	72	0,0	24	-	(48)
H- Gelecek aylara ait gelirler ve gider tahakkukları	450	0,2	498	0,1	48
I- Diğer kısa vadeli yabancı kaynaklar	53.352	22,3	63.827	18,3	10.475
Toplam (I)	73.481	30,7	109.714	31,4	36.233
II- Uzun vadeli yabancı kaynaklar					
A- Mali borçlar	-	-	-	-	-
B- Ticari borçlar	-	-	-	-	-
C- Diğer borçlar	-	-	-	-	-
D- Alınan avanslar	-	-	-	-	-
E- Borç ve gider karşılıkları	-	-	-	-	-
F- Gelecek yıllara ait gelirler ve gider tahakkukları	-	-	-	-	-
G- Diğer uzun vadeli yabancı kaynakları	-	-	-	-	-
Toplam (II)	-	-	-	-	-
Toplam (I+II)	73.481	30,7	109.714	31,4	36.233
III- Öz kaynaklar:					
A- Ödenmiş sermaye	51.095	21,4	51.095	14,6	-
- Sermaye düzeltmesi olumlu farkları	-	-	-	-	-
B- Sermaye yedekleri	10	-	10	-	-
C- Kâr yedekleri	60.895	25,5	67.593	19,4	6.698
D- Geçmiş yıllar kârları	-	-	-	-	-
E- Geçmiş yıllar zararları (-)	-	-	-	-	-
F- Dönem net kârı veya zararı	53.539	22,4	120.927	34,6	67.388
Toplam (III)	165.539	69,3	239.625	68,6	74.086
Genel Toplam (I+II+III)	239.020	100,0	349.339	100,0	110.319
Nazım Hesaplar	139.236	-	106.956	-	(32.280)

Sayıştay

Bilanço pasif toplamı 349.339 bin TL'nin %31,4 oranında 109.714 bin TL'si kısa vadeli yabancı kaynaklardan, %68,6 oranında 239.625 bin TL'si ise öz kaynaklardan oluşmuştur. Kuruluşun pasif yapısının %46,2 oranında büyümesinde yabancı kaynaklardaki artışın yanı sıra dönem karının %126 oranında artış göstermesi önemli bir etken olmuştur. Kuruluşun mali yapısı içinde uzun vadeli yabancı kaynağı bulunmamaktadır.

Pasif toplamı oluşturan hesaplar, aşağıda incelenmiştir.

I – Kısa vadeli yabancı kaynaklar:

Kısa vadeli yabancı kaynak toplamı 109.714 bin TL'nin ayrıntısı aşağıda incelenmiştir.

B – Ticari borçlar:

Kuruluşun kısa vadeli ticari borçları aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Ticari borçlar	Önceki dönem Bin TL	Cari dönem Bin TL	Fark Bin TL
Ba) Satıcılar	4.215	22.075	17.860
Bb) Alınan depozito ve teminatlar	725	1.192	467
Bc) Diğer ticari borçlar	-	-	-
Toplam	4.940	23.267	18.327

Kuruluşun kısa vadeli ticari borçlar toplamı satıcılar ile alınan depozito ve teminatlardan oluşmuş olup, bir önceki dönem göre %371 oranında, 18.327 bin TL artarak 23.267 bin TL düzeyine yükselmiştir. Bu borçların ayrıntısı aşağıda gösterilmiştir.

Ba) Satıcılar :

Satıcılar hesabının ayrıntısı önceki dönemle karşılaştırmalı olarak aşağıda gösterilmiştir.

Satıcılar	Önceki dönem Bin TL	Cari dönem Bin TL	Fark Bin TL
-Merkezi yönetim kapsamındaki kamu İdarelerine	25	38	13
-Kamu iktisadi teşebbüslerine	1.581	108	(1.473)
-İştiraklere	-	-	-
-Gerçek ve tüzel kişilere	2.609	21.929	19.320
-Yurt dışına	-	-	-
-Diğer ticari borçlar	-	-	-
Toplam	4.215	22.075	17.860

Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idarelerine borçların 36 bin TL sı Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki evrensel hizmet fonuna net faaliyet gelirleri üzerinden ayrılan %1 payı, 1 bin TL sı ise SGK ve Belediyelere olan küçük tutarlı borç kalemlerini göstermektedir.

Kamu iktisadi teşebbüslerine borçların; 26 bin TL'si TDI' AŞ'ne römorkör ve diğer çeşitli hizmetlerden, 43 bin TL'si elektrik dağıtım firmalarına elektrik kullanım bedellerinden, 7 bin TL'si DHMİ'ne ve 32 bin TL sı da TURKSAT AŞ.'ne olan borçlardan oluşmuştur.

Gerçek ve tüzel kişilere borçlar hesabında kayıtlı 21.929 bin TL'nin; 17.546 bin TL tutarındaki deniz botu alımından olmak üzere mal ve hizmet alımlarından muhtelif firmalara borçları, 498 bin TL'si tahsil edilen çek bedel fazlalığından gemi acentelerine, 3.885 bin TL'si ise çeşitli borç kalemlerinden oluşmaktadır. Mal ve hizmet alımından kaynaklanan borçlar, genel olarak, bilanço dönemi sonuna yakın gerçekleşen işlemlerden dolayı ödemesi müteakip döneme sarkan borçlardır. Denetim tarihi itibarıyla hesapta kayıtlı borcun 20.800 bin TL sınırın ödendiği tespit edilmiştir. Bir kısım borç ise firma bulunamaması veya bazı firmaların vergi ve sigorta borcu olmasından dolayı, hesapta beklemektedir.

Gemi acentelerine borçlar ve diğer çeşitli borçlar, fazla tahsil edilen küçük tutarlara ait olup alacaklı firma bulunamadığından ödemesi yapılamamış bu nedenle de geçmiş yıllardan cari döneme sarkan borç niteliğindedir.

Bb) Alınan depozito ve teminatlar:

Hesap bakiyesi, 1.192 bin TL'nin tamamı başta acenteler olmak üzere hizmet verilen gerçek ve tüzel kişiler ile kara kiracılarından alınan depozito ve teminatlardır.

C – Diğer borçlar:

Kuruluşun ticari olmayan diğer işlemlerinden kaynaklanan borç toplamı, önceki döneme göre %8 oranında 37 bin TL azalarak 428 bin TL'ye düşmüştür. Bu tutarın;

55 bin TL'sini iştiraklere,

345 “ “ personele,

28 “ “ diğer,

428 borçlardan oluşmuştur.

İştiraklere olan borçların 47 bin TL sı Söndüren 10 gemisinin 2011 yılı giderlerinden, 8 bin TL sı da radyo avans bedelinden olup tümü 2012 yılı içerisinde ödenmiştir.

Personele borçların 25 bin TL'si harcırah bedeli, kasa tazminatı, ilaç ve muayene bedeli gibi işlemlerden kaynaklanan borçları, 298 bin TL'si kuruluştaki görevli avukatlara vekâlet ücreti borçlarını, 22 bin TL'si de muhtelif borçları göstermektedir. Vekâlet

ücretinden borçların 129 bin TL sı usulü içinde Ocak-2012 tarihinde avukatlara ödenmiştir.

Diğer borçlar toplamı 28 bin TL'nin; 23 bin TL sı sigorta şirketlerine deniz araçlarının kaza ve hasarlarından dolayı borç olup sorumluluğu bulunan personelden tahsil edilerek 2012 yılı içinde kapatılmıştır. Bakiye 5 bin TL ise kuruluştan ayrılan personele kıdem tazminatı eksik ödemesinden olan borçlara aittir.

F – Ödenecek vergi ve diğer yükümlülükler:

Kuruluşun 2011 yılı sonu itibariyle ödenecek vergi ve yükümlülükler toplamı 21.669 bin TL'nin; 12.943 bin TL' si ödenecek vergi ve fonları, 3.470 bin TL'si ödenecek sosyal güvenlik kesintilerini, 5.256 bin TL' si ise ödenecek diğer yükümlülükleri içermektedir.

Ödenecek vergi ve fonlarda yer alan 12.943 bin TL'nin;
10.319 bin TL'si 2011 yılı geçici vergi 4'üncü dönem tahakkuku,
2.468 “ “ personelden kesilen gelir ve damga vergisi,
120 “ “ üçüncü kişilerden kesilen gelir ve damga vergisi,
36 “ “ üçüncü kişilerden kesilen katma değer vergisinden oluşmuştur.
12.943 “ “

Ödenecek sosyal güvenlik kesintilerinin;

1.636 bin TL'si SSK primi işveren,
1.571 “ “ SSK primi işçi,
156 “ “ işsizlik sigortası işveren,
107 “ “ işsizlik sigortası işçi paylarından,
3.470 “ “ oluşmaktadır.

5.256 bin TL tutarındaki ödenecek diğer yükümlülüklerinin; 3.970 bin TL'si Maliye Bakanlığı'na ödenen hâsılat payı tutarına, 1.279 bin TL'si Denizcilik Müsteşarlığı'na ödenen hasılat payı tutarına, 2 bin TL'si sendika kesintilerine, 5 bin TL'si de Denizcilik Müsteşarlığı'na komisyon tutarı borcuna aittir.

Maliye Bakanlığına ödenen hâsılat payı, 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nun 78 inci maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca yayımlanan 30.12.2005 tarih ve 2005/9916 sayılı Kararnamenin eki karar gereği, bütçeye gelir kaydedilmek üzere Maliye Bakanlığı Merkez Saymanlığına ödenen aylık gayri safi satış tahakkuk tutarının (KDV ve ÖTV hariç) %10'u tutarındadır.

Denizcilik Müsteşarlığı hâsılat payı, 01.11.2011 tarih ve 28102 (Mükerrer) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 26.09.2011 tarih ve 655 sayılı "Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde

Kararname"nin 1inci maddesi ile yürürlükten kaldırılan 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkındaki KHK'nın Ek 8 inci maddesinde yer alan, kılavuzluk ve römorkörlük hizmeti vermekte olan kamu kurum ve özel kuruluşların, elde ettikleri aylık gayrisafi hâsıllardan % 6,5 oranında pay alınacağı hükmü gereği ödenen tutarı göstermektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı'na ödenen % 1,5 komisyon, Kuruluşun bürosu bulunmayan yerlerde fener ve tahlisiye ücretlerini tahsil eden Liman başkanlıklarına ödenen komisyon tutarını ifade etmektedir.

Vergi ve diğer yükümlülük borçlarının tamamı müteakip dönemde ödenmiştir.

G – Borç ve gider karşılıkları:

Kuruluşun 2011 yılı faaliyetleri sonucu hesaplanan kurumlar vergisi karşılığı 30.291 bin TL olup bu tutardan 30.266 bin TL tutarındaki dönem içinde peşin ödenen vergiler düşüldükten sonra 25 bin TL borç ve gider karşılık bakiyesi kalmıştır.

Peşin ödenen vergi ve diğer yükümlülüklerin, 29.495 bin TL'si geçici vergiler, 771 bin TL'si mevduat faizi gelirlerinden kesinlen vergiler oluşturmuştur.

H – Gelecek aylara ait gelirler ve gider tahakkukları:

Hesap grubu bakiyesi 498 bin TL'nin; 438 bin TL'si gelecek aylara ait gelirlerden, 60 bin TL'si gider tahakkuklarından oluşmuştur.

Gelecek aylara ait gelirler, Kuruluşun sahip olduğu muhtelif deniz feneri ile diğer gayrimenkullerin peşin tahsil edilen kira gelirleridir.

Gider tahakkuklarında yer alan 60 bin TL, personelin çeşitli istihkak alacaklarıdır. Bunun 14 bin TL'si fazla çalışma ücretlerine, 46 bin TL'si ise muhtelif personel ve stajyer öğrenci harcırah ve ücretlerine aittir.

I – Diğer kısa vadeli yabancı kaynaklar:

Hesapta kayıtlı 63.827 bin TL tutarındaki diğer kısa vadeli yabancı kaynağın 59.258 bin TL sı TDİ AŞ'den bedelsiz iktisap edilen maddi duran varlıkların Maliye Bakanlığı özelgesi gelinceye kadar geçici olarak bekletildiği tutarı, 3.244 bin TL sı muamelesi tekemmül ettirilmek üzere tahsil olunan ve belgesi gelmeyen mal ve hizmet bedellerini bakiye 1.325 bin TL ise diğer kısa vadeli yabancı kaynakları içermektedir.

Diğer kısa vadeli yabancı kaynaklar hesap grubunun 2011 yılı dönem sonu bakiyesi, 2010 yılına göre 10.475 bin TL artarak 63.827 bin TL olmuştur. Geçen yılki artışın başlıca sebebi, TDİ AŞ'den devralınan maddi duran varlıkların rayiç değeri üzerinden bu hesaba geçici olarak alınmasından kaynaklanmıştır. TDİ AŞ'den devralınan duran varlıklar bedelsiz olarak intikal ettiğinden, Kuruluş personelinden oluşan bir komisyon teşkil edilerek söz konusu maddi duran varlıkların rayiç bedelleri belirlenmiştir. Tespit edilen bedeller üzerinden kayıtlara alınan maddi duran varlıklar için yıl sonunda yeni değerleri üzerinden amortisman ayrılmıştır. Ayrıca 2011 yılında, devralınan istasyon

binalarının emlak değerlerindeki artışa bağlı olarak MDV hesabına 9.386 bin TL tutarında ilave olmuştur.

Kuruluş, Gelir İdaresi Başkanlığından, rayiç bedel üzerinden değerlendirme yaparak geçici olarak kısa vadeli yabancı kaynaklar hesabına kaydettiği bila bedel devralınan maddi duran varlıkların sermayeye ilave edilmesi durumunda, vergi mevzuatı açısından değerlendirilmesi hakkında görüş talebinde bulunmuştur.

Gelir İdaresi Başkanlığı İstanbul Vergi İdaresi Başkanlığının, Kuruluşa hitaben 21.01.2012 tarih ve 6489 sayılı “Özelge” yazısında talep edilen hususlar üzerinde geniş bir değerlendirme yapılmış olup;

-Kurumlar Vergisi Kanunu Yönünden; Söz konusu değerlerin emsal değerlerinin kurum kazancında dikkate alınması ve Kurumlar Vergisi Beyannamesinde kurum geliri olarak beyan edilmesi,

-Katma Değer Vergisi Kanunu Yönünden; Devre konu iktisadi kıymetlerin 4046 sayılı Kanununun 1 inci maddesinin (A) fıkrası ile özelleştirme kapsamına alınmış olması halinde bu devir işlemi 3065 sayılı Kanunun geçici 12 nci maddesine göre KDV den istisna olacağı,

-Damga Vergisi Kanunu ve Harçlar Kanunu Yönünden; Şirket adına kayıtlı MDV nin sermayeye ilave edilmek üzere bila bedelle KEGM ne devredilmesi nedeniyle yapılan işlemlerden harç ile devredilmesine ilişkin düzenlenen kâğıtlardan damga vergisi aranılmaması gerektiği,

-Vergi Usul Yönünden: TDİ AŞ adına kayıtlı MDV nin bedelsiz olarak KEGM ne devredilmesi sonrasında sermayeye ilave edilmesi halinde söz konusu iktisadi kıymetlerin emsal bedelinin dikkate alınacağı ve bu değer için bağlı bulunulan Vergi Dairesine müracaat edilmesi halinde takdir komisyonunca emsal bedelin belirleneceği ifade edilmiştir.

Kuruluş, Gelir İdaresi Başkanlığınca verilen özelge doğrultusunda 11.07.2012 tarih ve 5235 sayılı yazı ile söz konusu iktisadi kıymetlerin emsal değer tespiti konusunda İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığına müracaatta bulunmuştur.

3.210 bin TL ise gemi acente ve firmalarından 2006-2011 yılları arasındaki fener ücreti, gemi kurtarma vb. çok sayıda kişi ve kuruma olan borçları göstermektedir. Borçlu şahıs veya şirketlerce ödemesi yapılmış ancak asıl borç tahakkuku gerçekleşmemiş, muamelesi tekemmül ettirilmek üzere tahsil olunan tutarlarıdır. Bir kısmı da Hukuk Müşavirliği’nce takibi yapıldığı sırada tahsil olunan ve yeni yılda kapanışları yapılmak üzere kısa vadeli diğer yabancı kaynaklar hesabına alınan meblağlardır. Denetim tarihi itibarıyla 190 bin TL tutarındaki hesap kapatılmıştır.

2006-2011 yıllarında kısa vadeli diğer yabancı kaynaklar hesabına alınan, Kuruluş’un ödenecek bir borcu mahiyetinde olmayan ve hukuki davalar ile ilgisi bulunmayanların, incelenmesinin zamanında tamamlanarak tasfiyelerinin sağlanması ile bilançodaki borç ve alacak devirlerinin en aza indirilmesine işaret olunur.

II – Uzun vadeli yabancı kaynaklar:

Uzun vadeli yabancı kaynaklarda yer alan hesaplar işlem görmemiştir.

III – Öz kaynaklar:

A – Ödenmiş sermaye :

Kuruluşun nominal sermayesi; 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 4/4 maddesine göre, 21.03.2007 tarih ve 2007/T-8 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile 42.015.710 TL'lik mevcut nominal sermayeye, sermaye düzeltmesi olumlu farklar hesabında bulunan 9.078.929 TL'nin ilave edilmesi suretiyle 51.094.639 TL'ye yükseltilmiştir. Cari dönemde nominal sermayede değişiklik meydana gelmemiştir.

Kuruluşun ödenmemiş sermayesi bulunmamaktadır.

B- Sermaye yedekleri:

Hesap grubunda yer alan 10 bin TL, Kuruluş'un iştiraki Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şti.'nin sermayesindeki Kuruluş payına ait yeniden değerlendirme artışını göstermekte olup önceki döneme göre değişme göstermemiştir.

C – Kâr yedekleri:

2010 yılı kârından ayrılan 6.698 bin TL'lik yasal yedeklerin ilavesi ile 67.593 bin TL'ye ulaşan kâr yedeklerinin; 51.435 bin TL' si 233 sayılı KHK' nin 37 nci maddesi gereği ayrılmış olan yasal yedekleri, 16.158 bin TL'si olağanüstü yedekleri ifade etmektedir.

Olağanüstü yedekler ödenen temettü tutarından Hazine Müsteşarlığı'nın talimatları ile yedeklere alınan tutarlardır. Bu tutarın 13.730.450 TL'si 2006 yılı dağıtılacak kârından kalan bakiye, 2.427.574 TL'si 2007 yılı dağıtılacak kârından kalan bakiyedir.

F – Dönem net kârı:

Kuruluş, 2011 yılında 151.218 bin TL dönem karı elde etmiş ve bu dönem karından 30.291 bin TL tutarındaki tahakkuk eden vergi ve diğer yasal yükümlülüklerin tanzili neticesinde, 120.927 bin TL dönem net kârı elde etmiştir.

Nazım hesaplar:

Kuruluşun nazım hesaplarda takip ettiği değerlerin toplamı 106.955 bin TL' nin;

45.993	bin TL'si	alınan teminat mektupları tutarını,
41.823	“ “	kanuni takipteki alacaklar tutarını,
16.270	“ “	kanuni takipteki borçlar tutarını,
2.321	“ “	verilen teminat mektupları tutarını,
237	“ “	kanunen kabul edilmeyen giderler tutarını,
<u>311</u>	“ “	diğer nazım değerleri,
106.955	“ “	göstermektedir.

VI. GELİR TABLOSU

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 2011 yılına ait Gelir Tablosu, Yönetim Kurulu'nun 23.03.2012 tarih ve 6/46 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Kuruluş, 2011 yılında, fener, tahlisiye, romörkaj, kılavuzluk, gemi kurtarma ve telsiz hizmetleri karşılığında, 412.995 bin TL brüt satış hâsılatı elde etmiş, bu hâsılattan yapılan 54.627 bin TL değerindeki satış indirimlerinden sonra net satış tutarı 358.368 bin TL olmuştur.

Net satışlar toplamından, 156.432 bin TL'lık hizmet satış maliyetlerinin tenzili ile brüt satış kârı, 201.936 bin TL düzeyinde oluşmuştur. Döneme ilişkin 66.939 bin TL'lik esas faaliyetle ilgili giderlerin brüt satış kârından indirilmesi ile de 2011 yılı faaliyet kârı, 134.997 bin TL düzeyinde gerçekleşmiştir.

Esas faaliyetlerden elde edilen bu kâra, 12.664 bin TL'lik diğer faaliyetlerden olağan ve olağandışı gelir ve kârların ilavesi, 4.587 bin TL'lik diğer faaliyetlerden olağan ve olağandışı gider ve zararların indirilmesiyle 2011 yılı olağan karı 143.073 bin TL olmuştur. Olağan kâra 11.005 bin TL tutarındaki olağandışı gelir ve kârların olumlu ve 2.861 bin TL tutarındaki olağandışı gider ve zararların ise olumsuz etkisi neticesinde dönem 151.218 bin TL kar ile kapanmıştır.

Kuruluşun vergi öncesi kârını gösteren dönem kârından, 30.291 bin TL tutarındaki vergi ve diğer yasal yükümlülük karşılıklarının düşülmesi ile dönem net kârı, 120.927 bin TL olarak gerçekleşmiştir.

Kuruluşun brüt satış hâsılatı geçen yıla göre %59 oranında 153.350 bin TL artış göstermiştir. Bu artışta kılavuzluk ve romörkaj hizmetlerinin 15.06.2010 itibariyle TDİ AŞ den, Kuruluşa devredilmesi etkili olmuştur. Geçen yıl gelir tablosuna 6,5 aylık kıst dönemde yansıyan bu iki hizmet geliri cari yılda tüm olarak gelir hesaplarına intikal etmiş bu ise gayri safi satış hâsılatında %59 oranının da büyümeyi sağlamıştır.

Kuruluşun 2011 yılı gelir ve giderleri, bir önceki yılla karşılaştırmalı olarak aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

Sayıştay

Gelir ve giderler	Önceki Dönem Bin TL	Cari Dönem Bin TL	Fark Bin TL
A-Brüt satışlar	259.645	412.995	153.350
1-Yurtiçi satışlar	26.423	27.684	
2-Yurtdışı satışlar	229.871	382.638	
3-Diğer gelirler	3.351	2.673	
B-Satış indirimleri (-)	31.182	54.627	23.445
1-Satıştan iadeler (-)	696	723	
2-Satış iskontoları (-)	-	-	
3-Diğer indirimler (-)	30.486	53.904	
C-Net satışlar	228.463	358.368	129.905
D-Satışların maliyeti (-)	115.870	156.432	40.562
1-Satılan mamuller maliyeti (-)	-	-	
2-Satılan ticari mallar maliyeti (-)	-	-	
3-Satılan hizmet maliyeti (-)	115.870	156.432	
4-Diğer satışların maliyeti (-)	-	-	
Brüt satış kârı veya zararı	112.593	201.936	89.343
E-Faaliyet giderleri (-)	59.572	66.939	7.367
1-Araştırma geliştirme giderleri (-)	-	-	
2-Pazarlama, satış ve dağıtım giderleri (-)	-	-	
3- Genel yönetim giderleri	59.572	66.939	
Faaliyet kârı veya zararı	53.021	134.997	81.976
F-Diğer faaliyetlerden olağan gelir ve kârlar	10.159	12.664	2.505
1-İştiraklerden temettü gelirleri	-	-	
2-Bağlı ortaklıklardan temettü gelirleri	-	-	
3-Faiz gelirleri	5.211	5.741	
4-Komisyon gelirleri	-	-	
5-Konusu kalmayan karşılıklar	1.388	1.532	
6-Menkul kıymet satış kârları	-	-	
7-Kambiyo kârları	509	1.096	
8-Reeskont faiz gelirleri	-	-	
9-Enflasyon düzeltme kârları	-	-	
10-Faaliyetle ilgili diğer olağan gelir ve kârlar	3.052	4.294	
G-Diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararlar (-)	5.134	4.587	(547)
1-Komisyon giderleri (-)	-	-	
2-Karşılık giderleri (-)	3.216	2.480	
3-Menkul kıymet satış zararları (-)	-	-	
4-Kambiyo zararları (-)	335	356	
5-Reeskont faiz giderleri (-)	-	-	
6-Enflasyon düzeltme zararları (-)	-	-	
7-Diğer olağan gider ve zararlar (-)	1.583	1.751	
H-Finansman giderleri (-)	-	-	-
1-Kısa vadeli borçlanma giderleri (-)	-	-	
2-Uzun vadeli borçlanma giderleri (-)	-	-	
Olağan kâr veya zarar	58.047	143.073	82.026
I-Olağandışı gelir ve kârlar	9.837	11.005	1.168
1-Önceki dönem gelir ve kârları	8.871	6.906	
2-Diğer olağandışı gelir ve kârlar	966	4.099	
J-Olağandışı gider ve zararlar (-)	901	2.861	1.960
1-Çalışmayan kısım gider ve zararları (-)	-	-	
2-Önceki dönem gider ve zararları (-)	640	355	
3-Diğer olağandışı gider ve zararlar (-)	261	2.506	
Dönem kârı veya zararı	66.983	151.218	84.235
K-Dönem kârı vergi ve diğ. yasal yüküm. karşılıkları (-)	13.444	30.291	16.847
Dönem net kârı veya zararı	53.539	120.927	67.388

Gelir tablosunu oluşturan hesaplardan esas faaliyetle ilgili olanlar, raporun işletme çalışmaları bölümünde ayrıntılı yer aldığı için, ayrıntıya girilmeden ana başlıklar halinde, diğer faaliyetlerle ilgili olağan ve olağandışı gelir ve kârları oluşturan hesaplar ise ayrıntılı olarak aşağıda açıklanmıştır.

A – Brüt satışlar:

Kuruluşun, fener, tahlisiye, gemi kurtarma, romörkaj, kılavuzluk ve telsiz hizmetleri gelirlerinden oluşan brüt satış hâsılatı, önceki döneme göre, %59 oranında 153.350 bin TL artarak 2011 yılında 412.995 bin TL'ye yükselmiştir.

Brüt satışların %6,7 oranında 27.684 bin TL'si yurtiçi satışlardan, %92,6 oranında 382.639 bin TL'si yurtdışı satışlardan, % 07 oranında 2.672 bin TL'si de, verilen hizmetlere ilişkin ücret tarifelerinin de yer alan sürede yapılmayan ödemeler için vade farkı olarak alınan diğer gelirlerden oluşmuştur.

Yurt içi satışlar içinde fener hizmet satışları %49 oranında 13,5 milyon TL ile en ağırlıklı gelir unsurunu oluşturmaktadır. Yurt dışı satışlar içinde ise fener hizmetleri %41 oranında 157,2 milyon lira ve kılavuzluk hizmetleri de %40 oranında 153,6 milyon TL olarak yurt dışı satışların %81 ini teşkil etmektedir.

B – Satış indirimleri (-) :

Satış indirimleri toplamı 54.627 bin TL olup önceki yıla göre %75 oranında 23.445 bin TL artış göstermiştir. Bu indirimlerin 723 bin TL'si hizmetlerin tahsil edilmesine ilişkin birim olmayan yerlerde fener ücreti tahsili yapan liman başkanlıkları için Denizcilik Müsteşarlığı'na ödenen %1,5 hâsılat payı tutarındadır.

Kuruluş, 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nun 78 inci maddesine uyarınca Bakanlar Kurulu tarafından yayımlanan 30.12.2005 tarih ve 2005/9916 sayılı Kararname'nin eki karar gereği, bütçeye gelir kaydedilmek üzere Maliye Bakanlığı Merkez Saymanlığı'na aylık gayri safi satış tahakkuk tutarının (KDV ve ÖTV hariç) %10'u tutarındaki hâsılat payı ödemekte olup bu indirim toplamı, 2011 yılında, 40.886 bin TL olmuştur.

Bakiye indirim tutarı 13.018 bin TL, 01.11.2011 tarih ve 28102 (Mükerrer) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 26.09.2011 tarih ve 655 sayılı "Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"nin 1inci maddesi ile yürürlükten kaldırılan, 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın kuruluş ve görevleri hakkındaki KHK'nin Ek 8 inci maddesi gereği kılavuzluk ve römorkörlük hizmetlerinden elde edilen aylık gayrisafi hâsılat üzerinden yatırılan % 6,5 oranında ki payı göstermektedir.

C – Net satışlar:

Brüt satışlar toplamı 412.995 bin TL'den 54.627 bin TL tutarındaki satış indirimlerinin düşülmesi sonucu net satış hâsılatı 358.368 bin TL olarak gerçekleşmiştir.

D – Satışların maliyeti (-) :

Kuruluşun, esas faaliyetlerini oluşturan ve yukarıda sayılan hizmetlerin maliyetinden oluşan satış maliyet toplamı geçen yıla göre %35 oranında 40.562 bin TL artışla 156.432 bin TL olarak gerçekleşmiştir.

Brüt satış kârı:

Kuruluşun brüt satış kârı; 358.368 bin TL tutarındaki net satışlarından 156.432 bin TL'lik satışların maliyetinin tenzili ile 201.936 bin TL olmuştur.2011 yılında net satışlardaki geçen yıla göre artış, satış maliyetlerindeki artışın 22 puan üzerinde olması sonucu brüt satış karı %79 oranında artmıştır.

E – Faaliyet giderleri:

Kuruluşun esas faaliyetlerin sürdürülmesi için yapılan giderler toplamı 66.939 bin TL'nin tümü genel yönetim giderlerine ait olup önceki döneme göre %12 oranında 7.367 bin TL artış göstermiştir. Kuruluşun görev alanının tekel nitelikli hizmetlerden oluşması nedeni ile Pazarlama, satış ve dağıtım gideri ile Araştırma, geliştirme giderleri yapılmamıştır.

Faaliyet kârı:

Kuruluş, esas faaliyetleri sonucu 2011 yılında 134.997 bin TL faaliyet kârı elde etmiştir. Faaliyet kârında bir önceki yıla göre %155 oranında 81.976 bin TL artış meydana gelmiştir. Artışın ana nedeni TDİ AŞ den devralınan kılavuzluk ve romorkaj hizmet gelirlerinin 2011 yılında Kuruluş gelir tablosuna toplam 199,7 milyon TL olarak yansımından kaynaklanmıştır.

F – Diğer faaliyetlerden olağan gelir ve kârlar:

Hesaba ilişkin gelir ve kârlar toplamı 12.664 bin TL olup önceki döneme göre %25 oranında 2.505 bin TL artmıştır. Hesap grubunda yer alan gelir ve kârlara aşağıda detaylı olarak değinilmiştir.

3 – Faiz gelirleri:

Faiz gelirleri hesabında yer alan 5.741 bin TL'nin, 5.377 bin TL'si kamu bankalarında bulunan mevduattan elde edilen faiz, 364 bin TL'si acentelerce zamanında ödenmeyen fener ve tahlisiye ücretleri ile geç ödenen deniz haberleşme ve telsiz kullanım ücretleri nedeniyle alınan gecikme faiz gelirlerini ifade etmektedir.

5 – Konusu kalmayan karşılıklar:

Hesapta yer alan 1.532 bin TL, kanuni takipte ve şüpheli durumda olan alacaklardan, tahsil edilenlere ilişkin daha önceki yıllarda ayrılmış bulunan karşılıkların iptalinden oluşmuştur.

7 – Kambiyo kârları:

Tamamı 1.096 bin TL olan kambiyo kârlarını, bankalardaki vadeli döviz mevduat hesaplarından oluşan kur farkları teşkil etmiştir.

10 – Faaliyetle ilgili diğer olağan gelir ve kârlar:

Kuruluşun diğer faaliyetleriyle ilgili 4.294 bin TL tutarındaki gelir ve kârlarının;

1.228 bin TL’si eğitim tesisi gelirlerini,

1.349 “ “ fener, istasyon ve diğer gayrimenkul kira gelirlerini,

146 “ “ çeşitli kuruluşlara verilen hizmet gelirlerini,

904 “ “ söndüren römorkörleri ve liman botları kira gelirlerini,

569 “ “ yüklenicilerden eksik iş nedeni ile kesilen bedelleri,

78 “ “ baz istasyonu kira gelirlerini,

20 “ “ çeşitli gelir ve karları içermektedir.

4.294 bin TL

G – Diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararlar (-) :

Kuruluş’un 2011 yılında 4.587 bin TL’lik diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararları meydana gelmiş olup bu hesapta önceki döneme göre %10 oranında 547 bin TL azalış meydana gelmiştir. Bu gider ve zararların ayrıntısı aşağıda incelenmiştir.

2- Karşılık giderleri:

Hesapta görülen 2.480 bin TL’lik tutar 2011 yılında kanuni takibe alınan ticari alacaklar için ayrılan karşılıklardan meydana gelmiştir.

4- Kambiyo zararları:

Kambiyo zararları toplamı 356 bin TL, bankalarda bulunan vadeli döviz hesaplarından kaynaklanmıştır.

7- Diğer olağan gider ve zararlar:

Tümü 1.751 bin TL olan diğer olağan gider ve zararların; 1.542 bin TL’si eğitim tesisi giderlerine, 129 bin TL’si emekli personel için Sosyal Güvenlik Kurumu’na ödenen tazminatlara, 80 bin TL’si muhtelif firmalardan alınan ağaçlandırma malzemeleri için ödenen tutarlara ait bulunmaktadır.

Resmi Gazete’nin 01.11.2007 tarih ve 26687 sayılı nüshasında yayımlanan 2007/28 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile kamu kurumlarına ağaçlandırma ve erozyon kontrolü kapsamında eylem planı hazırlaması talimatı verilmiş olup yukarıdaki harcamalar bu plan çerçevesinde yapılmıştır.

Kuruluşun sosyal tesis olarak kullandığı Anadoluhisarı Eğitim Tesisinin 2011 yılı giderleri toplamı 1.542 bin TL olup bu giderlerin 747 bin TL sı hizmetli olarak çalışanların giderlerinden, 524 bin TL sı iaaş giderlerinden ve 271 bin TL de çeşitli gider

kalemlerinden oluşmaktadır. Tesisin 2011 yılı geliri 1.228 bin TL düzeyinde gerçekleşmiş olup gelir-gider dengesi 314 bin TL gider fazlalığı ile sonuçlanmıştır.

Bu nedenle Kuruluşa ait olan ve kamu kaynağı kullanılan sosyal tesisin gelir-gider dengesinin zarara yol açmayacak şekilde sağlanabilmesine yönelik olarak verilen hizmet işletmeciliğinin etkin ve kârlı olması yönünde gerekli önlemlerin alınması önerilir.

H- Finansman giderleri:

Kuruluşun finansman gideri bulunmamaktadır.

Olağan kâr:

134.997 bin TL'lik faaliyet kârına 12.664 bin TL'lik diğer faaliyetlerden olağan gelir ve kârların ilavesi ve bu toplamdan 4.587 bin TL'lik diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararların tenzili sonucu olağan kâr, 143.073 bin TL olarak gerçekleşmiştir.

I – Olağandışı gelir ve kârlar:

Tamamı 11.005 bin TL olan olağandışı gelir ve kârlar, hesaplar itibariyle aşağıda incelenmiştir.

1 – Önceki dönem gelir ve kârları:

Kuruluşun önceki dönemlere ait gelir ve kârları toplamı 6.906 bin TL'nin; 2.018 bin TL sı TDİ AŞ' den devralınan personelden emekli olanlara ödenen kıdem tazminatından Özelleştirme İdaresi tarafından ödenen geçmiş yıllara ait gelir kaydedilen tutarı, 3.897 bin TL sı Evrensel Hizmet Fonundan 2010 yılı için tahsil edilen tutarı, 223 bin TL yüklenicilerden önceki dönemlere ilişkin tahsil edilen eksik iş ve gecikme cezalarını, bakiye 768 bin TL ise çeşitli geçmiş yıllara ait gelirleri içermektedir.

25.06.2005 tarihli ve 25856 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 5369 sayılı 'Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun' ve bu Kanuna dayanarak 29.06.2006 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelik gereği evrensel hizmet yükümlüsü olan Kuruluşun, bu hizmetleri yerine getirirken katlandığı maliyetleri, bu amaçla Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde oluşturulan fondan karşılanmaktadır. Bakanlık, ilgili yönetmelik gereği, yükümlü kuruluşu, net maliyetin tespiti açısından bağımsız denetim kuruluşuna denetletirme yetkisine sahip olduğundan, bağımsız denetim kuruluşu tarafından 2010 yılı için evrensel hizmet maliyeti 3.897 bin TL tespit edilerek Kuruluşa ödenmiştir.

2 – Diğer olağandışı gelir ve kârlar:

Tamamı 4.099 bin olan diğer olağandışı gelir ve kârların;

3.360 bin TL'si sözleşme hükümlerini yerine getirmeyen satıcılardan tahsil edilen ceza gelirlerini,

177 “ “ muhtelif firmaların irat kaydedilen teminat gelirlerini,

396 “ “ muhtelif deniz araçlarının cari dönem hasar sigorta bedeli gelirlerini,

- 83 “ “ hurda satış gelirlerini,
13 “ “ ihale şartname satış gelirini,
70 “ “ diğer çeşitli olağandışı gelir ve kârları içermektedir.

4.099 bin TL

J – Olağandışı gider ve zararlar (-) :

Kuruluşun olağandışı gider ve zararları toplamı 2.861 bin TL olup 355 bin TL’si önceki dönem gider ve zararlarına, 2.506 bin TL’si diğer olağandışı gider ve zararlara aittir. Bu gider ve zararların ayrıntısı aşağıdadır.

2 – Önceki dönem gider ve zararları (-) :

Tamamı 355 bin TL olan önceki dönem gelir ve kârları, geçen döneme göre %44 oranında 285 bin TL azalmıştır. Bakiye tutarın;

195 bin TL’si Türk Telekom’a ödenen alt yapı giderlerinden,

39 “ “ fazla tahakkuk ettirilen fener hizmet bedelleri iadesinden,

117 “ “ mahkeme kararları gereğince ödenen tutarları,

4 “ “ diğer önceki dönem giderlerden,

355 “ “ oluşmuştur.

3 – Diğer olağandışı gider ve zararlar (-) :

Hesapta yer alan 2.506 bin TL’lik gider ve zararların; 2.272 bin TL sı elden çıkarılan maddi duran varlıklara ait zarar tutarını, 107 bin TL’si özel iletişim vergisini, 95 bin TL sı hurdaya ayrılan MDV karşılıklarını, 32 bin TL’si de muhtelif gider ve zararlara aittir.

Dönem kârı:

Kuruluşun 2011 faaliyet dönem kârı;143.073 bin TL’lik olağan kâra 11.005 bin TL’lik olağandışı gelir ve kârların ilavesi ve bu tutardan 2.861 bin TL’lik olağandışı gider ve zararların tenzili ile, 151.218 bin TL olarak gerçekleşmiştir. Dönem kârı, önceki döneme göre % 126 oranında 84.235 bin TL artış göstermiştir.

K–Dönem kârı vergi ve diğer yasal yükümlülük karşılıkları (-):

Kuruluşun dönem kârından ayırdığı vergi ve diğer yasal yükümlülükler karşılığı 30.291 bin TL’nin tamamı kurumlar vergisi karşılığında oluşmuştur.

Dönem net kârı:

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü; 2011 faaliyet döneminde elde ettiği 151.218 bin TL kârdan, 30.291 bin TL dönem kârı vergi ve yasal yükümlülükler karşılığı düşüldükten sonra 120.927 bin TL dönem net kârı elde etmiştir.

D6nem kârının dağıtımı:

Kuruluşun 151.218 bin TL olan d6nem kârından 30.291 bin TL vergi ve diğer yasal y6k6ml6l6kler karşılığı d6ř6ld6kten sonra oluşan 120.927 bin TL d6nem net kârından, 15.122 bin TL yasal yedek olarak ayrılarak kalan 105.805 bin TL, net dağıtılabilir d6nem kârını g6stermektedir.

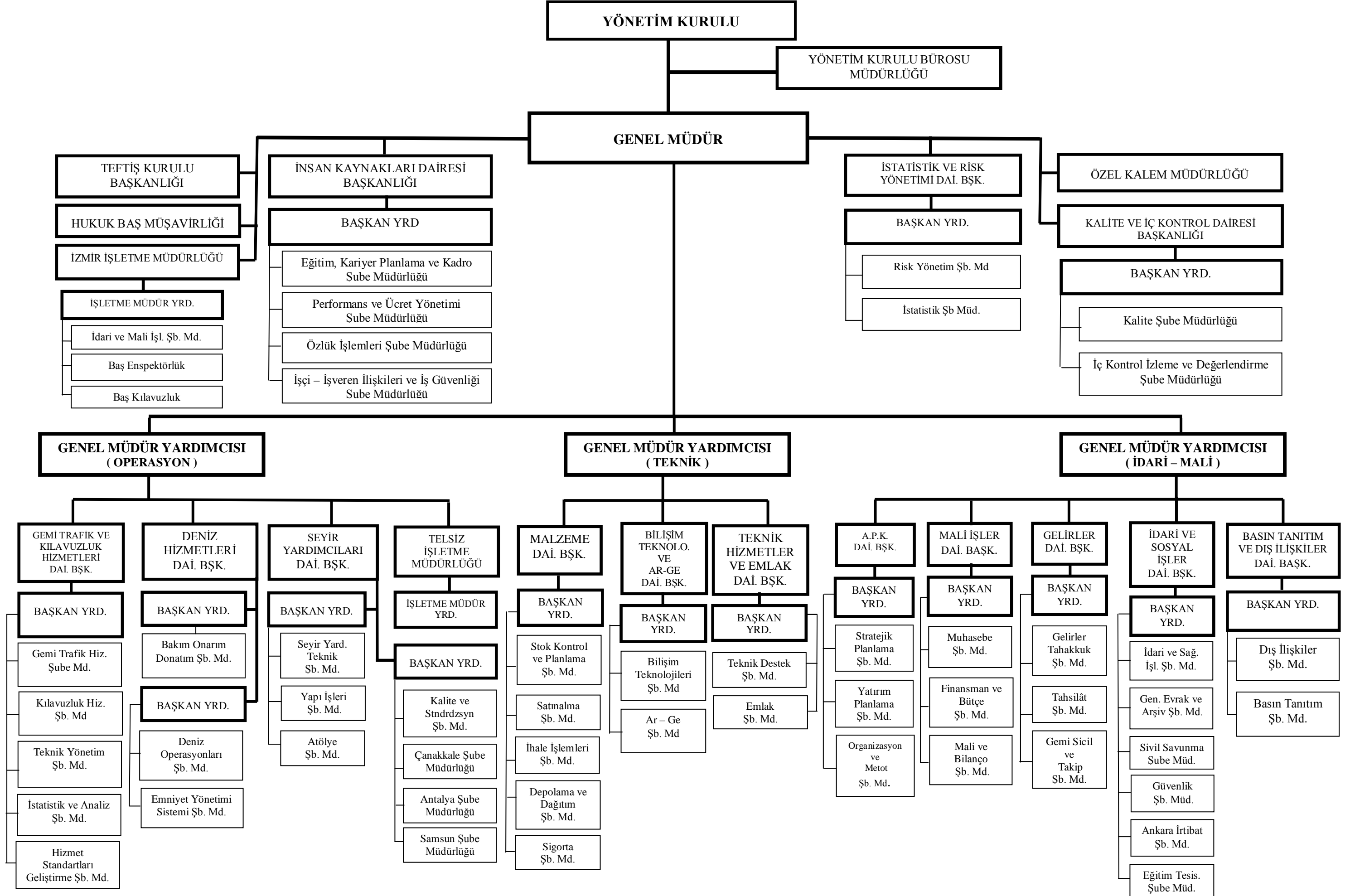
Sonuç:

Kıyı Emniyeti Genel M6d6rl6đ6'n6n 2011 yılı Bilançosu ve 120.927.171,07 T6rk Lirası d6nem kârı ile kapanan Gelir Tablosu tasvibe sunulur.

VII. EKLER

- 1- Teşkilat şeması
- 2- Personelin teşkilat içinde dağılımlı
- 3- Kapsam dışı personelin hareketini gösterir izelge
- 4- Kapsam içi personelin hareketini gösterir izelge
- 5- Mali bünyedeki varlıkların ayrıntısı
- 6- Mali bünyedeki kaynakların ayrıntısı
- 7- Fon akım tablosu
- 8- Nakit akım tablosu
- 9- Gayri Safi Milli Hasıla'ya katkı
- 10- Dış demeler dengesine etki
- 11- Vergiler
- 12- 2011 yılı bilançosu ve dipnotlar (12/a, 12/b, 12/c, 12/d, 12/e)
- 13- 2011 yılı Gelir tablosu ve dipnotları (13/a, 13/b)
- 14- Kâr dağıtım tablosu
- 15- Raporun ilgili bölümlerinde yer alan i öneriler listesi

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Teşkilat Şeması



Sayıştay

Personelin teşkilat içinde dağılımı

(Ek: 2)

İş yerleri	2010	2011
	Yıl sonu kişi	Yıl sonu kişi
A- Kara Personeli		
a) <u>Merkez teşkilatı</u>		
1 Genel Müdürlük	60	61
2 Yönetim Kurulu Bürosu Müdürlüğü	2	2
3 Basın Tanıtım ve Halkla İletişim Müdürlüğü	3	4
4 Teftiş Kurulu Başkanlığı	11	11
5 Hukuk Başmüsavirliği	19	19
6 Özel Kalem Müdürlüğü	2	3
7 Uluslararası İlişkiler Müdürlüğü	4	5
8 Kalite Yönetim Temsilciliği	5	2
9 Deniz Hizmetleri Dairesi Başkanlığı	37	35
10 Seyir Yardımcıları Dairesi Bşk.	80	77
11 Telsiz İşletme Müdürlüğü	130	126
12 Teknik Hizmetler ve Emlak Dai.Bşk.	18	19
13 A.P.K. Dairesi Başkanlığı	15	15
14 Mali İşler Dairesi Başkanlığı	34	31
15 İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı	54	49
16 İdari ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı	127	124
17 Malzeme Dairesi Başkanlığı	27	25
18 Gelirler Dairesi Başkanlığı	89	88
19 Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dai. Bşk.	102	112
20 Bilişim Teknolojileri ve Ar-Ge Dairesi Bşk.	12	21
Toplam (a)	831	829
b) <u>Taşra Teşkilatı</u>		
1 Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi Müd.	76	82
2 İzmir Müdürlüğü	65	59
3 Çanakkale Müdürlüğü	14	12
4 Türkiye Geneline diğer fener personeli	68	68
5 Türkiye Geneline Tahlisiye personeli	94	89
Toplam (b)	317	310
Toplam(A)	1.148	1.139
B- Deniz personeli		
a) <u>Merkez teşkilatı</u>		
1- Zabitan	427	433
2- Mürettebat	315	344
b) <u>Taşra Teşkilatı</u>		
1- Zabitan	112	122
2- Mürettebat	145	156
Toplam(B)	999	1.055
Geçici İşçiler	-	-
Genel Toplam	2.147	2.194

Sayıştay

Kapsam dışı personelin hareketini gösterir çizelge

(Ek: 3)

Giriş ve çıkış	2010	2011
Yılbaşı mevcudu	370	388
Yıl içinde giren	25	18
Yıl içinde çıkan	7	10
Yıl sonu mevcudu	388	396

Giriş şekilleri	2010	2011
Açıktan tayin		2
4046 sayılı kanun gereği		
Geçici ve mevsimlik işçilerin başlatılması		
Naklen tayin	19	
Askerlik dönüşü		
Göreve iade		1
Kapsam içinden geçiş	6	15
Başkaca nedenler		
Toplam	25	18

Ayrılış nedenleri	2010	2011
Emeklilik	5	7
İstifa	1	1
Askere alınma		
Ölüm	1	
Kendi isteği ile ayrılma		
İşten çıkarma		
Geçici ve mevsimlik işçilerin ayrılması		
Memur ve sözleşmeli statüye geçme		
Başkaca nedenler		2
Toplam	7	10

Sayıştay

Kapsam içi personelin hareketini gösterir çizelge

(Ek: 4)

Giriş ve çıkış	2010	2011
Yılbaşı mevcudu	1.020	1.759
Yıl içinde giren	807	136
Yıl içinde çıkan	68	97
Yıl sonu mevcudu	1.759	1.798

Giriş şekilleri	2010	2011
Açıktan tayin	4	129
Naklen tayin	800	
Askerlik dönüşü	1	1
Göreve iade		4
Kapsam dışından geçiş		2
Başkaca nedenler	2	
Toplam	807	136

Ayrılış nedenleri	2010	2011
Emeklilik	55	77
İstifa	4	
Askere alınma	1	
Ölüm	2	2
Kendi isteği ile ayrılma		
İşten çıkarma		1
Kapsam dışına geçiş	6	15
Başkaca nedenler		2
Toplam	68	97

Mali bünyedeki varlıkların ayrıntısı

(Ek:5)

Varlık türleri	Kod	Dönen Bin TL	Duran Bin TL	Toplam Bin TL
1-Hazır ve Paraya çevrilebilir değerler:				
Kasa ve bankalar:				
Kasa mevcudu	1	4		4
Bankalardaki nakit	2	107.143		107.143
Diğer	4	1.279		1.279
Hazır değerler toplamı	5	108.426		
Kasa ve bankalar toplamı	6			108.426
Menkul kıymetler:				
Tahvil, senet ve bonolar	8			
Diğer	9			
Menkul kıymetler toplamı	10			-
Alacaklar :				
Ticari alacaklar :				
Kamu iktisadi teşebbüslerinden	12			
Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idareleri	13	15	172	
Yurt dışından	16			
Diğer	17	6.347		
Ticari alacaklar toplamı	18	6.362	172	6.534
Diğer alacaklar:				
Merkezi yönetim kapsamındaki kamu id.	21	5.320		
İştiraklerden	23			
Diğer	25			
Diğer alacaklar toplamı:	26	409		
Alacaklar toplamı :	27	5.729		5.729
Stoklar :				
İlk madde ve malzeme	28	3.062		
Yarı mamuller	29			
Diğer stoklar	32			
Stoklar toplamı	33	3.062		3.062
Diğer paraya çevrilebilir değerler	34	18.060		18.060
Kısa sürede paraya çevrilebilir değerler top.	35	33.212		33.212
Hazır ve paraya çevrilebilir değerler toplamı	36	141.637	172	141.809
2 - Bağlı değerler :				
İştirakler	37		2.741	2.741
Maddi duran varlıklar:				
Maddi duran varlıklar edinme değeri	39		463.504	463.504
Birikmiş amortismanlar (-)	40		266.989	266.989
Maddi duran varlıklar (net)	41			196.515
Maddi olmayan duran varlıklar (net)	42		464	464
Özel tükenmeye tabi varlıklar(net)	43			
Diğer bağlı değerler	44			
Bağlı değerler toplamı(2)	45		199.719	199.719
Varlıklar toplamı	46	141.637	199.891	341.528

Mali bünyedeki kaynakların ayrıntısı

(Ek:6)

Kaynak türleri	Kod	Kısa Süreli Bin TL	Uzun Süreli Bin TL	Toplam Bin TL
1-Yabancı kaynaklar :				
Mali borçlar :				
Hazineye kredi ve kredi niteliğindeki borçlar	4			
Hazine aracılığıyla sağlanan dış krediler	5			
Banka kredileri	6			
Diğer krediler	7			
Mali borçlar toplamı:	10			
Ticari borçlar:				
Kamu iktisadi teşebbüslerine	11	108		
Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idareleri	12	37		
Yurt dışına	15			
Diğer	16	23.122		
Ticari borçlar toplamı :	17	23.267		23.267
Diğer borçlar :				
Kamu iktisadi teşebbüslerine	18			
Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idareleri	19			
Sosyal güvenlik kuruluşlarına	20			
İştiraklere	22	55		
Yurt dışına	23			
Diğer	24	373		
Diğer borçlar toplamı:	25	428		428
Diğer Yabancı kaynaklar:				
İç sigorta fonları	26			
Dönem karından Hazineye ödenecek kar payı	28	105.805		105.805
Dönem karından ödenecek vergi ve yas.yük.	30	25		25
Ödenecek diğer vergiler	31	13.858		13.858
Diğer	32	64.325		64.325
Diğer yabancı kaynaklar toplamı:	33	184.013		184.013
Yabancı kaynaklar toplamı (1)	35	207.708		207.708
2- Öz kaynaklar :				
Sermaye	36			51.095
Ödenmemiş sermaye (-)	37			
Sermaye düzeltmesi olumlu farkı	39			
Ödenmiş sermaye	38			51.095
Sermaye yedekleri	42			10
Kar yedekleri	43			67.593
Geçmiş yıllar karları	44			
Dönem karının öz kaynaklarda kalacak kısmı(+)	46			15.122
Öz kaynaklar toplamı (2)	47			133.820
3-Yabancı kaynaklara sirayet eden zarar(-)	48			
Kaynaklar toplamı(1+2-3)	51			341.528

Fon kaynak ve kullanımları	Cari dönem Bin TL
A- Fon kaynakları:	253.320
1- Faaliyetlerden sağlanan kaynaklar	162.121
a) Olağan kar	143.073
b) Amortismanlar (+)	18.100
c) Fon çıkışı gerektirmeyen diğer giderler (+)	2.480
d) Fon girişi sağlamayan gelirler (-)	1.532
2- Olağandışı faaliyetlerden sağlanan kaynaklar	8.145
a) Olağandışı kar	8.145
b) Fon çıkışı gerektirmeyen diğer giderler (+)	
c) Fon girişi sağlamayan gelirler (-)	
3- Dönen varlıklar tutarındaki azalışlar	2.456
4- Duran varlıklar tutarındaki azalışlar	42.802
5- Uzun vadeli yabancı kaynaklardaki artışlar (Borç ve gider karşılıklarını kapsamaz)	
6- Kısa vadeli yabancı kaynaklardaki artışlar (Borç ve gider karşılıklarını kapsamaz)	37.796
7- Sermaye artırımını (nakit karşılığı veya dışarıdan getirilen diğer varlıklar)	
8- Hisse senetleri ihraç primleri	
B- Fon kullanımları:	253.320
1- Faaliyetlerle ilgili kullanımlar	
a) Olağan zarar	
b) Amortismanlar (+)	
c) Fon çıkışı gerektirmeyen diğer giderler (+)	
d) Fon girişi sağlamayan gelirler (-)	
2- Olağandışı faaliyetlerle ilgili kullanımlar	
a) Olağandışı zarar	
b) Fon çıkışı gerektirmeyen diğer giderler (+)	
c) Fon girişi sağlamayan gelirler (-)	
3- Ödenen vergi ve benzerleri (Bir önceki dönem karından ödenen)	30.338
4- Ödenen temettüleri	
a) Bir önceki dönem karından ödenen	46.841
b) Yedeklerden dağıtılan	
5- Dönen varlıkların tutarındaki artışlar	82.671
6- Duran varlıkların tutarındaki artışlar (Yeniden değerlemeyi kapsamaz)	88.737
7- Kısa vadeli yabancı kaynaklardaki azalışlar	1.516
8- Uzun vadeli yabancı kaynaklardaki azalışlar	
9- Sermayedeki azalışlar	
10- Diğer azalışlar	3.217

Sayıştay

Nakit akım tablosu

(Ek:8)

Nakit kaynakları ve kullanım yerleri	Cari dönem Bin TL
A- Dönem başı nakit mevcudu	53.705
B- Dönem içi nakit girişleri	443.185
1- Satışlardan elde edilen nakit	358.082
a) Net satışlar	358.368
b) Ticari alacaklardaki azalışlar	641
c) Ticari alacaklardaki artışlar (-)	(926)
2- Diğer faaliyetlerden olağan gelir ve karlardan dolayı sağlanan nakit	12.671
3- Olağandışı gelir ve karlardan sağlanan nakit	10.993
4- Kısa vadeli yabancı kaynaklardaki artışlardan sağlanan nakit (alımlarla ilgili olmayan)	11.100
a) Menkul kıymet ihraçlarından	
b) Alınan krediler	
c) Diğer artışlar	11.100
5- Uzun vadeli yabancı kaynaklardaki artışlardan sağlanan nakit (alımlarla ilgili olmayan)	
a) Menkul kıymet ihraçlarından	
b) Alınan krediler	
c) Diğer artışlar	
6- Sermaye artışından sağlanan nakit	
7- Hisse senedi ihraç primlerinden sağlanan nakit	
8- Diğer nakit girişleri	50.333
C- Dönem içi nakit çıkışları	388.465
1- Maliyetlerden kaynaklanan nakit çıkışları	139.306
a) Satışların maliyeti	156.432
b) Stoklardaki artışlar	734
c) Ticari borçlardaki (alımlardan kaynaklanan) azalışlar	
d) Ticari borçlardaki (alımlardan kaynaklanan) artışlar (-)	(17.860)
e) Amortisman ve nakit çıkışı gerektirmeyen giderler (-)	
f) Stoklardaki azalışlar (-)	
2- Faaliyet giderlerine ilişkin nakit çıkışları	66.939
a) Araştırma ve geliştirme giderleri	
b) Pazarlama satış ve dağıtım giderleri	
c) Genel yönetim giderleri	66.939
d) Amortisman ve nakit çıkışı gerektirmeyen diğer giderler (-)	
3- Diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararlara ilişkin nakit çıkışları	3.661
a) Diğer faaliyetlerle ilgili olağan gider ve zararlar	4.587
b) Amortisman ve nakit çıkışı gerektirmeyen diğer gider ve zararlar (-)	
4- Finansman giderlerinden dolayı nakit çıkışları nakit çıkışı gerektirmeyen giderler (-)	(926)
5- Olağandışı gider ve zararlardan dolayı nakit çıkışı	(14.465)
a) Olağandışı gider ve zararlar	2.861
b) Amortisman ve nakit çıkışı gerektirmeyen diğer gider ve zararlar(-)	17.326
6- Duran varlık yatırımlarına ilişkin nakit çıkışları	88.737
7- Kısa vadeli yabancı kaynak ödemeleri (alımlarla ilgili olmayan)	155
a) Menkul kıymetler anapara ödemeleri	
b) Alınan krediler anapara ödemeleri	
c) Diğer ödemeler	155
8- Uzun vadeli yabancı kaynak ödemeleri (alımlarla ilgili olmayan)	
a) Menkul kıymetler anapara ödemeleri	
b) Alınan krediler anapara ödemeleri	
c) Diğer ödemeler	
9- Ödenen vergi ve benzerleri	30.369
10- Ödenen temettüleri	46.841
11- Diğer nakit çıkışları	26.922
D- Dönem sonu nakit mevcudu (A+B-C)	108.426
E- Nakit artış veya azalışı (B-C)	54.720

Sayıstay

Kuruluşun Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)'ya katkısı (gelir yoluyla)

(Ek : 9)

Firma ölçeğinde Katma Değerin oluşumu	Sıra No	Bin TL
A- Pozitif etkiler		
- Personel giderleri (yevmiyeler dahil)	1	172.936
- Verilen Faizler (yurtiçi)	2	
- Verilen bina ve arazi kiralari	3	453
- Karşılık giderleri	4	2.480
- Mevzuat gereğince katılma payları	5	115
- Dernek ve benzeri yerlere bağışlar	6	
- Geçmiş yıllara ait gider ve zararlar	7	355
- İç Sigorta fonu gideri	8	
- Amortisman ve tükenme payları	9	18.100
- Dış aleme ödenen giderler	10	964
- Diğer pozitif etkiler	11	6.738
- Dönem Karı	12	151.217
Toplam (A)	13	353.358
B- Negatif etkiler (-)		
- Alınan faizler (yurtiçi)	14	5.741
- Alınan bina ve arazi giderleri	15	1.417
- Karşılıklardan kullanılmayan kısım	16	1.532
- Geçmiş yıllara ait gelir ve karlar	17	6.906
- Bağlı ortaklık ve İştiraklerden alınan kar payları	18	
- İç sigorta fonundan yapılan tahsilat	19	
- Dış alemde sağlanan gelirler	20	382.639
- Diğer negatif etkiler	21	9.490
- Dönem zararı	22	
Toplam (B)	23	407.725
Üretici fiyatlarıyla Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYIH)'ya katkı: (A-B)	24	(53.367)
Sübvansiyonlar (-)	25	
Hazine yardımcıları (-)	26	
Diğer yardım ve bağışlar (-)	27	
Vergi İadeleri (-)	28	
Tüketicilere yansıtılan vergi ve fonlar	29	330
Alıcı Fiyatlarıyla Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYIH)'ya katkı	30	(54.037)
Dış aleme ödenen giderler (-)	31	964
Dış alemde sağlanan gelirler	32	382.639
Alıcı Fiyatlarıyla Gayri Safi Hasıla (GSMH)'ya katkı	33	327.638

Sayıştay

2011 yılı dış 3demeler dengesine etki izelgesi

(EK : 10)

Dış alemden sağlanan	Bin TL	Dış aleme 3denen	Bin TL
1- İhracat bedellerinden		1- İthalat bedellerine	587
2- Sermaye hareketlerinden		2- Sermaye hareketlerine	
3-G3r3nmeyen İşlemlerden		3- G3r3nmeyen işlemler	
- Fener ve tahlisiye hizmetleri	180.259	- Sigorta	874
- Gemi kurtarma hizmetleri	9.592	- Aidatlar	90
- Kılavuzluk ve Rom3rkaj hizmetleri	192.237		
- Diğer	551		
Toplam	382.639	Toplam	1.551
Denge farkı		Denge farkı	381.088

Vergiler

(Ek:11)

Vergi türleri	Sıra no	Geçen yıldan devir Bin TL	2011		Yıl sonu kalıntısı Bin TL
			Tahakkuk Bin TL	Ödenen veya mahsup edilen Bin TL	
A- Kuruluşun yükümlü olduğu vergi, resim, harç ve fonlar:					
1- Gelirden alınan					
- Kurumlar vergisi	1	73	30.290	30.362	1
- Diğer	2		29.495	23.592	5.903
Toplam (1)	3	73	59.785	53.954	5.904
2- Servetten Alınan:					
- Motorlu taşıt vergisi	4		15	15	
- Emlak vergisi (Belediyelere ödenen)	5		47	47	
- Diğer	6				
Toplam (2)	7		62	62	
3- Mal ve hizmetten alınan (dolaylı vergiler):					
- KDV	8				
- Özel tüketim vergisi	9				
- Banka ve sigorta muamele vergisi	10				
- Damga vergisi	11		211	211	
- Dış ticarete ödenen vergiler	12				
- Harçlar	13		51	51	
- Belediyelere ödenen (emlak vergisi dışında) vergi, resim ve harçlar	14		6	6	
- Özel iletişim vergisi	15				
- Şans oyunları vergisi	16				
- Haberleşme vergisi	17				
- Diğer	18				
Toplam (3)	19		268	268	
Toplam (A)	20	4.488	60.115	54.284	5.904
B- Kuruluşun sorumlu olduğu vergi, resim, harç ve fonlar:					
- Personelden kesilen gelir ve damga vergisi	21	2.318	29.133	28.983	2.468
- Yüklenici ve ortaklardan kesilen gelir, kurumlar ve damga vergisi	22	176	1.670	1.703	143
- Tevkif edilen KDV	23	23	270	278	15
- Elektrik ve hava gazı tüketim vergisi	24				
- Diğer	25				
Toplam (B)	26	2.517	31.073	30.964	2.626
Genel Toplam (A+B)	27	2.509	91.188	85.248	8.530

Sayıştay

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2011 Yılı Bilançosu

(Ek:12/a)

AKTİF (Varlıklar)	Önceki Dönem TL		Cari Dönem TL	
	Ayrıntısı	Tümü	Ayrıntısı	Tümü
I-DÖNEN VARLIKLAR				
A- Hazır Değerler		53.705.640,63		108.425.587,78
1- Kasa	3.855,57		3.960,98	
2- Alınan Çekler	217.010,94		1.278.639,94	
3- Bankalar	53.484.774,12		107.142.986,86	
4- Verilen Çekler ve Ödeme Emirleri (-)				
5- Diğer Hazır Değerler				
B- Menkul Kıymetler				
1- Hisse Senetleri				
2- Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları				
3- Kamu Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları				
4- Diğer Menkul Kıymetler				
5- Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)				
C- Ticari Alacaklar		7.008.442,48		6.362.046,10
1- Alıcılar	6.289.022,16		6.201.074,83	
2- Alacak Senetleri				
3- Alacak Senetleri Reeskontu (-)				
4- Kazanılmamış finansal kiralama faiz gelirleri (-)				
5- Verilen depozito ve teminatlar	5.530,80			
6- Diğer Ticari Alacaklar	713.889,52		160.971,27	
7- Şüpheli Ticari Alacaklar	4.285.308,08		5.211.637,76	
8- Şüpheli Ticari Alacaklar Karşılığı (-)	(4.285.308,08)		(5.211.637,76)	
D- Diğer Alacaklar		4.285.352,53		13.539.394,28
1- Ortaklardan Alacaklar				
2- İştiraklerden Alacaklar	241.986,25			
3- Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar				
4- Personelden Alacaklar	39.636,23		57.433,86	
5- Diğer Çeşitli Alacaklar	3.704.203,25		13.187.862,93	
6- Alacak Senetleri Reeskontu (-)				
7- Şüpheli Diğer Alacaklar	299.526,80		294.097,49	
8- Şüpheli Diğer Alacaklar Karşılığı (-)				
E- Stoklar		2.327.737,85		3.061.553,12
1- İlk Madde ve Malzeme	2.016.085,00		3.061.375,27	
2- Yarı Mamuller				
3- Mamuller				
4- Ticari Mallar				
5- Diğer Stoklar	177,85		177,85	
6- Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)				
7- Verilen Sipariş Avansları	311.475,00			
F- Yıllara Yaygın İnşaat ve Onarım Maliyetleri				
G- Gelecek Aylara Ait Giderler Ve Gelir Tah.		161.480,67		395.426,16
1- Gelecek Aylara Ait Giderler	136.853,98		138.526,29	
2- Gelir Tahakkukları	24.626,69		256.899,87	
H- Diğer Dönen Varlıklar		258.542,28		17.664.437,35
1- İndirilecek KDV				
2- Diğer KDV				
3- Peşin Ödenen Vergiler ve Fonlar				
4- İş Avansları	1.643,03		1.287,43	
5- Personel Avansları	53.940,16		41.288,20	
6- Sayım ve Tesellüm Noksanları				
7- Diğer Çeşitli Dönen Varlıklar	202.959,09		17.621.861,72	
8- Diğer Çeşitli Dönen Varlıklar Karşılığı (-)				
DÖNEN VARLIKLAR TOPLAMI		67.747.196,44		149.448.444,79

Sayıştay

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
2011 Yılı Bilançosu

(Ek:12/b)

AKTİF (Varlıklar)	Önceki Dönem TL		Cari Dönem TL	
	Ayrıntısı	Tümü	Ayrıntısı	Tümü
II-DURAN VARLIKLAR				
A- Ticari Alacaklar		257.469,55		171.903,03
1- Alıcılar				
2- Alacak Senetleri				
3- Alacak Senetleri Reeskontu (-)				
4- Verilen Depozito ve Teminatlar	257.469,55		171.903,03	
5- Diğer Ticari alacaklar				
6- Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)				
B- Diğer Alacaklar				
C- Mali Duran Varlıklar		2.741.148,42		2.741.148,42
1- Bağlı menkul kıymetler				
2- Bağlı menkul kıymetler değer düşüklüğü karşılığı (-)				
3- İştirakler	2.741.148,42		2.741.148,42	
4- İştirakler sermaye taahhütleri (-)				
5- İştirakler sermaye payları değer düşüklüğü karşılığı (-)				
6- Bağlı Ortaklıklar				
7- Bağlı ortaklıklara sermaye taahhütleri(-)				
8- Bağlı ort. sermaye payları değer düşüklüğü karşılığı (-)				
D- Maddi Duran varlıklar		167.801.696,30		196.514.680,97
1- Arazi ve Arsalar	3.713.321,28		3.713.321,28	
2- Yeraltı ve Yerüstü Düzenleri	138.877.747,33		138.967.247,33	
3- Binalar	26.002.948,92		35.458.360,73	
4- Tesis Makina ve Cihazlar	19.780.159,82		19.853.511,72	
5- Taşıtlar	176.036.524,69		217.439.831,50	
6- Demirbaşlar	9.706.194,77		10.453.380,75	
7- Diğer Maddi Duran Varlıklar	478.445,55		478.197,55	
8- Birikmiş Amortismanlar (-)	(249.729.167,47)		(266.989.235,94)	
9- Yapılmakta Olan Yatırımlar	219.650,11		37.140.066,05	
10- Verilen Avanslar	42.715.871,30			
E- Maddi Olmayan Duran Varlıklar		472.432,50		462.919,86
1- Haklar	18.575,00		58.481,00	
2- Şerefiye				
3- Kuruluş ve Örgütlenme Giderleri				
4- Araştırma ve Geliştirme Giderleri				
5- Özel Maliyetler				
6- İlk Tesis ve Ta. Giderleri Özel Maliyetler				
7- Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	536.759,10		544.829,10	
8- Birikmiş Amortismanlar (-)	(82.901,60)		(140.390,24)	
9- Verilen Avanslar				
F- Özel Tükenmeye Tabi Varlıklar				
G- Gelecek Yıllara Ait Giderler ve Gelir Tah.				
1- Gelecek Yıllara Ait Giderler				
2- Gelir Tahakkukları				
H- Diğer Duran Varlıklar				
1- Gelecek Yıllarda İndirilecek KDV				
2- Diğer KDV				
3- Diğer Çeşitli Varlıklar				
DURAN VARLIKLAR TOPLAMI		171.272.746,77		199.890.652,28
AKTİF (VARLIKLAR) TOPLAMI		239.019.943,71		349.339.097,07

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
2011 Yılı Bilançosu

(Ek-12/c)

PASİF (Kaynaklar)	Önceki Dönem TL		Cari Dönem TL	
	Ayrıntısı	Tümü	Ayrıntısı	Tümü
I- KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR				
A- Mali Borçlar				
1- Banka Kredileri				
2- Uzun Vadeli Kredilerin Anapara Taksitleri ve Faizleri				
3- Tahvil, Anapara Borç, Taksitleri ve Faizleri				
4- Çıkarılmış Bonolar ve Senetler				
5- Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler				
6- Menkul Kıymetler İhraç Farkı (-)				
7- Diğer Mali Borçlar				
B- Ticari Borçlar		4.940.008,88		23.267.248,88
1- Satıcılar	4.215.158,92		22.074.848,52	
2- Borç Senetleri				
3- Borç Senetleri Reeskontu (-)				
4- Alınan Depozito ve Teminatlar	724.849,96		1.192.400,36	
5- Diğer Ticari Borçlar				
C- Diğer Borçlar		464.938,87		428.164,19
1- Ortaklara Borçlar				
2- İştiraklere Borçlar	48.174,77		55.135,38	
3- Bağlı Ortaklıklara Borçlar				
4- Personele Borçlar	233.945,16		345.050,78	
5- Diğer Çeşitli Borçlar	182.818,94		27.978,33	
6- Diğer Borç Senetleri Reeskontu (-)				
D- Alınan Avanslar				
E- Yıllara Yaygın İnşaat ve Onarım Hak edişleri				
F- Ödenecek Vergi ve Diğer Yükümlülükler		14.202.490,84		21.668.813,04
1- Ödenecek Vergi ve Fonlar	6.931.230,79		12.943.464,78	
2- Ödenecek Sosyal Güvenlik Kesintileri	3.288.111,59		3.469.866,10	
3- Vadesi Geçmiş Ertelenmiş veya Taksitlendirilmiş Vergi ve Diğer Yükümlülükler				
4- Diğer Yükümlülükler	3.983.148,46		5.255.482,16	
G- Borç ve Gider Karşılıkları		71.950,14		24.672,47
1- Dönem Karı Vergi ve Diğer Yasal Yükümlülük Karşılıkları	13.443.704,10		30.291.099,35	
2- Dönem Karının Peşin Ödenen Vergi ve Diğer Yükümlülükleri (-)	13.371.753,96		30.266.426,88	
3- Kıdem Tazminatı Karşılığı				
4- Diğer Borç ve Gider Karşılıkları				
H- Gelecek Aylara Ait Gelirler ve Gider Tahakkukları		450.404,51		498.329,50
1- Gelecek Aylara Ait Gelirler	397.877,47		437.722,15	
2- Gider Tahakkukları	52.527,04		60.607,35	
İ- Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar		53.351.634,14		63.826.768,57
1- Hesaplanan KDV				
2- Diğer KDV				
3- Sayım ve tesellüm fazlaları				
4- Diğer çeşitli yabancı kaynaklar	53.351.634,14		63.826.768,57	
KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI		73.481.427,38		109.713.996,65

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
2011 Yılı Bilançosu

(Ek:12/d)

PASİF (Kaynaklar)	Önceki Dönem TL		Cari Dönem TL	
	Ayrıntısı	Tümü	Ayrıntısı	Tümü
II- UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR				
A- Mali Borçlar				
1- Banka Kredileri				
2- Çıkarılmış Tahviller				
3- Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler				
4- Menkul Kıymetler İhraç Farkı (-)				
5- Diğer Mali Borçlar				
B- Ticari Borçlar				
1- Satıcılar				
2- Borç Senetleri				
3- Borç Senetleri Reeskontu (-)				
4- Alınan Depozito ve Teminatlar				
5- Diğer Ticari Borçlar				
C- Diğer Borçlar				
D- Alınan Avanslar				
E- Borç ve Gider karşılıkları				
1- Kıdem Tazminatı Karşılıkları				
2- Diğer Borç ve Gider Karşılıkları				
F- Gelecek Yıllara Ait Gelirler ve Gider Tahakkukları				
1- Gelecek Yıllara Ait Gelirler				
G- Diğer Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar				
UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI				
YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI		73.481.427,38		109.713.996,65
III- ÖZ KAYNAKLAR				
A- Ödenmiş Sermaye				
1- Sermaye	51.094.639,44	51.094.639,44	51.094.639,44	51.094.639,44
2- Ödenmemiş Sermaye				
3- Sermaye Düzeltmesi Olumlu Farkları				
B- Sermaye Yedekleri		10.207,60		10.207,60
1- Hisse Senedi İhraç Primleri				
2- Hisse Senedi İptal Karları				
3- M.D.V. Yeniden Değerleme Artışları				
4- İştirakler Yeniden Değerleme Artışı	10.207,60		10.207,60	
5- Diğer Sermaye Yedekleri				
C- Kar Yedekleri		60.894.827,75		67.593.082,31
1- Yasal Yedekleri	44.736.804,03		51.435.058,59	
2- Statü Yedekleri				
3- Olağanüstü Yedekler	16.158.023,72		16.158.023,72	
4- Diğer Kar Yedekler				
5- Özel Fonlar				
D- Geçmiş Yıllar Karları				
E- Geçmiş Yıllar Karları (-)				
F- Dönem Net Karı (Zararı)		53.538.841,54		120.927.171,07
ÖZ KAYNAKLAR TOPLAMI		165.538.516,33		239.625.100,42
PASİF (KAYNAKLAR) TOPLAMI		239.019.943,71		349.339.097,07

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

2011 yılı gelir tablosu

(Ek:13/a)

Gelir ve Giderler	Önceki Dönem TL	Cari Dönem TL
A- Brüt Satışlar	259.644.683,15	412.995.396,96
B- Satış İndirimleri	31.181.848,33	54.627.444,50
C- Net Satışlar	228.462.834,82	358.367.952,46
D- Satışların Maliyeti (-)	115.869.530,83	156.431.745,08
Brüt satış karı veya zararı	201.936.207,38	201.936.207,38
E- Faaliyet Giderleri	59.571.862,99	66.939.325,02
Faaliyet karı veya zararı	53.021.441,00	134.996.882,36
F- Diğer faaliyetlerden olağan gelir ve karlar	10.158.984,60	12.663.681,10
G- Diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararlar (-)	5.133.797,24	4.587.275,49
H- Finansman giderleri (-)		
Olağan kar veya zarar	58.046.628,36	143.073.287,97
I- Olağan dışı gelir veya karlar	9.836.795,32	11.005.492,54
J- Olağan dışı gider ve zararlar (-)	900.878,04	2.860.510,09
Dönem karı veya zararı	66.982.545,64	151.218.270,42
K-Dönem karı vergi ve diğer yasal yük. Karşılı. (-)	13.443.704,10	30.291.099,35
Dönem net karı veya zararı	53.538.841,54	120.927.171,07

Sayıştay

Gelir tablosu dipnotları

(Ek: 13/b)

	18.042.686,74
a) Amortisman giderleri	18.042.686,74
b) İtfâ ve tükenme payları	
2. Dönemin karşılık giderleri	1.750.751,70
3. Dönemin finansman giderleri yoktur.	
4. Dönemin finansman giderlerinden ana kuruluş,ana ortaklık, müessese, bağlı ortaklık ve iştiraklerle ilgili kısmın tutarı yoktur.	
5. Ana kuruluş, ana ortaklık,müessese,bağlı ortaklık ve iştiraklere yapılan satışlar yoktur.	
6. Ana kuruluş, ana ortaklık,müessese,bağlı ortaklık ve iştiraklerden alınan ve bunlara ödenen faiz, kira ve benzerleri.	22,54
7. Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleriyle Genel Müdür, Genel Koordinatör, Genel Müdür Yardımcıları gibi üst yöneticilere cari dönemde sağlanan ücret ve benzeri menfaatlerin toplam tutarı	522.362,16
8. Amortisman hesaplama yöntemleri ile bu yöntemlerde yapılan değişiklikler yoktur.	
9. Önceki döneme ait gelir ve karlar tutarı :	192.590,88
- Personelin maaş ve ücret istirdatları	-
- Gemi Kurtarma hizmetinden	
- Kuruluşumuz lehine sonuçlanan davalardan tahsil edilen mahkeme harç ve icra gelirleri.	-
- Hasar Bedeli Gelirleri	66.864,58
- Kira Gelirleri	125.726,30
- Diğer Önceki Gelir ve Kârlar	-
10. Önceki döneme ait gider ve zararlar tutarı	41.336,56
- Personele Ödenen Geçmiş Yıl İstihkakları	-
- Elektrik,Su,Posta Giderleri	39.398,86
- Fazla tahakkuk ettirilen Fener Hizmet Bedelleri iadesi	-
- Gecikme Faizleri	-
- Önceki döneme ait diğer gider ve zararlar tutarı	-

Kâr dağıtım tablosu

(Ek: 14)

Dönem kârının dağıtım biçimi	Cari dönem Bin TL
A- Dönem kârının dağıtımı	
1) Dönem kârı	151.218
2) Ödenecek vergi ve yasal yükümlülükler (-)	30.291
- Kurumlar vergisi (Gelir vergisi)	
- Gelir vergisi kesintisi	
- Diğer vergi ve yasal yükümlülükler	
Net dönem kârı	120.927
3) Geçmiş dönemler zararı(-)	
4) I. Tertip yasal akçe(-)	
5) İşletmede bırakılması ve tasarrufu zorunlu yasal fonlar (-)	
Dağıtılabilir net dönem kârı	120.927
6) Ortaklara birinci temettü(-)	
- Adi hisse senedi sahiplerine	
- İmtiyazlı hisse senedi sahiplerine	
7) Personele temettü (-)	
8) Yönetim kuruluna temettü (-)	
9) Ortaklara ikinci temettü (-)	
- Adi hisse senedi sahiplerine	
- İmtiyazlı hisse senedi sahiplerine	
10) İkinci tertip yedek akçe (-)	
11) Yasal yedekler (-)	15.122
12) Olağandışı yedekler (Dağıtılmamış kârlar)	
13) Diğer yedekler	
14) Özel fonlar	
B- Yedeklerden dağıtım	
1) Dağıtılan yedekler	
2) II. Tertip yasal yedekler (-)	
3) Ortaklara pay (-)	
- Adi hisse senedi sahiplerine	
- İmtiyazlı hisse senedi sahiplerine	
4) Personele pay (-)	
5) Yönetim kuruluna pay (-)	
C- Hisse başına kâr	
1) Adi hisse senedi sahiplerine (TL.%)	
2) İmtiyazlı hisse senedi sahiplerine (TL %)	
D- Hisse başına temettü	
1) Adi hisse senedi sahiplerine (TL.%)	
2) İmtiyazlı hisse senedi sahiplerine (TL %)	
E- Kalan kâr	46.841

Diğer öneri ve tavsiyeler

Bölüm	Sayfa	Konu
İdari Bünye	1	2008 yılında 5089 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'yla Kuruluşa deniz haberleşmesi ve amatör telsizcilikle ilgili görevler de verilmiştir. Ana Statü ile ilgili değişiklik sırasında ilgili kanun hükmünün göz önünde bulundurulması ve Ana Statüdeki Kuruluş görevleri arasına bu yönde gerekli ilavenin yapılması,
İdari Bünye	6	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. arasında ortaya çıkan ve bir kısmı yıllardır süren dava konusu ihtilafların bir an önce karşılıklı görüşmeler yoluyla sulhen çözüme kavuşturulması için gerekli çaba ve girişimlerde bulunulması
İşletme Çalışmaları	62	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yürütülen seyir güvenliğine yönelik projeler kapsamında tesis edilen ve haberleşme sistemlerinin bütünlücisi durumundaki sistemlerin Kuruluş tarafından işletilebilmesine yönelik hukuki düzenlemeler konusunda başlatılan girişimlerin sürdürülmesi
Bilanço	102	Geçmiş yıllara ait bulunan, alacak ve icra takipleri yapılmış olmasına karşın iflas eden ya da gayri faal acentelerden olan ve “değersiz alacak” durumuna düşen şüpheli alacakların, Yönetim Kurulu kararı ile sonuç hesaplarına kaydedilmesi
Gelir Tablosu	121	Kuruluşa ait olan ve kamu kaynağı kullanılan sosyal tesisin gelir-gider dengesinin zarara yol açmayacak şekilde sağlanabilmesine yönelik olarak verilen hizmet işletmeciliğinin etkin ve kârlı olması yönünde gerekli önlemlerin alınması