



KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

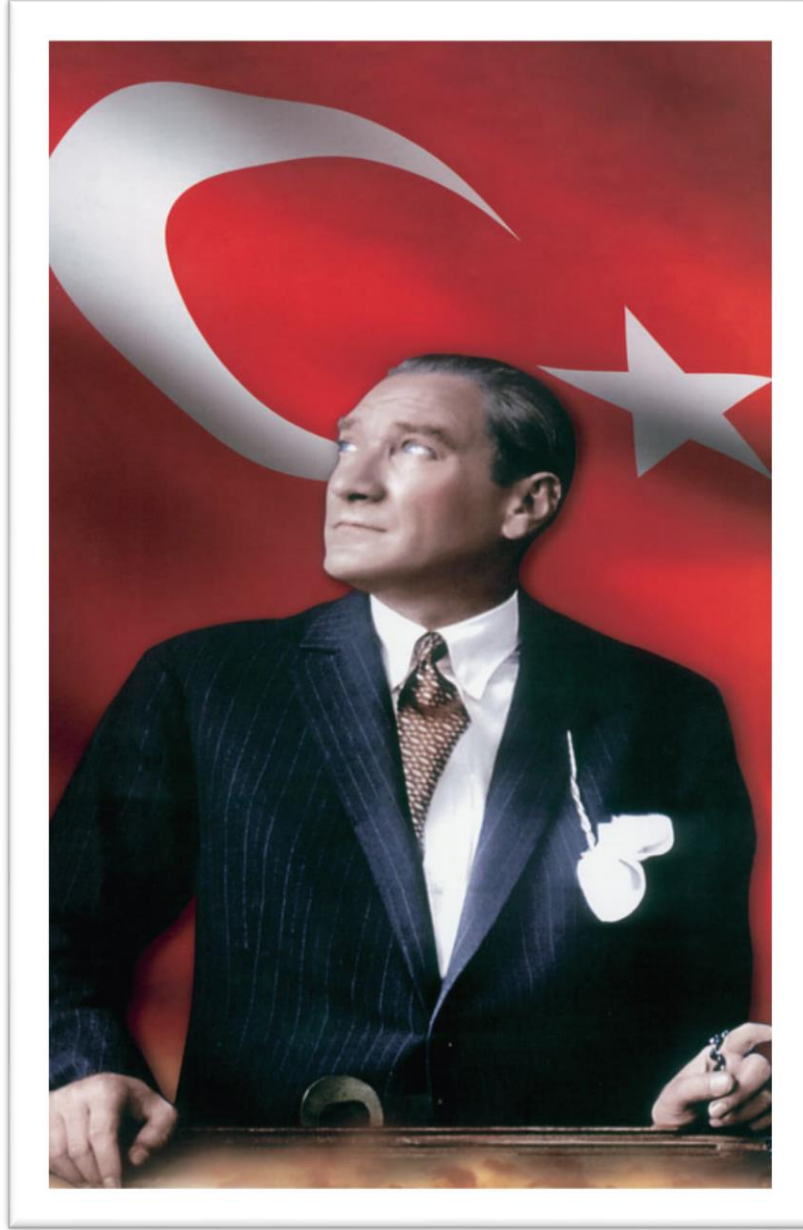
2016 - 2020

STRATEJİK
PLAN





*Sizin Emniyetiniz
Bizim İlk Önceliğimizdir*



*En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; **denizciliği, Türkün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.***

K. Atatürk

İçindekiler Tablosu

TANIMLAR VE KISALTMALAR.....	5
1. BÖLÜM.....	9
GİRİŞ	9
GENEL MÜDÜR SUNUŞU	10
STRATEJİK PLANLAMA EKİBİNİN SUNUŞU	12
2016-2020 YILI STRATEJİK PLANLAMA EKİBİ	13
2. BÖLÜM.....	14
DURUM ANALİZİ	14
2.1. TARİHÇE	15
2.2. YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER VE MEVZUAT ANALİZİ	21
2.2.1. YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER.....	21
2.3. FAALİYET ALANLARI.....	32
2.4. PAYDAŞ ANALİZİ.....	44
2.5. KURULUŞ İÇİ ANALİZ	50
2.5.1. ORGANİZASYON YAPISI.....	50
2.5.2. SON DÖNEMDE KURULUŞ YAPISINDA VE GÖREV ALANINDA YAPILAN ÖNEMLİ DEĞİŞİKLİKLER.....	51
2.5.3. İNSAN KAYNAKLARI	52
2.5.4. TEKNOLOJİK ALTYAPI	56
2.5.5. MALİ DURUM.....	62
2.5.5.1. MALİ KAYNAKLAR	62
2.5.5.2. BİNA, ARAÇ ENVANTERİ VE DİĞER VARLIKLAR.....	65
2.6. ÇEVRE ANALİZİ	67
2.6.1. KURULUŞUN FAALİYET ALANINDA DÜNYADAKİ DURUM VE GELİŞMELER	67
2.6.2. KURULUŞUN FAALİYET ALANINDA ÜLKEMİZDEKİ DURUM VE GELİŞMELER.....	70
2.6.3. DÜNYADA VE ÜLKEMİZDEKİ TEMEL EĞİLİMLER VE SORUNLAR İLE BU SORUNLARIN KURULUŞ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ	71
2.6.4. YÖNLENDİRİCİ ÜST BELGELER.....	74
2.6.5. KURULUŞUN KARŞILAŞABİLECEĞİ RİSKLER VE BELİRSİZLİKLER	75
2.6.6. GZFT ANALİZİ	76
2.7. 2011/2015 STRATEJİK PLAN DEĞERLENDİRMESİ.....	78
3. BÖLÜM.....	84
GELECEĞE BAKIŞ.....	84
3.1. MİSYON, VİZYON, TEMEL İLKE VE DEĞERLER.....	85
3.2. AMAÇ VE HEDEFLER.....	87
3.3. STRATEJİK HEDEF BİRİM İLİŞKİSİ.....	94
3.4. MALİYET TABLOSU (BİN TL).....	95
3.5. TOPLAM KAYNAK TABLOSU (TL)	95
4.BÖLÜM	96
İZLEME VE DEĞERLENDİRME.....	96
EKLER.....	98

TABLO LİSTESİ

Tablo 1	Faaliyet Alanı Ürün/Hizmet	41
Tablo 2	Verilen Hizmetler	43
Tablo 3	Paydaş Listesi	444
Tablo 4	Paydaş-Ürün/Hizmet Matrisi	466
Tablo 5	2011-2014 Yıllarına Ait Gelir-Gider Kar-Zarar Durumu.....	644
Tablo 6	Faaliyet İçi Gelir/Gider Faaliyet Karı.....	644
Tablo 7	Kamuya Aktarılan Kaynak.....	644
Tablo 8	Mevcut Bina Durumu	655
Tablo 9	Mevcut Araç Durumu.....	666
Tablo 10	2011/2015 Stratejik Plan Değerlendirmesi	82

TANIMLAR VE KISALTMALAR

Tanımlar:

- Alamet** : Tali seyrişerfer yolları üzerinde bulunan seyre engel teşkil eden karasal noktaların işaretlemeğinde kullanılan seyir yardımcıdır. Görsel seyirde kullanılır, ışıksızdır
- AIS Aton** : VHF Radyo menziline bulunan istenilen özellikteki deniz fenerlerini, gemilere bir elektronik harita üzerinde vektör olarak gösteren sistemdir
- Bofor** : Rüzgâr Skalası
- Bariyer** : Su yüzeyindeki petrolün yayılımını engelleyen ekipman
- e-Navigation** : Rıhtımdan rıhtıma seyir ve ilgili hizmetlerin denizde emniyet, güvenlik ve deniz çevresinin korunması amacıyla yönelik olarak geliştirilmesi için, denizcilikle ilgili bilgilerin gemi ve sahilde elektronik anlamda uyumlu bir şekilde toplanması, entegre edilmesi, paylaşımı, sunulması ve analizidir
- Fener** : Gemilere yer/yön belirleme ve işaretleme amaçlı deniz sinyali
- Navteks** : Denize yönelik yazılı seyir uyarıları
- Racon** : Radyo (Telsiz) parıldağı
- Radyofar** : 305 – 435 kHz frekanslarda çalışan Yön Bulucu (Direction Finding) cihazlara yön bulma için radyo dalgaları gönderen istasyondur
- Remote Control** : Uzaktan Kumanda
- Sea Slug** : Petrol kirliliğinin denizden alınması işleminde kullanılan yüzer esnek depo
- Skimmer** : Su yüzeyine yayılmış petrolün alınmasını sağlayan ekipman, yağ sıyırıcı
- Sis düdükleri** : Sisli günlerde, deniz fenerlerinden faydalanılamadığından deniz tehlikeleri veya kara parçaları, kayalık, sığlık bölgelerin bulunduğu yerde denizcileri uyarmak için kullanılan düdük
- Şamandıra** : Üzerlerinde ışıldak bulunan veya bulunmayan deniz tabanına sabitlenmiş denizde yol göstermeye, bir tehlikeyi belirtmeye veya teknelerin bağlanmasına yarayan yüzer cisim
- Fi-Fi 1** : Yangın söndürme 1 sınıfı (2400 m³/h su ve köpük püskürtme kapasiteli)
- Fi-Fi 2** : Yangın söndürme 2 sınıfı (7200 m³/h su ve köpük püskürtme kapasiteli)
- Fi-Fi 3** : Yangın söndürme 3 sınıfı (9600 m³/h su ve köpük püskürtme kapasiteli)

Kısaltmalar:

AIS	: (Automatic Identification System) Otomatik Tanımlama Sistemi
CEPT	: (Conference European Of Postal And Telecommunications) Avrupa Telekomünikasyon Ve Posta İdareleri Birliği
DSC	: (Digital Select Calling) Sayısal Seçmeli Arama
dGPS	: (Differential Global Positioning System) Diferansiyel Küresel Konumlama Sistemi
EMPA	: (European Maritime Pilots Association) Avrupa Deniz Kılavuz Kaptanlar Birliği
ERP	: Kurumsal Kaynak Planlama
Fi- Fi	: (Fire Fighting) Yangın Söndürme
g	: Yer Çekimi İvmesi
GMDSS	: (Global Maritime Distress and Safety System) Küresel Denizcilik Tehlike ve Emniyet Sistemi
GPS	: (Global Positioning System) Küresel Konumlama Sistemi
GTH	: Gemi Trafik Hizmetleri
GZFT	: Güçlü – Zayıf Yönler, Fırsatlar-Tehditler
HF	: (High Frequency) Yüksek Frekans
IALA	: (International Association Of Marine Aids To Navigation and Lighthouse Authorities) Uluslararası Seyir Yardımcıları Ve Fener Otoriteleri Birliği
IMPA	: (International Maritime Pilots Association) Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Birliği
IMRF	: (International Maritime Rescue Federation) Uluslararası Denizde Can Kurtarma Birliği
IMO	: (International Maritime Organization) Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMSO	: (International Mobile Satellite Organization) Uluslararası Mobil Uydu Örgütü
INMARSAT	: (International Maritime Satellite) Uluslararası Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşme Şirketi
ISU	: (International Salvage Union) Uluslararası Gemi Kurtarma Birliği

ITU	: (International Telecommunication Union) Uluslararası Telekomünikasyon Örgütü
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KBRN	: Kimyasal Biyolojik Radyasyon ve Nükleer
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
LRIT	: (Long Range Identification and Tracking) Uzak Mesafe Gemi İzleme
MARPOL	: (International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslar arası Sözleşme
MMSI	: (Maritime Mobile Service Identity) Deniz Seyyar Servis Tanıtım Numarası
MSG	: (Message) Mesaj
MF	: (Medium Frequency) Orta Frekans
OPRC	: (International Convention On Oil Pollution Preparedness, Response And Cooperation) Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme
RHIB	: (Rigged Hull Inflatable Boat) Sabit Karinalı Şişme Bot
RG	: Resmi Gazete
SOLAS	: (Safety of Life at Sea) Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
SP	: Seyir Planı
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
GTKH	: Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ A.Ş.	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi
TGİ	: Trafik Gözetleme İstasyonu
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

VHF : (Very High Frequency) Çok Yüksek Frekans

VTS : (Vessel Traffic Services) Gemi Trafik Hizmetleri

1. BÖLÜM

Giriş

GENEL MÜDÜR SUNUŞU

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Can, Mal ve Gemi Kurtarma, Seyir Yardımcıları, Gemi Trafik, Kılavuzluk, Römorkaj ve Deniz Haberleşmesi hizmetleriyle verimlilik esasına göre çalışan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur.

Kuruluşumuz ağırlıklı olarak görev yaptığı Türk Boğazlarından geçen gemilerin emniyetli geçişini sağlamaktadır. Türk Boğazlarının yanı sıra Gemi Trafik Hizmetleri alanında da İzmit, İzmir ve Mersin ile görev sahası genişleyen Kuruluşumuzun seyir emniyeti ihtiyaçları artmaktadır ve İktisadi yapısıyla da söz konusu hizmetleri dengeli olarak yürütmeye çalışmaktadır.

Kuruluşun bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da varlığını ve gelişimini ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara uygun, verimlilik esasına göre sürdürebilmesi için, olaylar ve gelecek tasarımıyla ilgili çok boyutlu, stratejik düşünme ve sistematik olarak bu yapıyı tesis etme sorumluluğu bulunmaktadır.

Katılımcı ve hesap vermeye esas sistemli bir yapının önemli bir aracı olmak üzere hazırlanan 2016 – 2020 yıllarını kapsayan stratejik planın hayırlı olmasını diler, başta Stratejik Planlama Ekibi olmak üzere Kuruluşumuz çalışanlarına teşekkür ederim.

Yaşar Duran AYTAŞ
Yönetim Kurulu Başkanı ve
Genel Müdür

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün 2016-2020 dönemine ilişkin hazırlamış olduğu Stratejik Plan; Onuncu Kalkınma Planı, Orta Vadeli Program, Yatırım Programı ile Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Kılavuzuna uygunluk kapsamında değerlendirilmiş ve uygulamaya konulması uygun bulunmuştur.

M. Cüneyd DÜZYOL
Kalkınma Bakanlığı Müsteşarı

STRATEJİK PLANLAMA EKİBİNİN SUNUŞU

Kuruluşumuzun ilk stratejik planı 2010-2014 dönemi için hazırlanarak yürürlüğe girmiş ancak, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin 15.06.2010 tarihi itibarıyla kuruluşumuz tarafından verilmeye başlanması neticesinde 2011-2015 dönemi için yeniden hazırlanmıştır. Stratejik plan, üç yıllık uygulama sürecini takiben değişen koşullara adapte olabilmek amacıyla, hedeflerde nicel değişiklikler yapılarak 2014-2015 yılları mevzuat kapsamında güncellenmiştir.

Stratejik Planlama ile kuruluşun amaçları ve yetenekleriyle değişen çevre şartlarının, stratejik uyumunu ve sürdürülebilirliğini sağlamakla beraber orta ve uzun vadede, gelişim ve değişimi yönetmek, stratejik hedeflere yönelerek etkinlik ve verimliliği artırmak amaçlanmaktadır.

Stratejik planlama, bir kurumda görevli her kademedeki çalışanın ve kurum dışı tüm paydaşların katılımını gerektiren bir süreç olup kurum yöneticisinin tam desteği ile sonuç almaya yönelik çabaların bütünüdür. Paydaş ihtiyaç ve beklentileri, misyon, hedefler ve performansların belirlenmesinde önemli bir yer tutar. Kuruluşumuzun Stratejik Planının hazırlanma sürecinde katılımcı, paylaşımcı bir yaklaşımla tüm paydaşlarımızla birebir görüşme ve anket tekniklerinden yararlanılarak beklenti ve düşüncelerin azami ölçüde plan kapsamında değerlendirilmesine özen gösterilmiş ve özverili bir çalışmanın sonucu olarak kuruluşun planı hazırlanmıştır.

Kalkınma Bakanlığı'nca onaylanarak yürürlüğe girmiş olan 2016-2020 dönemi Stratejik Planın, Genel Müdürlüğümüz, Denizcilik Camiası ve Ülkemiz için hayırlı olmasını dileriz.

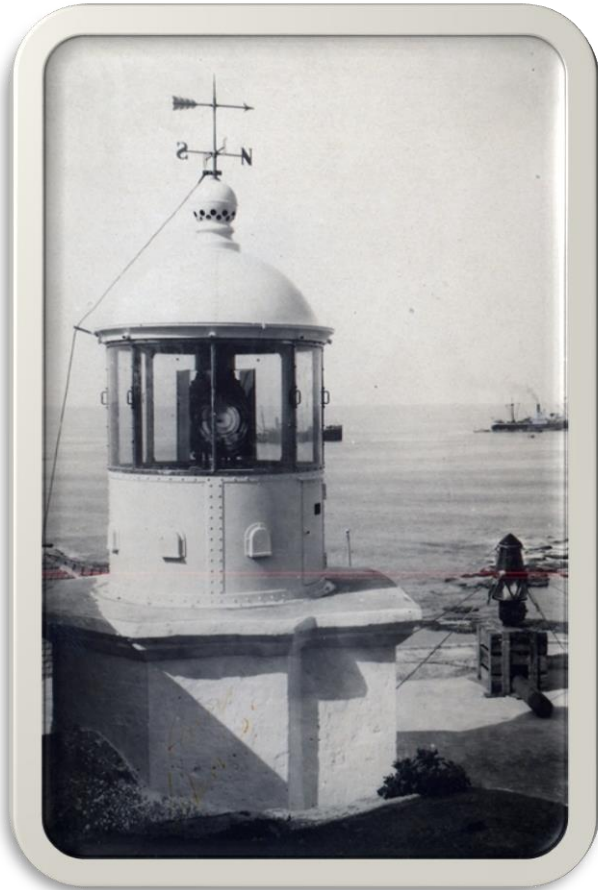
Stratejik Planlama Ekibi

2016-2020 YILI STRATEJİK PLANLAMA EKİBİ

B.OLCAY ÖZGÜRCE	GENEL MÜDÜR YARDIMCISI
SERPİL MUTLU	ARAŞTIRMA PLANLAMA ve KOORDİNASYON DAİRESİ BAŞKANI
SAVAŞ ŞEKER	DENİZ HİZMETLERİ DAİRESİ BAŞKANI V.
MUSTAFA ÖZSİĞİNAN	SEYİR YARDIMCILARI DAİRESİ BAŞKANI
LEVENT KALFA	GTKH DAİRESİ BAŞKANI
M.AKİF ESEN	MALZEME DAİRESİ BAŞKANI
ABDURRAHMAN KÖSE	MALİ İŞLER DAİRESİ BAŞKANI
AHMET NACİ DİKTAŞ	İNSAN KAYNAKLARI DAİRESİ BAŞKANI
HAKAN VURAL	BİLİŞİM TEKNOLOJİLERİ VE AR-GE DAİRESİ BAŞKANI
ALİ GÜVEN	İSTATİSTİK VE RİSK YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANI
MEHMET ÇOLAK	TELSİZ İŞLETME MÜDÜRÜ
METİN AYDIN	İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ MÜDÜRÜ
<u>KOORDİNASYON</u>	
MUHSİN SUBAŞI	STRATEJİK PLANLAMA ŞUBE MÜDÜRÜ
YONCA AYDINÖZ SARI	STRATEJİK PLANLAMA ŞUBE MÜDÜR YARDIMCISI

2. BÖLÜM

Durum Analizi



2.1. TARİHÇE

1856 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Fransızlar arasında fenerlerin işletilmesi konusunda bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmış ve ülke kıyılarına bugünkü şekliyle ilk fener konulmuştur.

“Fenerler İdaresi Umumiyesi Müdürlüğü” adı altında yürütülen bu hizmet 01.01.1938 yılında 3302 sayılı Kanunla satın alınarak Denizbank’a bağlanmıştır.



30.06.1939 tarihli ve 3633 sayılı Kanunla Denizbank kapatılmış ve bu hizmetler 01.07.1939 tarihinde kurulan “Devlet Deniz Yolları ve Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü”ne bağlanmıştır. 4517 sayılı Kanunla bu Genel Müdürlük de kapatılmış, 01.02.1944 tarihinden itibaren “Devlet Deniz Yolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü” adı altında kurulan teşkilata Kıyı Emniyeti İşletmesi olarak bağlanmıştır. 01.03.1952 tarihli 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. 17.06.1982 tarihli ve 2680 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak 10.10.1983 tarihinde Türkiye Denizcilik Kurumu (TÜDEK) adı altında teşkilatlanmış ve nihayet 08.06.1984 tarihli ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Türkiye Denizcilik İşletmesi haline getirilen teşekkül bünyesinde kıyı emniyeti hizmetleri sürdürülmüştür. 07.04.1997 tarihinden itibaren de Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde bu hizmetler yerine getirilmeye başlanmıştır.



Kuruluş bünyesinde faaliyet gösteren tahlisiye hizmetleri ise 1869 tarihinde “Tahlisiye İdaresi” adı altında kurulmuştur.



30.06.1939 tarihli ve 3633 sayılı kanunla Denizbank kapatılmış ve Fener ve Tahlisiye hizmetleri 01.07.1939 tarihinde kurulan “Devlet Deniz Yolları ve Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü”ne bağlanmıştır. 4517 sayılı kanunla bu Genel Müdürlük kapatılmış

01.02.1944 tarihinden itibaren “Devlet Deniz Yolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü” adı altında kurulan teşkilata Kıyı Emniyeti İşletmesi olarak bağlanmıştır. 01.03.1952 tarihli ve 5842 sayılı kanunla bu Genel Müdürlük de kapatılmış ve bu hizmetler Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesinde işletme olarak yürütülmeye başlanmıştır.



1881 yılına kadar Osmanlı Bahriyesi bünyesinde yürütülen tahliye hizmetleri 1883 yılında Avrupa devletlerinin müdahalesiyle bir yönetmelik düzenlenerek seçilen Avrupa delegesi (İstanbul İngiliz Konsolosu) yönetiminde Liman Riyasetince yürütülmeye devam olunmuştur. Ülkede telefon kullanımına izin verilmediği bu dönemde İstanbul Boğazi'nin Karadeniz girişindeki tahliye 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 tahliye hizmetleri, savaşın yenilgi ile sonuçlanması üzerine 05.11.1920 tarihinde İngiliz, Fransız ve İtalyan murahhaslardan oluşan heyet tarafından idare edilmeye başlanmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrası 09.06.1923 tarihinde tahliye teşkilatının yönetimi Türkiye'nin idaresi altına girmiş ve Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde faaliyet göstermiştir. 14.04.1925 tarihli ve 617 sayılı Kanunla bağımsız bir Genel Müdürlük olarak faaliyet gösteren tahliye teşkilatı 1938 yılında Denizbank bünyesine alınmış, yukarıda fenerlerin tarihçesi bölümündeki safhaları takiben, 07.04.1997 tarihinden itibaren Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyet göstermeye devam etmiştir.

Kuruluşun 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

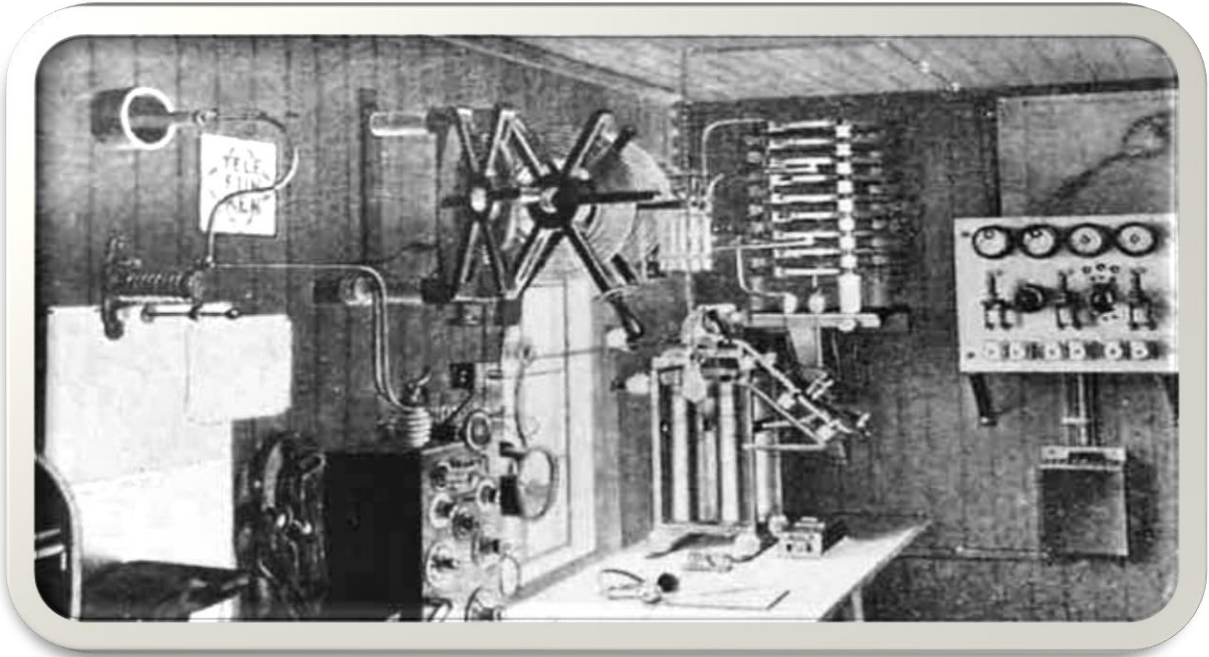
07.04.1997 tarihi itibarıyla kurulan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyetini sürdürmüştür.



Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesinde bir işletme olarak faaliyet gösterirken; Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 tarihli ve 97/12 sayılı kararı ile Denizcilik Müsteşarlığına devredilmiş ve bilahare 12.05.1997 tarihli ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 07.04.1997 tarihinden geçerli olmak üzere 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi bir kamu iktisadi kuruluşuna dönüştürülmüştür. Kuruluşun Ana Statüsü, Yüksek Planlama Kurulu'nun 06.08.1997 tarihli ve 97/T-34 sayılı kararı ile onaylanmış, 03.10.1997 tarihinde Kuruluş hukuken faaliyete başlamıştır.

Ülkede uzak mesafe haberleşmesi için 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, ilk telsiz donanımı kurulan gemi ise ünlü Hamidiye Kruvazörü olmuştur. Birinci Dünya Savaşı sırasında uzak mesafe haberleşmesi için İstanbul-Hasdal'da kurulan Osmaniyeli Telsiz İstasyonu 1926'dan itibaren deniz haberleşmesi amacıyla da kullanılmaya başlanmış, bunun yanı sıra Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne kendi gemileri ile haberleşebilmesi için İstanbul-Karaköy'deki Genel Müdürlük binasına telsiz istasyonu kurma yetkisi verilmiştir. 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 16.06.2004 tarihli ve 5189 sayılı Kanunda; 05.04.1983 tarihli 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 ve Gemi Kurtarma İşletmeleri'ne devredilmiş, yapılan protokol ve ek protokoller ile 01.07.2005 tarihi itibarıyla Telsiz İşletme Müdürlüğü, Kuruluş bünyesinde faaliyete başlamıştır.



Ana statüde 2000, 2001, 2003 yıllarında değişiklikler yapılmış, 19.01.2006 tarihli ve 2006/T-3 sayılı YPK Kararı ile ana statünün 3,4 ve 5. 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 07.02.2007 tarihli ve 2007/T-3 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü" olarak değiştirilmiştir.

Kuruluş tarafından 15.06.2010 tarihinden itibaren verilmeye başlanılan kılavuzluk (pilotaj) ve yedekleme (römorkaj) hizmetleri deniz taşımacılığının diğer bir tamamlayıcısıdır. Kılavuzluk hizmetlerinin Osmanlı Devleti'nde modern yöntemler ve işletmecilik anlayışı ile gerçekleştirilmesi düşüncesi, ilk kez XIX. Yüzyılın sonlarında gündeme gelmiştir. Artan deniz trafiğine bağlı olarak kimi sermayedarlar, kılavuzluk hizmeti verecek işletmelerin karlı bir yatırım alanı olacağını düşünerek, Osmanlı Devleti'nden kılavuzluk imtiyazları talebinde bulunmuşlardır. Bu talep, Kılavuzluk imtiyazı verilmesinin devletin çıkarları açısından özellikle "Boğazlar Payitaht-ı Saltanat-ı Seniye'nin kapıları hükmünde olup," ifadesi ile İstanbul'un güvenliği açısından sakıncalı bulunmuştur.

13.01.1924 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye sahillerinde kılavuzluk imtiyazı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiştir. Bu amaçla Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdüriyeti adıyla bir şube kurulmuştur. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilen imtiyazı, diğer yasal

düzenlemeler izlemiştir. 14.04.1925'de yürürlüğe giren 618 sayılı Limanlar Kanunu ile kılavuzluğun kayıt altına alınabilmesi söz konusu olmuştur. 01.07.1926'da yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu ile kılavuzluk Türk vatandaşlarına hasredilmiştir.

1930'larda dünya barışını tehdit eden gelişmelerin belirmesi, Lozan Antlaşması ile Boğazlar üzerinde elde etmiş olduğu haklarını güvenliği için yetersiz bulan, yani Boğazların silahsızlandırılmasını ve Boğazlar Komisyonu'nun egemenlik haklarını sınırlandırdığını düşünen Türkiye, Boğazlar rejiminin yeniden düzenlenmesi için bir konferans toplanmasını talep etmiştir. Bu bağlamda toplanan Montrö Konferansı'nın sonunda imzalanan ve 09.11.1936'da yürürlüğe giren Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazlarının bugün de geçerli olan statüsü belirlenmiştir. Buna göre ticaret gemileri kılavuz kaptan alma zorunluluğu olmaksızın Boğazlardan geçiş serbestisi kazanmışlardır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya deniz ticaret hacminde ve gemi filosunda büyüme kaydedilmiş, bu gelişme Türk Boğazlarından geçen gemi trafiğine yansımıştır. Deniz trafiğindeki yoğunluk, beraberinde kazaları getirmiş, Türkiye bu süreçte Boğazlar trafiğine yönelik yeni düzenlemeler yapmak gerekliliğini hissetmiştir. Bu bağlamda 11.01.1994 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak 01.07.1994'de yürürlüğe giren Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük yayımlanmıştır. Bu Tüzüğü, 1998 'de yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü izlemiştir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.05.2010 tarihli ve 2010/29 sayılı kararı gereği Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün Türk Boğazlarında ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri 15.06.2010 tarihi itibarıyla Kuruluş tarafından verilmeye başlanmıştır.

Kuruluş, 01.09.2014 tarihinden itibaren İstanbul'un Beyoğlu ilçesindeki Genel Müdürlük hizmet binasında faaliyetlerine devam etmektedir.

2.2. YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER VE MEVZUAT ANALİZİ

2.2.1. YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER

08.06.1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabi olarak ve söz konusu kanun hükmünde kararname çerçevesinde faaliyette bulunmak üzere, 12.05.1997 tarihli ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile teşkil olunan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Ana Statüsünün Yüksek Planlama Kurulunun 06.08.1997 tarihli ve 97/T-34 sayılı kararı ile onaylanmasını müteakip 27.09.1997 tarihinde Yönetim Kurulunun teşekkülü ve 03.10.1997 tarihinde yapılan ilk toplantısı ile hükmi şahsiyet kazanarak faaliyetlerine başlamıştır.

Kuruluşun Ana Statüsüne göre esas faaliyet konuları denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, belirlenen sahada tekel şeklinde olmak üzere tüm denizlerde su aracı ve/veya diğer eşyaya verilen kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye)

hizmetlerini yapmak, seyir emniyetini arttırmaya yönelik hizmetler ile bu amaçlara ilişkin her türlü cihaz ve tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek, denetlemek ve bunların bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak olup, faaliyet konuları aşağıda gösterilmiştir:

1) Türkiye kıyılarında seyir emniyeti ve güvenliğine ilişkin kurulmuş ve kurulacak sistem ve tesisleri, fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini, sis düdüklarini ve benzeri seyir emniyeti ile ilgili her türlü cihaz ve tesisleri kurmak, kurdurmak ve tekel şeklinde işletmek.

2) Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denzinde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki İstanbul, Çanakkale Boğazları ve Marmara denzinde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz-kara tahlisiye) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek, harp ve yardımcı gemiler hariç tehlikeye uğrayan 300 Rüsüm (Net) tonilatodan yukarı su aracı ve diğer eşyanın kurtarma işlerini tekel şeklinde olmak üzere bütün denizlerde kurtarma, çeki (cer) ve römorkaj işlerini yapmak.

3) İşletmecilik esasları çerçevesinde kılavuzluk, römorkörcülük, palamar, batık çıkarma, balık adam, seyir emniyetine yönelik deniz dibi tarama/derinleştirme, arama hizmetleri ve bunlara ilişkin her türlü yatırımları yapmak, bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak.

4) 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, ilgili bakanlık adına işletmek, bu sistemin hizmetle ilgili tüm ihtiyaçlarını karşılamak ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak, gerektiğinde ileride kurulacak gemi trafik hizmetleri sistemlerini Bakanlık adına kurma, kurdurma, işletme, işletirme, kontrol etme, denetleme ve belgelendirme hizmetlerini yapmak.

5) Denizlerimizde ve karasularımızda seyir emniyeti ve güvenliğine yönelik sahil telsiz istasyonlarını kurmak ve işletmek, bu sahil telsiz istasyonları üzerinden seyir güvenliği haberleşmesi dahil deniz haberleşme hizmetlerini vermek, her çeşit deniz ve hava bandı telsiz haberleşme sistemlerini kurmak, kurdurmak, kullanma izinlerini vermek, ruhsatlandırmak, deniz bandı telsiz haberleşme ve seyirüsefer cihazlarına çağrı kodu ve benzeri tahsis ve tescil işlemlerini yapmak, amatör telsizcilik sınavını yapmak ve Amatör Telsizcilik Belgesi vermek, Otomatik Tanımlama Sistemi, dGPS, LRIT ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü üst yapı yatırım projelerini yapmak ve tekel şeklinde işletmek.

6) Amaç ve faaliyet konularında yer alan hizmetler yerine getirilirken, tekel alanında ve tüm Türkiye kıyılarında ihtiyaç duyacağı her türlü hava, deniz, kara vasıtaları ile araç gereçleri temin etmek, bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak.

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

8) 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.

9) Verimlilik ilkesi doğrultusunda faaliyetlerin yürütülmesi, geliştirilmesi ve tanıtılması için kaynaklar sağlamak ve artırmak.

10) 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.

11) 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.

12) İlgili Bakanlıkça verilecek diğer görevleri yapmak, şeklinde belirlenmiştir.

2.2.2. Mevzuat Analizi

KEGM'in tabi olduğu mevzuat; Ana Statü başta olmak üzere Kuruluşun faaliyet alanlarına yönelik kanunlar, kanun hükmünde kararname, uluslararası anlaşmalar/sözleşmeler, tüzükler, yönetmelikler, yönergeler, tebliğler ile Kuruluş tarafından düzenlenen yönetmelik ve yönergeler olarak ortaya konulmuştur.

Mevzuat	Faaliyet Alanı (Hizmetler)					
	Gemi Trafik Hizmetleri	Kılavuzluk Hizmetleri	Gemi Kurtarma /Römorkaj	Tahliye Hizmetleri	Seyir Yardımcıları Hizmetleri	Deniz Haberleşme Hizmetleri
ANA STATÜ						
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ana Statüsü	X	X	X	X	X	X
KANUNLAR						
4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun	X	X	X	X	X	X
6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu		X	X	X	X	X
854 Sayılı Deniz İş Kanunu		X	X	X		
4857 Sayılı İş Kanunu	X	X	X	X	X	X
2872 Sayılı Çevre Kanunu	X	X	X		X	
5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun	X		X	X		X

Mevzuat	Faaliyet Alanı (Hizmetler)					
	Gemi Trafik Hizmetleri	Kılavuzluk Hizmetleri	Gemi Kurtarma /Römorkaj	Tahlisiye Hizmetleri	Seyir Yardımcıları Hizmetleri	Deniz Haberleşme Hizmetleri
1738 Sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu	X				X	
2674 Sayılı Karasuları Kanunu	X	X	X	X	X	X
618 Sayılı Limanlar Kanunu	X	X	X			
4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu			X	X		
815 Sayılı Kabotaj Kanunu		X	X			
697 Sayılı Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetlerinin Olağanüstü Hallerde ve Savaşta Ne Suretle Yürütüleceğine Dair Kanun	X	X	X	X	X	X
4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu	X	X	X	X	X	X
2548 Sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu	X	X				
3621 Sayılı Kıyı Kanunu	X	X	X	X	X	X
5809 Sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu						X
5189 Sayılı Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun						X
5369 Sayılı Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun						X
2813 Sayılı Telsiz Kanunu						X
5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu	X	X	X	X	X	X

Mevzuat	Faaliyet Alanı (Hizmetler)					
	Gemi Trafik Hizmetleri	Kılavuzluk Hizmetleri	Gemi Kurtarma /Römorkaj	Tahlisiye Hizmetleri	Seyir Yardımcıları Hizmetleri	Deniz Haberleşme Hizmetleri
4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu	X	X	X	X	X	X
5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu	X	X	X	X	X	X
6085 Sayılı Sayıştay Kanunu	X	X	X	X	X	X

Mevzuat	Faaliyet Alanı (Hizmetler)					
	Gemi Trafik Hizmetleri	Kılavuzluk Hizmetleri	Gemi Kurtarma /Römorkaj	Tahliye Hizmetleri	Seyir Yardımcıları Hizmetleri	Deniz Haberleşme Hizmetleri
KANUN HÜKMÜNDE KARARNAMELER						
233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname	X	X	X	X	X	X
655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname	X	X	X	X	X	X
399 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname	X	X	X	X	X	X
ULUSLARARASI ANLAŞMALAR / SÖZLEŞMELER						
Taraf Olduğumuz IMO Sözleşmeleri	X	X	X	X	X	X
Taraf Olduğumuz ILO Sözleşmeleri			X	X		
Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaideler Hakkında Mukavele			X	X		
ITU Regulations					X	X
Montreux Boğazlar Sözleşmesi	X	X	X	X	X	X
Uluslararası Mobil Uydu Örgütü İle Türkiye Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Arasındaki LRIT Hizmet Sözleşmesi						X
TÜZÜKLER						
Uluslararası Sağlık Tüzüğü		X				
Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve Uygulama Talimatı	X	X	X	X	X	

Mevzuat	Faaliyet Alanı (Hizmetler)					
	Gemi Trafik Hizmetleri	Kılavuzluk Hizmetleri	Gemi Kurtarma /Römorkaj	Tahlisiye Hizmetleri	Seyir Yardımcıları Hizmetleri	Deniz Haberleşme Hizmetleri
YÖNETMELİKLER						
Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik		X				
Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkındaki Yönetmelik		X				
1738 Sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Yasasının Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik	X		X		X	X
Limanlar Yönetmeliği	X	X	X	X	X	X
Telsiz Yönetmeliği	X	X	X	X		X
Gemi ve Su Araçlarının Tadilatı, Bakım ve Onarımlarında Uygulanacak Olan Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik			X	X		
Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İşelerine Dair Yönetmelik			X	X		
Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği	X	X	X	X		X
Denizcilere Mahsus Kıyafet Yönetmeliği	X	X	X	X		
Gemi Adamları Yönetmeliği		X	X	X		
Karada Çıkabilecek Yangınlarla, Deniz, Liman veya Kıyıda Çıkıp Karaya Ulaşabilecek ve Yayılabilir veya Karada Çıkıp Kıyı, Liman ve Denize Ulaşabilecek Yangınlara Karşı Alınabilecek Önleme, Söndürme ve Kurtarma Tedbirleri Hakkında Yönetmelik			X			
Seyir Duyuruları Hazırlama ve Yayımlama Hizmetleri Yönetmeliği					X	X
SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik	X	X	X	X	X	X

Mevzuat	Faaliyet Alanı (Hizmetler)					
	Gemi Trafik Hizmetleri	Kılavuzluk Hizmetleri	Gemi Kurtarma /Römorkaj	Tahlisiye Hizmetleri	Seyir Yardımcıları Hizmetleri	Deniz Haberleşme Hizmetleri
Balıkçı Barınakları Yönetmeliği					X	
Seyir Yardımcıları Yönetmeliği					X	
Gemi ve Su Araçlarının Tadilatı, Bakım ve Onarımlarında Uygulanacak Olan Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik.			X	X		
Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik	X					
Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği	X	X	X	X		X
Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği			X	X		
Evrensel Hizmet Gelirlerinin Tahsili ve Giderlerin Yapılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik						X
YÖNERGELER						
Deniz Araçlarının Tesciline Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge			X	X		
Gemilerin Gemi adamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge			X	X		
TEBLİĞLER						
Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ			X	X		X
Yıllık Genel Yatırım ve Finansman Programının Uygulanmasına İlişkin Tebliğ	X	X	X	X	X	X

KURULUŞ TARAFINDAN DÜZENLENEN YÖNETMELİKLER

- Kıyı Emniyeti Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönetmeliği (21.03.2002 tarihli ve 24702 sayılı R.G.)
- Kıyı Emniyeti Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü 4734 Sayılı Kamu İhale Kanununun 3/g maddesi Uyarınca Yapacağı Mal ve Hizmet Alımlarında Uygulanacak Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik, (27.02.2004 tarihli ve 25386 Sayılı R.G.)
- Kıyı Emniyeti Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü tesislerinden yararlanacak kişi, kamu ve özel kuruluşların sistem, cihaz ve donanımlarına yer tahsisi ve kule kullandırılması hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin yönetmelik (15.09.2006 tarihli ve 26290 sayılı R.G.)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Taşınmaz Kiraya Verme İşlemleri Genel Hizmet Yönetmeliği (15.09.2006 tarihli ve 26290 sayılı R.G.)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Taşınır Mal Satış İşlemleri Yönetmeliği (27.10.2007 tarihli ve 26683 sayılı R.G.)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Deniz Ve Hava Bandı Telsiz Haberleşme Sistem Veya Cihazları İle Seyrüsefer Cihazlarına Kurma Ve Kullanım İzni Verilmesi, Ruhsatlandırılması İle Tarifelerinin Düzenlenmesine Dair Yönetmelik (14.10.2011 tarihli ve 28084 sayılı R.G.)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Amatör Telsizcilik Sınav ve Belgelendirme Yönetmeliği (03.02.2010 tarihli ve 27482 sayılı R.G.)

KURULUŞ TARAFINDAN DÜZENLENEN YÖNERGELER

- Yönetmelik Yönerge ve Organizasyonel Düzenlemelere Ait Yönerge
- Sicil Raporları Yönergesi
- Harcırah Yönergesi
- Giyim Eşyası ve Koruma Malzemeleri Genel Hizmet Yönergesi
- Maddi Duran Varlıklar Yönergesi
- Temsil Tören ve Ağırılama Yönergesi
- Avans İşlemleri Genel Hizmet Yönergesi
- Kaza Tahkik Kurulu Kuruluş Görev ve İç Hizmet Yönergesi
- Ortak Görev, Sorumluluk ve Yetkilere İlişkin Ek Yönerge

- Eğitim Tesisleri Yönergesi
- Kamu İhale Kanunu-Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu ve Bu Kanunlarla İlgili Yönetmeliklerin Uygulanmasına Dair Yönerge
- Kurtarma Hizmetleri için Hizmet Alım Yönergesi
- Nöbetçi Müdürlük Genel Hizmet Yönergesi
- Sayım İşleri Genel Hizmet Yönergesi
- Yangından Korunma Yönergesi
- Kapsam İçi Personel Yönergesi
- Kapsam Dışı Personel Yönergesi
- Gemi Adamları İç Hizmet Yönergesi
- Devir – Teslim ve İlişik Kesme Yönergesi
- Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi (AADYM) Yönergesi
- Avrupa Birliği Çalışma Grubu Görev Yönergesi
- Bilgi Edinme Hakkı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönerge
- Teknik Hizmetler ve Emlak Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- İdari ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Mali İşler Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Kuruluş Görev Yönergesi
- Seyir Yardımcıları Dairesi Başkanlığı Kuruluş Görev Yönergesi
- Deniz Hizmetleri Dairesi Başkanlığı Kuruluş Görev Yönergesi
- Gelirler Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Malzeme Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- İstatistik ve Risk Yönetimi Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Bilişim Teknolojileri ve Ar-Ge Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Basın Tanıtım ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Hukuk Baş Müşavirliği Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Kalite Yönetim Müdürlüğü Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Özel Kalem Müdürlüğü Kuruluş ve Görev Yönergesi
- Yönetim Kurulu Bürosu Müdürlüğü Kuruluş ve Görev Yönergesi

- İş Sağlığı Ve Güvenliği M¼d¼rl¼ę¼ Kuruluş ve G¼rev Y¼nergesi
- İzmir İşletme M¼d¼rl¼ę¼ Kuruluş ve G¼rev Y¼nergesi
- Telsiz İşletme M¼d¼rl¼ę¼ Kuruluş ve G¼rev Y¼nergesi
- Teknik ve İdari Danışmanlık B¼roları Kuruluş ve G¼rev Y¼nergesi

2.3. FAALİYET ALANLARI

Kuruluş faaliyetlerini 3 adedinde otorite olmak üzere 7 temel alanda sürdürmektedir:

- Seyir Yardımcıları Hizmeti (Fenerler Otoritesi)
- Tahlisiye (Can Kurtarma) Hizmeti
- Gemi Trafik Hizmetleri (Otorite)
- Kılavuzluk Hizmeti
- Gemi Kurtarma Hizmeti
- Deniz Haberleşme Hizmeti (Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi ve Navteks Yayın Koordinat¼r¼)
- R¼mork¼rc¼l¼k Hizmeti

Seyir Yardımcıları Hizmeti (Fenerler Otoritesi)

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ait toplam 568 seyir yardımcısı bulunmaktadır. Kuruluş seyir yardımcılarını tekel şeklinde işletmekte olup kıyılarımızda seyir yardımcılarının modernizasyonunu sürekli olarak takip etmektedir.

Fener Hizmeti; Deniz fenerleri temelde seyir emniyetini arttırmak için kurulan seyir yardımcılarıdır. Deniz vasıtalarının yer/yön belirlemesi amacıyla kullanılmaktadırlar. Denizciler, fenerlerden de kerteriz alarak harita üzerinde yerlerini bulabilmektedir. Aynı zamanda fenerler denizcilere; kayalık, sığlık, daimi veya geçici batık, liman çıkış ağzı gibi tehlikeli alanları göstermektedir.



Anadolu Feneri



Mehmetçik Feneri

Işıklı Işıksız Şamandıralar; Şamandıralar, üzerlerinde ışıldak bulunan veya bulunmayan deniz tabanına sabitlenmiş seyir yardımcılarıdır. Gece ışıkla, gündüz balisaj ve tepe işaretleriyle denizcilere güvenli su yolunu, tehlikeli bölgeleri ve tercihli geçişleri göstermektedir.



Kepez Işıklı Şamandırası

Sis Düdükleri, Sis Çanları; Sisli günlerde, duyulabilir uyarılarda bulunarak gemilerin seyir emniyetine katkıda bulunan bir seyir yardımcısıdır.

dGPS; Uydudan yön bulma sisteminin (GPS) zaman zaman 100 metreyi bulabilen yanlışlık payını 1 metrenin altına indiren dGPS sisteminde, uydu sinyalleri bir yer istasyonunda yeniden işlenmekte ve gemilere hatasız bilgi verilebilmektedir.

Racon Cihazı; Radar cihazlarının frekans bandında çalışan ve radar ekranlarında verilmiş karakteristiği görülen elektro manyetik yayın yapan seyir yardımcısıdır. Dar kanallarda, Liman girişlerinde ve diğer kritik yerlerde kullanılan mevki tayin etmeye yarayan seyir yardımcısıdır.

Beacon (Alamet); Tali seyrüsefer yolları üzerinde bulunan seyir engel teşkil eden karasal noktaların işaretlenmesinde kullanılan seyir yardımcısıdır. Görsel seyirde kullanılır ışıksızdır.

AIS-Aton; Kara ve Deniz üzerinde konuşlandırılmış seyir yardımcılarının kimlik bilgilerini gemiler üzerindeki AIS cihazı tarafından alınabilmesi için yayın yapan cihazdır.

Tahliye (Can Kurtarma) Hizmetleri

Hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde bu vasıtalarındaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir. Kuruluşça verilen bu hizmet iki şekilde yapılmaktadır.

Denizden Can Kurtarma; Kıyıda uzak denizde kaza geçiren tehlikedeki kazazedelerin deniz vasıtaları ile kurtarılmasıdır.



RHIB Bot



Hızlı Tahliye Botu

Kıyıda Can Kurtarma; Sahil şeridinde sürüklenerek karaya oturan, kazaya uğrayan gemi ve/veya gemilerdeki kazazedelerin gemiye deniz vasıtasıyla yaklaşma imkânı olmadığı durumlarda, roket atılıp varagele sistemi kurularak kurtarılmasıdır.



Nasip Gemisi Operasyonu 2007

Gemi Trafik Hizmetleri

Gemi trafiğinin yoğun olduğu dar sularda ve limanlarda seyir güvenliğini fenerler ve diğer seyir yardımcılılarıyla sağlamak mümkün olmadığı için dünyada bu yörelerde Gemi Trafik Kontrol Sistemleri kurulmuştur. Türk Boğazlarında Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir.



Bilgi Hizmeti; Deniz trafiği bilgisi, gemilerin diğer gemilere göre mevki bilgisi, bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkileri, rota ve yere göre hız bilgisi, diğer gemilerin olası hareketlerinin bilgisi, denizcilere uyarılar, hidro-meteorolojik bilgi, seyir yardımcılarının durumu hakkında rapor edilen bilgiler ve GTH tarafından gerekli görülen diğer bilgiler konusunda ihtiyacı karşılamaktadır.

Seyir Yardımı Hizmeti; Zor seyir ve meteoroloji koşullarında, geçiş sırasında arıza veya bir eksiklik söz konusu olduğu durumlarda, gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde veya GTH operatörü tarafından gerekli görüldüğünde verilir. GTH operatörü gemilerin emniyetli seyir yapabilmelerini sağlamak için pozisyon, yön ve sürat bilgisi vererek, tehlikeli durumlarla ilgili uyarılarda bulunarak gemi kaptanının, gemisinin seyir emniyetiyle ilgili kararını oluşturmasına katkıda bulunabilir.

Trafik Organizasyon Hizmeti; Geminin Seyir Planı, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giriş izni, tarihi ve zamanı, geminin seyir planındaki olası bir değişiklik, boğazlara giriş yapmadan önce gemilere Trafik Yönetim Planıyla ilgili gerekli operasyonel bilgiler, boğazlardaki tüm gemilere Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'ne göre operasyonel bilgiler, SP1/SP2 raporları GTH'nin vereceği trafik düzenleme hizmetinin ana kaynağıdır. Bu raporların zamanında ve doğru olarak verilmesi deniz trafik organizasyonunun verimliliğini arttırmaktadır.

Kılavuzluk Hizmetleri

Denizlerde ve Boğazlarda gemilerin ulusal mevzuat ve uluslararası kurullarla belirlenmiş seyir kurallarına uygun seyretmelerini sağlayarak can, mal ve çevrenin korunması amacıyla; gemilerin limana giriş/çıkışlarında, rıhtım/iskelelere yanaşma ayrılımlarında, şamandıralara

bağlamalarında, demirlemelerinde buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmettir.



Gemi Kurtarma Hizmetleri

Deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki şeylerin; gemi adamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü şahıslar tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınması veya bu hal haricinde, gemi veya gemide bulunan şeylerin üçüncü şahısların yardımı ile deniz tehlikesinden kurtarılmasıdır.



Deniz Haberleşme Hizmetleri



Kuruluş Deniz Haberleşmesi, Seyir Güvenliği Mesajları, Denize Yönelik Meteoroloji Yayınları ve Tehlike Emniyet Haberleşmesine ilave olarak, ülkemiz adına Navteks Koordinatörlüğü ve Deniz Haberleşmesi Hesaplaşma Otoritesi sorumluluğunu da üstlenmiştir. Bu kapsamda;

- Deniz araçlarından gelebilecek tehlike ve emniyet haberleşmesi,
- Arama – Kurtarma birimleri haberleşme koordinasyonu,
- Denize yönelik seyir uyarıları (NAVTEKS) ve meteorolojik yayınları,
- Ticari deniz telsiz haberleşmesi,
- Gemilere Inmarsat numaraları tahsisi,
- Uluslararası (Deniz Haberleşmesi, LRIT) hesaplaşma,
- Kara ve Deniz telsizleri ile AIS sistemlerinin bakım ve onarımı,
- Deniz ve Hava bandı telsiz haberleşme sistemleri ile seyir emniyetini sağlayan sistemleri kurma, kurdurma, kullanma izinleri,
- Deniz bandı telsiz haberleşme ve seyrüsefer cihazlarına çağrı kodu ve MMSI no'su verilmesi,
- LRIT Ulusal veri merkezinin işletilmesi,
- Amatör telsiz sınavları yaparak amatör telsizcilik belgesinin verilmesi hizmetleri verilmektedir.

Römorkörcülük Hizmeti:

Gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıralara bağlanmalarında, demirlemelerinde, buraları terk etmelerinde ve herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde gemi manevrasına yardımcı olmak üzere verilen hizmettir.



Crudegulf Operasyonu 2000

Kuruluş uhdesinde verilen yedi temel hizmetin yanı sıra; refakat, palamar, çeki, balık adam, batık çıkarma ve kiralama hizmetleri de verilmektedir.

Refakat Hizmeti; Geminin seyir emniyetini ve çevre güvenliğini artırmak için gemi ile birlikte hareket edilerek verilen hizmettir.



Varyag Geçışı 2001

Palamar hizmeti; Hizmet verilen limanlarda yanaşan ve kalkan gemilere verilen halat bağlama/çözme hizmetini ifade eder.

Çeki hizmeti; Gemi veya yüzer cismin bir yerden bir yere yedeklenerek çekilmesidir.



Dutch Navigator Operasyonu 1999

Balık adam hizmeti; Suyu kısmen veya tamamen gömülmüş cisimlerin çıkartılması, sualtı sörveyinin yapılması hizmetidir.

Batık Çıkartma Hizmeti; Kısmen veya tamamen batmış olan gemi veya cismin bulunduğu mahalden çıkarılması hizmetidir.

Bot Kiralama Hizmeti; Filomuzdaki botların hizmet amaçlı kiralanmasıdır.

Çevre Kirliliğine Müdahale Ekipmanları Kiralama Hizmeti; Kuruluş uhdesinde çevre kirliliği müdahale ekipmanlarının kiralanması hizmetidir.

Tablo 1

FAALİYET ALANI – ÜRÜN/HİZMET

GEMİ TRAFİK VE KILAVUZLUK HİZMETLERİ KAPSAMINDA
➤ Bilgi Hizmeti
➤ Seyir Yardımı Hizmeti
➤ Trafik Organizasyon Hizmeti
➤ Kılavuzluk Hizmetleri
KURTARMA/YARDIM HİZMETLERİ KAPSAMINDA
➤ Gemi Kurtarma /Yardım Hizmeti
➤ Tahlisiye (Can Kurtarma) Hizmeti
➤ Denizden Can Kurtarma
➤ Kıyıda Can Kurtarma
➤ Römorkaj Hizmeti
➤ Refakat Hizmeti
➤ Palamar Hizmeti
➤ Çeki Hizmeti
➤ Balık Adam Hizmeti
➤ Batık Çıkartma Hizmeti
➤ Bot Kiralama Hizmeti
➤ Çevre Kirliliğine Müdahale Ekipmanları Kiralama Hizmeti
SEYİR YARDIMCILARI HİZMETLERİ KAPSAMINDA;
➤ Fener Hizmeti
➤ Özel/Kamu Liman İşletmecileri, Balıkçı Barınakları, Yat Limanları vb. Kuruluşlara Seyir Yardımcılarının Tesisi
DENİZ HABERLEŞME HİZMETLERİ KAPSAMINDA
➤ Deniz araçlarından gelebilecek tehlike ve emniyet haberleşmesi
➤ Arama – Kurtarma birimleri haberleşme koordinasyonu
➤ Denize yönelik seyir uyarıları (NAVTEKS) ve meteorolojik yayınları
➤ Ticari deniz telsiz haberleşmesi

➤ Gemilere Inmarsat numaraları tahsisi
➤ Uluslararası (Deniz Haberleşmesi, LRIT) hesaplaşma
➤ Kara ve Deniz telsizleri ile AIS sistemlerinin bakım ve onarımı
➤ Deniz ve Hava bandı telsiz haberleşme sistemleri ile seyir emniyetini sağlayan sistemleri kurma, kurdurma, kullanma izinleri
➤ Deniz bandı telsiz haberleşme ve seyrüsefer cihazlarına çağrı kodu ve MMSI no'su verilmesi
➤ LRIT ulusal veri merkezinin işletilmesi
➤ Amatör telsiz sınavları yaparak amatör telsizcilik belgesinin verilmesi

Tablo 2
Verilen Hizmetler

Sıra	Faaliyetin Tanımı	2011	2012	2013	2014	2015
1.	Gemi Trafik Hizmeti					
	Geçen Gemi Sayıları (adet)					
	İstanbul Boğazı	49.798	48.329	46.532	45.529	43.544
	Çanakkale Boğazı	45.379	44.613	43.889	43.582	43.230
	Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayıları (adet)					
	İstanbul Boğazı	9.103	9.027	9.006	8.745	8.633
	Çanakkale Boğazı	8.818	8.998	9.299	9.250	9.524
	Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı (Tankerlerle Taşınan) (Milyon /MT)					
	İstanbul Boğazı	139	131	134	134	136
	Çanakkale Boğazı	155	151	149	152	156
2.	Tahlisiye (Can Kurtarma) (Kişi)	124	150	137	132	409
3.	Gemi Kurtarma (adet)	12	13	15	12	18
4.	Refakat (adet)	1.568	1.877	1.794	1.885	1.700
5.	Römorkaj (adet)	6.687	6.944	8.090	7.848	7.312
6.	Balık Adam (adet)	2	2	4	0	5
7.	Çeki (adet)	4	17	6	8	13
8.	Deniz Haberleşme Hizmetleri (adet)					
	Tehlike ve Emniyet Mesajı	66	66	90	133	133
	Navteks Yayınları	129.373	139.541	154.262	158.305	158.305
	Meteoroloji Yayını	5.840	5.856	5.840	5.830	5.830
9.	Kılavuzluk Hizmetleri (adet)					
	Boğazlar					
	İstanbul Boğazı	26.011	24.812	24.022	24.508	23.349
	Çanakkale Boğazı	18.920	18.775	18.924	19.107	18.843
	Limanlar					
	İstanbul	4.351	3.198	3.137	3.502	3.997
İzmir	4.664	4.690	4.661	4.459	3.897	

2.4. PAYDAŞ ANALİZİ

Kuruluşun stratejik plan çalışmaları kapsamında gerçekleştirilen paydaş analizine, öncelikle iç ve dış paydaşların belirlenmesiyle başlanmıştır. Kuruluşun her kademedeki çalışanı iç paydaş olarak belirlenmiştir.

Faaliyetlerini 3 adedinde otorite olmak üzere 7 temel alanda sürdüren Kuruluş çok sayıda kurum ve kuruluşla etkileşim içerisindedir. Bu nedenle dış paydaşların tespiti yapılırken öncelikle hizmet birimlerinin etkileşim içerisinde oldukları kurum ve kuruluşlar belirlenmiş, paydaşın Kuruluşun faaliyetini etkileme gücü ile Kuruluşun faaliyetlerinden etkilenme derecesi belirlenerek dış paydaşlarımız tespit edilmiştir.

Tablo 3
Paydaş Listesi

Paydaş Adı	İç Paydaş / Dış Paydaş	Neden Paydaş	Önceliği
KEGM Personeli	İç Paydaş	Yönlendiren	Çok Yüksek
UDH Bakanı	İç Paydaş	Yönlendiren	Çok Yüksek
Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şti. Ltd.	Dış Paydaş	Etkileyen / Etkilenen	Çok Yüksek
UDH Bakanlığı	Dış Paydaş	Yönlendiren/Etkileyen	Çok Yüksek
Müşteriler (Acenteler, Gemiler, Gemi Sahipleri)	Dış Paydaş	Etkileyen / Etkilenen	Çok Yüksek
Dışişleri Bakanlığı	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
Sayıştay Başkanlığı	Dış Paydaş	Denetim	Çok Yüksek
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Dış Paydaş	Etkileyen / Etkilenen	Yüksek
Adalet Bakanlığı	Dış Paydaş	Etkileyen / Etkilenen	Düşük
Sahil Güvenlik Komutanlığı	Dış Paydaş	İlgisi Olan / Etkilenen / Etkileyen	Yüksek
Deniz Ticaret Odası	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
Valilikler	Dış Paydaş	Etkileyen/Etkilenen	Yüksek
Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.	Dış Paydaş	İlgisi Olan / Etkilenen / Etkileyen	Yüksek
TCDD Genel Müdürlüğü	Dış Paydaş	İlgisi Olan / Etkileyen	Yüksek
Denizciler Sendikası	Dış Paydaş	Etkilenen / Etkileyen	Yüksek
İTÜ Denizcilik Fakültesi	Dış Paydaş	Etkileyen	Orta
Hazine Müsteşarlığı	Dış Paydaş	Sermayedar	Çok Yüksek
Kalkınma Bakanlığı	Dış Paydaş	Yatırım Prog ve St. Plan Onay Mercii	Çok Yüksek
Kamu İhale Kurumu	Dış Paydaş	Etkileyen	Orta

Belediyeler	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
(IMO) Uluslararası Denizcilik Örgütü	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
(IALA) Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
(IMPA) Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
(EMPA)Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
(ISU) Uluslararası Kurtarma Birliği	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
(IMRF) Uluslararası Denizde Can Kurtarma Birliği	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
(ITU) Uluslararası Telekomünikasyon Birliği	Dış Paydaş	Etkilenen	Yüksek
(NCSR) Seyir Haberleşme ve Arama-Kurtarma Komitesi	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (IMSO)	Dış Paydaş	Etkilenen/Etkileyen	Yüksek
Uluslararası Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Şirketi (INMARSAT)	Dış Paydaş	Etkilenen/Etkileyen	Yüksek
LRIT Veri Paylaşımı yapılan ülkeler	Dış Paydaş	Etkilenen/Etkileyen	Yüksek
(CEPT) Posta ve Telekomünikasyon İdareleri Avrupa Konferansı Birliği	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
Hudutlar ve Sahiller Sağlık Gn Md.	Dış Paydaş	Etkilenen/Etkileyen	Yüksek
Meteoroloji Genel Müdürlüğü	Dış Paydaş	Etkileyen	Orta
Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı	Dış Paydaş	Etkileyen	Orta
(TSE) Türk Standartları Enstitüsü	Dış Paydaş	Etkileyen	Yüksek
Türksat A.Ş.	Dış Paydaş	Etkileyen	Orta
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	Dış Paydaş	Etkileyen/Etkilenen	Orta
Milli İstihbarat Teşkilatı	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
Emniyet Genel Müdürlüğü Kaçakçılık Dairesi Başkanlığı	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
Gümrük Muhafaza Müdürlüğü	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
Deniz Polisi	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
Eğitim Kurumları	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
Liman Başkanlıkları	Dış Paydaş	Etkileyen/Etkilenen	Yüksek
Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği	Dış Paydaş	Etkilenen	Orta
Sivil Toplum Örgütleri	Dış Paydaş	Etkileyen/Etkilenen	Orta
Sigorta Şirketleri	Dış Paydaş	Etkileyen/Etkilenen	Orta

Tablo 4
Paydaş-Ürün / Hizmet Matrisi

MÜŞTERİLER	FAALİYET ALANLARI (HİZMETLER)															
	Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri				Deniz Hizmetleri								Seyir Yardımcıları Hizmeti	Deniz Haberleşme Hizmeti		
	Bilgi	Seyir Yrd.	Trafik Org.	Kılavuzluk	Kurtarma /Yardım	Tahliye (Can Kurtarma)	Römorkaj / Refakat	Çeki	Balık Adam	Batık Çıkartma	Bot	Fener / Şamandıra vb.	Haberleşme	Amatör Telsizcilik Belgesi	Telsiz Ruhsat İşlemleri	
Gemiler	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	
Acenteler	X									X	X		X		X	
Gemi Sahipleri	X									X	X		X		X	
Kamu Kurum ve Kuruluşları	X							X			X	X	X		X	
Diğer Özel Kuruluşlar	X							X			X	X	X		X	
Gerçek Kişiler						X								X	X	

2016/2020 stratejik plan çalışmaları kapsamında Kuruluş personelinin ve Kuruluş ile etkileşim içerisinde olan kurum ve kuruluşların, Kuruluşa bakışlarını, mevcut duruma ilişkin değerlendirmelerini ve bu değerlendirmelere temel olan olguları belirlemek amacıyla iç ve dış paydaşlara yönelik yapılandırılmış ve yapılandırılmamış soru gruplarından oluşan iki farklı yapıda anket uygulaması yapılmıştır. Anket çevrimiçi katılıma uygun hale getirilerek iç ve dış paydaşlara elektronik posta yoluyla ulaştırılmıştır. Linke tıklayarak katılımcı, çevrimiçi anket sistemine bağlanıp yanıtlarını otomatik olarak göndermiştir. Araştırmada toplanan anket cevapları SPSS for Windows 22.0 programı kullanılarak analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. Analiz yöntemleri olarak; Demografik özellikler frekans analizi ile sunulmuş, Alt boyutlara ait Cronbach's alpha değerleri hesaplanmış, alt boyutlar arasında Korelasyon ve Regresyon analizleri yapılmıştır.

İç paydaş anketinde yer alan 77 soru ile iç paydaşların;

Misyon, vizyon, politika ve stratejiler, yönetim şekli, yetki, sorumluluk dengesi ve karar alma süreci, iletişim sistemi, prosedür, motivasyon / ödüllendirme ve takdir, çalışanlara verilen değer ve eşitlik, yapılan iş, fiziksel çalışma ortamı, kariyer olanakları, takım çalışması, kişisel gelişim ve eğitim olanakları, ekonomik ve sosyal imkanlar ile Kuruluş hakkındaki genel düşüncelerinin ölçülmesi hedeflenmiş olup, 652 çalışanın katılımı ile katılım oranı 652/2148 =%30 olarak gerçekleşmiştir.

Tüm maddelerden hesaplanan güvenilirlik kat sayısı, 975 olarak "yüksek güvenilirlik" derecesindedir. Güven derecesinden katılımcıların reverse sorular dahil tüm dikkat edilmesi gereken noktaları anladığı ve kastedilen noktayı bilerek yanıtladığı sonucu çıkmaktadır.

Ölçek alt boyutlarında madde sayıları farklı farklı olarak oluşturulmuştur. Tablodaki renklendirmelerde farklı düzeylere ait güvenilirlikler görselleştirilmiştir. (EK 1)

5'li Likert ölçeğine göre hesaplanan ortalama genel memnuniyet değeri 3,17'dir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde çalışmaktan "Çok memnunum" ve "memnunum" diyen çalışanlar tüm çalışanların %81'ini oluşturmaktadır.

Elektronik ortamda yanıtlanmış olan 652 iç paydaş anketinin sonuçları değerlendirildiğinde, öne çıkan öneri ve beklentiler;

- Çalışanlar genel olarak yaptıkları işten, KEGM personeli olmaktan, kişisel gelişim ve eğitim olanaklarından yüksek oranda memnundur.
- Çalışanlar genel olarak fiziki çalışma koşulları, ücret adaleti, sosyal imkânlar, sağlanan yemek kalitesi konularında düşük memnuniyet oranına sahiptir.
- Cinsiyet açısından bakılınca kadın çalışanların memnuniyet oranının daha düşük olduğu görülmektedir. Özellikle çalışanlara verilen değer ve kariyer olanakları konusunda kadın çalışanlar erkeklerden önemli derecede daha düşük memnuniyet oranına sahiptir.
- Unvan açısından bakıldığında kapsam içi çalışanlar arasında memnuniyet oranlarında ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Misyon, vizyon, politika ve stratejiler ile fiziksel

çalışma ortamı ve kişisel gelişim konuları dışında tüm boyutlarda anlamlı farklılıklar bulunmaktadır. Büro çalışanları ve güvenlik görevlileri en düşük memnuniyet oranına sahipken, tahlisiye personeli, deniz trafik operatörleri ve kılavuz kaptanlar daha yüksek memnuniyet oranlarına sahiptir. Düşük memnuniyetin temel sebepleri arasında ekonomik ve sosyal imkânlar, kariyer olanakları ve çalışanlara verilen değer gösterilmiştir. Fiziksel çalışma ortamı bakımından tüm kapsam içi personel düşük memnuniyet oranına sahiptir.

- Unvan açısından kapsam dışı personele bakıldığında genel anlamda bir farklılık görülmemiştir. Alt boyutlarda gerçekleşen farklılıkların sebebi de ankete katılan avukatların memnuniyet oranlarının çok yüksek olmasından kaynaklanmıştır. Diğer başlıklarda olduğu gibi fiziksel çalışma ortamı hizmetliler dışında tüm kapsam dışı personelin şikâyet konusu gibi durmaktadır. Ekonomik ve sosyal imkânlar açısından özellikle Müfettişlerin memnuniyet oranı oldukça düşüktür.

- Eğitim düzeyi açısından bakıldığında personelin genel anlamda memnuniyet düzeyi farklı değildir. Ancak eğitim seviyesi yükseldikçe beklentiler arttığından dolayı, yüksek eğitimlilerin memnuniyet oranları daha düşüktür.

- Yaş farklılıkları genel anlamda memnuniyet oranları üzerinde değişiklik göstermemiştir.

Dış paydaş anketinde yer alan 16 soru ile dış paydaşların;

Kuruluşun verdiği hizmetler ile Kuruluş hakkındaki genel düşüncelerinin ölçülmesi hedeflenmiş olup; Araştırmada toplanan anket cevapları SPSS for Windows 20.0 programı kullanılarak analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. Cronbach's alpha katsayısı kullanılarak yapılan güvenilirlik testinde anket yüksek derecede güvenilir çıkmıştır($\alpha=0,979$). 5'li Likert ölçeğine göre hesaplanan ortalama genel memnuniyet değeri 3,99'dur. Genel anlamda bakıldığında katılımcıların % 76'sı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nü "Başarılı" ve "Çok başarılı" değerlendirmiştir.

Elektronik ortamda yanıtlanmış olan 97 dış paydaş anketinin sonuçları; kurum türüne ve işbirliği durumuna göre farklılık gösterip göstermediği açısından değerlendirilmiştir. Anketin genel ortalamasına bakıldığında yanıt veren kurum türünün ve işbirliği durumunun verilen yanıtlar üzerinde etkili olmadığı anlaşılmıştır. Alt boyutlarda da herhangi bir farklılık görülmemiştir.

- KEGM'in yaptığı hizmetler ile ilgili bilgi düzeyine bakıldığında yanıt verenlerin %86'sı yeterli ve daha ileri seviyede bilgi sahibi olduklarını belirtmiştir.

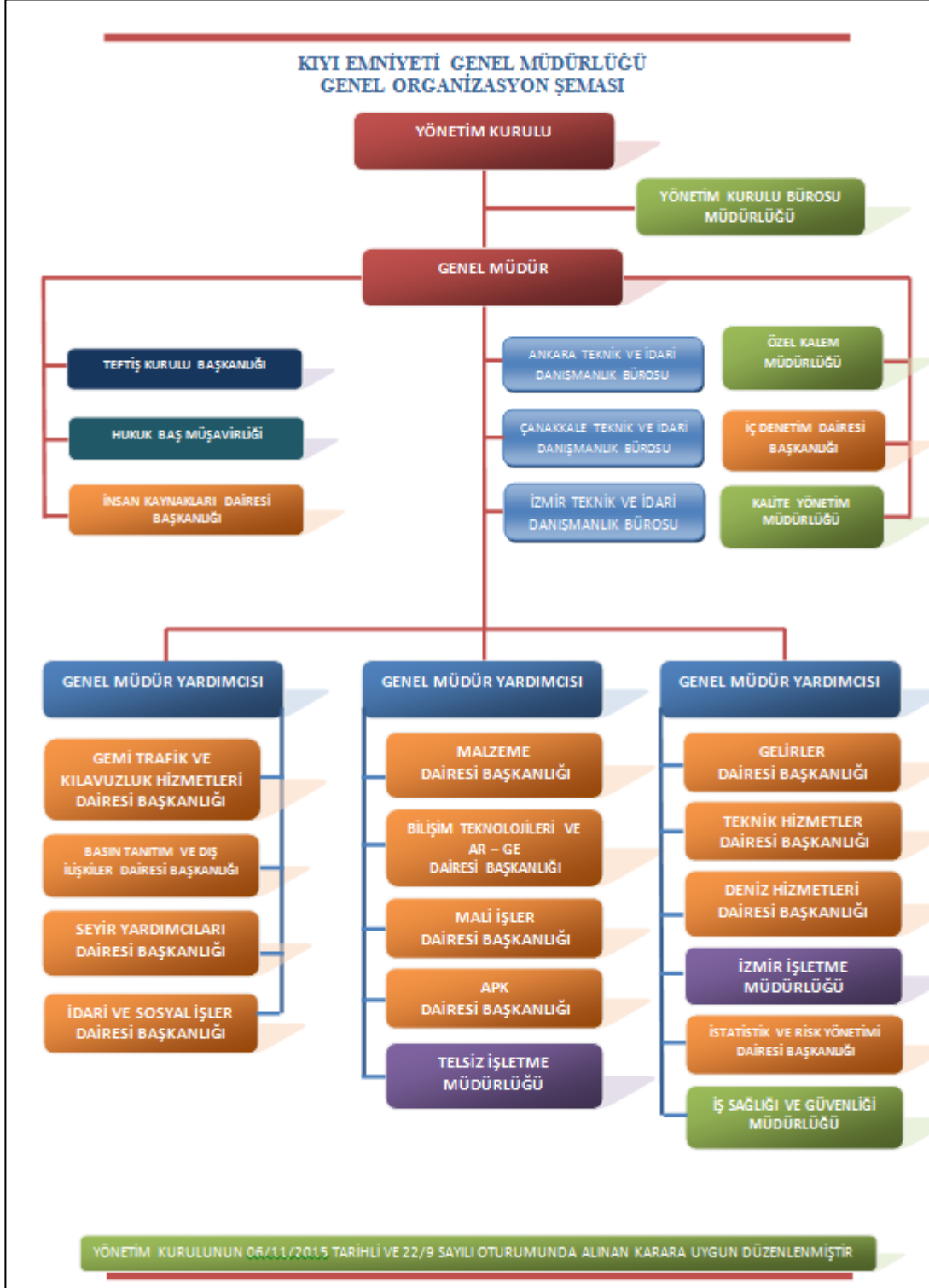
- KEGM'in yaptığı hizmetler ile ilgili bilgi edinme yollarının %70 oranında hizmet alırken ya da KEGM personeli vasıtasıyla olduğu görülmüştür. Web sayfası ve medya kanalının düşük olması tanıtım eksikliğine işaret etmektedir.

- KEGM'in faaliyetlerinin önem sırasına bakıldığında sırasıyla; Tahlisiye, Gemi Kurtarma/Yardımlar, Seyir Yardımcıları, Kılavuzluk, Deniz Haberleşme ve Gemi Trafik Hizmetleri yanıtları verilmiştir.
- KEGM'in genel değerlendirmesinde sadece %2,2'lik bir kesim Kuruluşu "Çok başarısız" ve "başarısız" olarak nitelendirmiştir.
- Hizmet bazında bakılırsa katılımcılar en yüksek puanları Gemi Kurtarma/Yardımlar, Seyir Yardımcıları, Kılavuzluk ve Gemi Trafik Hizmetlerine, en düşük puanları ise Balık adam ve Römorkaj Hizmetlerine vermiştir.
- Değerler/ilkeler bakımından bakılırsa en yüksek puanlar güvenilirlik, doğaya ve çevreye saygı ile hukuka bağlılık; en düşük puanlar takım çalışması ve sinerji, katılımcılık ve hesap verebilirlik konularında verilmiştir.
- Kurum türüne göre herhangi bir kırım görülmemiş olsa da memnuniyet düzeylerine bakıldığında kamu kuruluşları en düşük, acente/gemi donatanlar en yüksek ortalamalara sahiptir. İşbirliği durumuna bakıldığında ise herhangi bir kırım olmamasıyla birlikte hizmet değerlendirmesi bakımından Kurumu ile KEGM arasında işbirliği olduğunu düşünenlerin memnuniyet oranları daha düşüktür.
- Teknoloji ve mevzuat problemleri açısından bakıldığında acente/gemi donatanlar diğer kurumlara göre KEGM'i daha düşük oranlarda değerlendirmiştir.
- Açık uçlu sorular değerlendirildiğinde ise, daha bir kullanıcı dostu web sitesinin gerekliliği ile acentelere ödeme kolaylıklarının sağlanması konularında alternatif çözümlerin sunulması gerekliliği öne çıkmıştır.

2.5. KURULUŞ İÇİ ANALİZ

2.5.1. Organizasyon Yapısı

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili Kuruluşu olup merkezi İstanbul'dadır.



2.5.2. Son Dönemde Kuruluş Yapısında ve Görev Alanında Yapılan Önemli Değişiklikler

Öncelikle Kuruluş organizasyonunda ve idari yapılanmada, sisteme hız ve etkinlik sağlamak üzere yapılan köklü değişikliklerle, Genel Müdürlüğün daha dinamik bir yapıya kavuşması sağlanmıştır.

- Daire Başkanlıkları yeniden düzenlenerek bürokrasinin azaltılması temin edilmiştir.
- Basın Tanıtım ve Halkla İletişim Müdürlüğü ile Uluslararası İlişkiler Müdürlükleri birleştirilerek “Basın Tanıtım ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı” olarak düzenlenmiştir.

Kuruluş uhdesinde;

- İç Denetim Dairesi Başkanlığı,
- İstatistik ve Risk Yönetimi Dairesi Başkanlığı,
- İzmir İşletme Müdürlüğü ve
- İş Sağlığı ve Güvenliği Müdürlüğü ihdas edilmiştir.

Genel Müdürlüğün organizasyonunda yapılan iyileştirmelerle, işleri bakımından birbiriyle ilişkili birimler birleştirilmiş, yönetim daha şeffaf ve aktif hâle getirilmiş, hizmet planlamalarına hız ve etkinlik kazandırılmıştır.

Ayrıca, Bakanlar Kurulunun 21.10.2013 tarihli ve 2013/5498 sayılı kararı ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin taşınırıları ile İzmit, İzmir ve Mersin Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin işletme yetkisi ve taşınırıları Kuruluşa devredilmiştir.

Denizci Millet Denizci Ülke olma yolunda halkımızın denizle buluşmasını sağlamak üzere, tarihi fenerlerimizin turizme kazandırılması projesi kapsamında 6 fener (Ahırkapı, Fenerbahçe, Yeşilköy, Anadolu, Rumeli ve Şile Feneri) pilot seçilerek proje, yerel yönetimlerle işbirliği ile yürütülmüş, ilk olarak Şile Feneri düzenlenen törenle hizmete girmiş ve bu proje ile ülkemizde fener turizmi başlatılmış ve yine bu kapsamda Türkeli ve Anadolu Fenerleri de Turizme açılmıştır. Son olarak da kiraya verilen Sivrice Deniz Feneri halkımızla buluşmuş ve Deniz Feneri Kütüphanesine dönüştürülmüştür.

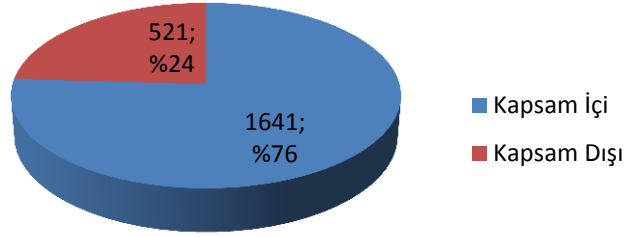
Kaynakların etkin kullanılması kapsamında Kuruluşa ait üzerinde hizmete müteallik tesislerden gelir elde edilmesi bağlamında 31 adet gayrimenkulümüz (fener, istasyon, iskele vb.) kiraya verilmiştir. Kiraya verilmesi planlanan diğer taşınmazlardan, 58 adedi için Kültür ve Turizm Bakanlığından (Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü) izin alınmış, 3 adedi için izin beklenmektedir. Ayrıca 31 adet taşınmazımız (fener, istasyon vb.) GSM Baz İstasyonu olarak da hizmet vermesi için kiraya verilmiştir. Kiraya verilen gayrimenkullerde 100 kişiye istihdam sağlanmıştır.

2.5.3. İnsan Kaynakları

Kuruluşta 4857 Sayılı İş Kanunu, 854 sayılı Deniz İş Kanunu ve 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanuna göre, Ocak 2015 itibarı ile Kapsam İçi ve Kapsam Dışı statüde çalışan toplam 2.162 personel bulunmaktadır.

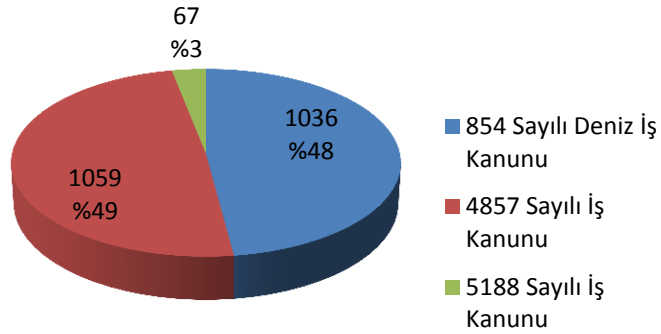
Personelin Statüsünü Göre Dağılımı

	Kadın	Erkek	Toplam
Kapsam İçi	60	1.581	1.641
Kapsam Dışı	95	426	521
Toplam	155	2.007	2.162



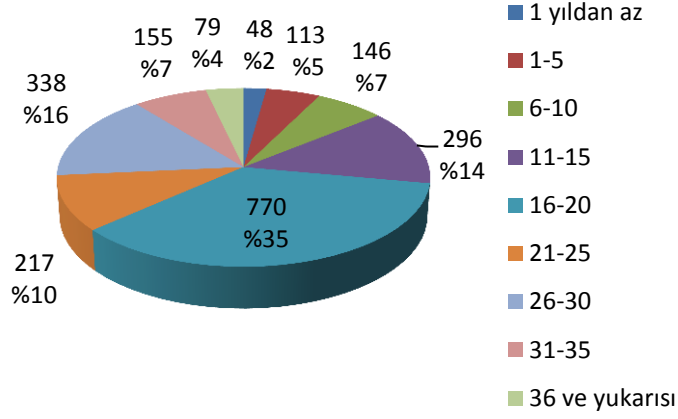
Personelin Tabi Oldukları Yasaya Göre Dağılımı

	Kadın		Erkek	
	Kapsam İçi	Kapsam Dışı	Kapsam İçi	Kapsam Dışı
854 Sayılı Deniz İş Kanunu			948	88
4857 Sayılı İş Kanunu	60	95	589	315
5188 Sayılı İş Kanunu			44	23
Toplam	60	95	1.581	426



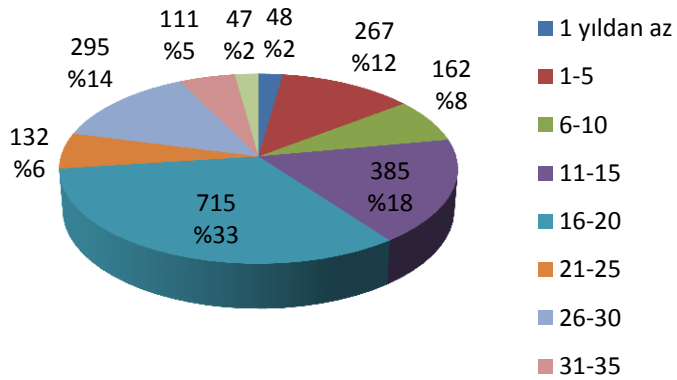
Personelin Toplam Hizmet Yıllarına Göre Dağılımı

Yıl	1 yıldan az	1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36 ve yukarı	TOPLAM
Kadın	1	10	6	18	88	7	19	6		155
Erkek	47	103	140	278	682	210	319	149	79	2007
Toplam	48	113	146	296	770	217	338	155	79	2162



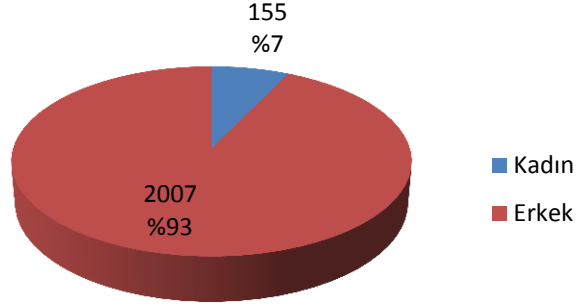
Personelin Kuruluştaki Hizmet Yıllarına Göre Dağılımı

Yıl	1 yıldan az	1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36 ve yukarı	TOPLAM
Kadın	1	17	2	23	86	6	15	5		155
Erkek	47	250	160	362	629	126	280	106	47	2007
Toplam	48	267	162	385	715	132	295	111	47	2162



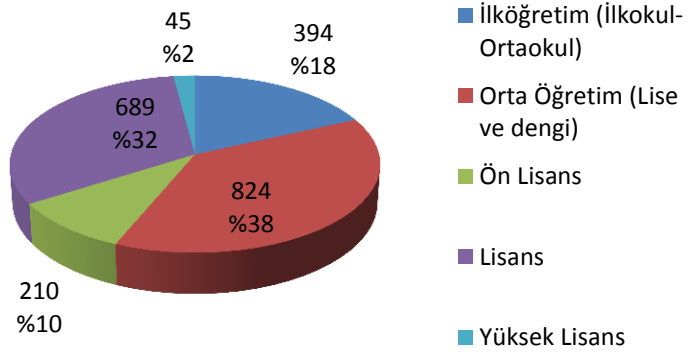
Personelin Cinsiyetine Göre Dağılımı

	Kadın	Erkek	Toplam
Toplam	155	2.007	2.162



Personelin Eğitim Durumuna Göre Dağılımı

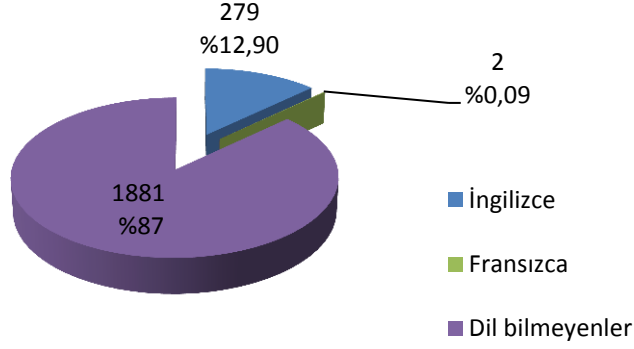
	Kadın	Erkek	Toplam
İlköğretim (İlkokul-Ortaokul)		394	394
Orta Öğretim (Lise ve dengi)	50	774	824
Ön Lisans	34	176	210
Lisans	63	626	689
Yüksek Lisans	8	37	45
Toplam	155	2.007	2.162



Yabancı Dil Bilen Personel Dağılımı

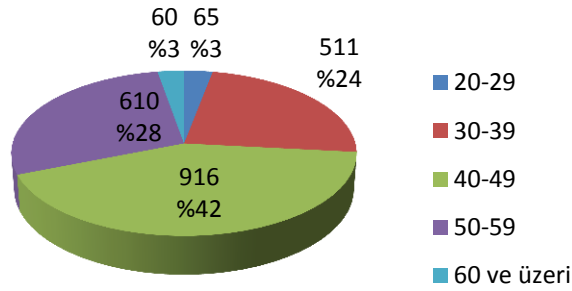
	Kadın	Erkek	Toplam
İngilizce	6	273	279
Fransızca		2	2

Not: Kamu Personeli Dil Sınav sonuç belgesine göre hazırlanmıştır.



Personelin Yaşa Göre Dağılımı

Yaş	20-29	30-39	40-49	50-59	60 ve üzeri	TOPLAM
Kadın	9	73	54	19		155
Erkek	56	438	862	591	60	2.007
Toplam	65	511	916	610	60	2.162



Kuruluşumuzun Ana Statüsünde belirtilen hizmetler ile diğer idari hizmetlerde çalıştırılmak üzere Genel Yatırım ve Finansman Programları çerçevesinde gemi adamı, teknik personel (mühendis, tekniker, teknisyen), büro personeli vb. unvanlarda 2016 yılında 58, 2017 yılında 34, 2018 yılında 34, 2019 yılında 34 ve 2020 yılında 34 olmak üzere toplam 194 personel istihdam edilmesi programlanmıştır.

2.5.4. Teknolojik Altyapı

Teknolojik altyapı, Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemi, Seyir Yardımcıları, Kurtarma/Yardım, Tahlisiye Hizmetleri, Deniz Haberleşme Sistemi ve Bilişim Hizmetleri adı altında incelenmiştir.

TBGTH ve Bölgesel GTH Sistemleri;

Mülga Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulup işletimi Kuruluşa verilen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinden oluşan Türk Boğazları'nda 2003 yılı sonundan bu yana hizmet vermektedir. Bunun yanında, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından "Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS)" projesi kapsamında İzmit, İzmir ve Mersin'de de 3 ayrı GTH Sistemi kurulmuş olup Bölgesel GTH olarak adlandırılan ve yine işletme yetkisi Kuruluşumuza verilen bu sistemler, İzmit Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege Deniz Alanı ile İskenderun-Mersin Körfezleri ve Doğu Akdeniz Deniz Alanında 2016 yılından itibaren sırasıyla hizmet vermeye başlayacaktır.

TBGTH ve Bölgesel GTH Sistemleri toplamda, 5 GTH Merkezi ile bunlara bağlı ve hizmet alanına yayılmış 40 Trafik Gözetleme İstasyonundan oluşmaktadır. GTH Sistemleri, en önemli algılayıcı olan radarların yanı sıra, gece ve gündüz görüş özelliklerine sahip elektro-optik cihazlar, otomatik tanımlama sistemleri, farklı deniz bantlarında telsiz haberleşme teçhizatı, elektronik harita üzerinde izleme, kayıt ve yeniden gösterim imkânları, meteorolojik ve hidrografik algılayıcılar, dGPS, veri aktarım altyapısı ve diğer ilgili donanımlar ile uygulama yazılımlarının entegrasyonundan oluşmaktadır.

TBGTH Sistemi ile 2003 yılından bu yana kesintisiz hizmet sürdürülmüş olup, ekonomik ömrünü tamamlamış, yedekleri bulunmayan ve arıza sıklığı artan sistem teçhizatının günümüz teknolojilerine uyumlu hale getirilerek hizmetin kesintisiz devam ettirilmesi, ihtiyaç duyulan yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletiminin sürdürülmesi, ilave uygulamalar ve donanımlar ile sisteme yeni işletimsel ve yönetimsel özelliklerinin kazandırılması için sistemin yükseltilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu minvalde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından başlatılan "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistem Yükseltmesi ve İlavesi İş'i" Projesi, Kuruluşumuz marifetince yürütülmesinin uygun olacağı değerlendirilmesi ile Kalkınma Bakanlığı tarafından Kuruluşumuza devredilmiş ve bu doğrultuda teknik şartname hazırlama çalışmalarına başlanmıştır. Proje, sistemin başta bilgisayar sistemleri ve yazılımları olmak üzere, ağ altyapısı, Otomatik Tanımlama Sistemi, Elektro-Optik, Kayıt ve Yeniden Oynatma, VHF Telsiz Haberleşme gibi alt sistemlerinin değiştirilmesi ile ihtiyaç duyulan radyo yön bulucu, bir adet radar ve meteorolojik istasyonların ilavesi işlerini kapsamaktadır.

Seyir Yardımcıları;

Uzaktan İzleme Sistemi; AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) teknolojisinden faydalanılarak yapılmıştır. AIS AtoN cihazı, uygun bir ara yüz ile seyir yardımcısına bağlanarak seyir yardımcısına ait genel bilgileri ve teknik bilgileri elde ederek VHF radyo menziline

yayın yapmaktadır. Seyir yardımcılarında ait teknik bilgilerin belli bir merkezden izlenmesini sağlamak için kurulan bir sistemdir.

Bu proje sayesinde seyir yardımcılarını hakkındaki teknik bilgiler fener otoritesi tarafından, genel bilgiler seyir yapan gemiler tarafından gözlemlenebilmektedir. Sistem uygun software yardımı ile AIS cihazlarına sahip gemilerin karasularımızdaki seyir şekilleri gözlemlenebilmekte kayıt altına alınmaktadır.

Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS); Gemi-gemi ve gemi-kıyı arasında otomatik olarak anlık takip ve daha fazla bilgi iletebilme imkânını sağlayabilmektedir. Deniz taşıtlarının tanımlanmasına yönelik olarak kurulmuş olan bu sistem gemiye ait

- Kimlik bilgilerin türü,
- Pozisyonu,
- Yönü,
- Hızı,
- Navigasyon özellikleri ve diğer bilgileri kıyı İstasyonları vasıtası ile karşılıklı olarak (gemi-kara, gemi-gemi) iletilmesi yoluyla deniz taşıtlarının izlenmesi ve trafik düzenini sağlayan sistem olarak özetlenebilir.

Bu proje kapsamında aşağıda belirtilen hizmetlerden yararlanılmaktadır

AIS AtoN cihazlarının gemilere verdiği hizmet;

- MMSI numarası
- Tesisin Adı
- Tesisin türü
- Pozisyonu
- Koordinatları
- Meteorolojik Bilgiler (Genel Müdürlüğümüz ile Meteoroloji Genel Müdürlüğü arasında imzalanan protokol kapsamında Türkiye genelinde 69 istasyon) denizciler, AIS AtoN cihazları sayesinde 15nm mesafeye kadar seyir yardımcılarında ait yukarıda belirtilen verileri hava durumu ve görüş koşullarından bağımsız olarak gemilerindeki mevcut AIS cihazı üzerinden izleyebilmektedirler.

Seyir Yardımcısı Otoritesine verdiği Hizmet

- İstasyonun adı
- MMSI numarası
- MSG 21 (AIS AtoN) bilgileri
- MSG 6 (Fener bilgileri)
- Gözlenilebilen fener bilgileri
- Akü durumu

- Flash kodu
- Arıza kodu
- Haberleşme durum bilgileri
- Fotosel bilgileri
- Solar panel bilgileri

Türk Boğazlarında kurulan SCADA tabanlı uzaktan izleme sisteminin süreç içerisinde teknoloji gelişmelerin gerisinde kalması yedek malzeme zorluğunun yaşanması nedeniyle mevcut SOTAS sistemine uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. 75 adet tesisin bu sisteme entegrasyonu sağlanabilmesi için malzeme ve tedarik ihtiyacının karşılanması gerekmektedir. Sistem tüm bileşenleri ile komple bir hale geldiğinde SOTAS sistemi ile Ulusal AIS ağının revizyonu sağlanarak tek sunucularda birleştirilmesinin sağlanması gerekmektedir.

Kurtarma/Yardım ve Tahlisiye Hizmetlerimizde ileri teknolojiyi haiz;

Fİ-Fİ 3 yangın söndürme klâsında (9600 m³/h su ve köpük püskürtme kapasiteli-4 monitör), normal hava ve deniz şartlarında 16 deniz mili hız yapabilen, 200 ton çeki gücü, dizel elektrik sevk sistemine sahip DP 2 (Dynamic Positioning System) özellikli, 1000 m³ yakıt toplama kapasiteli, yakıt izleme sistemli, gelişmiş laboratuvar, 100 m derinlikte çalışabilen dalgıç çanı sistemi, basınç odası ve helikopter pisti bulunan ileri teknolojik sistemle donatılmış 1 adet acil durum müdahale gemisi (ERV).



Deniz üzerinde 400 m³ yakıt toplama kapasiteli, 15 Ton ana vinç, 5.1 mt. 5 ton/8.2 mt-1 ton kapasiteli ayrıca 2 adet vinç, yüksek teknolojik navigasyon sistemleri, haberleşme sistemleri ve kurtarma teçhizatları ile donatılmış 1 adet yakıt toplama gemisi,



Fi-Fi 2 yangın söndürme klâsında (7200 m³/h su ve köpük püskürtme kapasiteli-4 monitör) , normal hava ve deniz şartlarında 14,5 deniz mili hız yapabilen, 66 ton çeki gücüne sahip ve dikey pervaneli olan ileri teknolojik sistemle donatılmış 2 adet kurtarma gemisi,



Fi-Fi 1 yangın söndürme klâsında (2400 m³/h su ve köpük püskürtme kapasiteli), normal hava deniz şartlarında 12 -14 deniz mili hız yapabilen, 52 ila 90 ton çeki gücüne sahip ve dikey pervaneli olan ileri teknolojik sistemle donatılmış 8 adet kurtarma gemisi,



Fi-Fi 1 yangın söndürme klâsında (1200 m³/h + 1514 m³/h köpük püskürtme kapasiteli) normal hava deniz şartlarında 10 -12 deniz mili hız yapabilen, 20 ila 70 ton çeki gücüne sahip ve azimuth sevk sistemli ileri teknolojik sistemle donatılmış 4 adet kurtarma gemisi ve 2 adet liman römorkörü,



Her türlü deniz şartlarında hizmet verebilme özelliğine sahip, normal hava ve deniz şartlarında 20-25 deniz mili hız yapabilen, 240 m³/h su basma kapasiteli, 15 ton çeki güçlü, 2 Adet 8800S VHF, 1750 SSBHF-MF Alıcı verici, AIR Band el telsizleri, GMDSS A2 bölgesine göre ileri teknolojik haberleşme cihazları ile donatılmış devrildiğinde doğrulabilen (self righting özellikli) çok maksatlı 4 adet tahlisiye botu,



4 metreye kadar olan dalga yüksekliğinde hizmet verebilme özelliğine sahip, normal hava ve deniz şartlarında 25-30 deniz mili hız yapabilen ileri teknolojik sistemle donatılmış devrildiğinde doğrulabilen 9 adet Hızlı Tahlisiye Botu,



10 ila 25 knot hıza ulaşabilen ileri teknolojik sistemle donatılmış 22 adet kılavuzluk botu ile 3 adet servis botu



1,5 metreye kadar olan dalga yüksekliğinde hizmet verebilen, 35-45 deniz mili hıza ulaşan, devrildiğinde tekrar doğrultulabilen ve su seviyesinden can kurtarmaya kolaylık sağlayan açılır kapanır bölmesi bulunan ileri teknolojik sistemle donatılmış 5 adet RHIB botu ile hizmete devam edilmekte olup, 2016-2018 yıllarını kapsayan amaç ve hedeflerini gerçekleştirmesi yönünde; inşası tamamlanarak filomuza katılan ve 2016 yılında hizmete girecek olan 1 adet Çok Maksatlı ERV Nene Hatun acil müdahale gemisi, inşası bitme aşamasında olan ve 2016 yılında hizmete girecek olan 2 adet Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye Botu, 2016-2020 yıllarını kapsayan yatırım programımızda 60 ton çeki gücünde 2 adet

Römorkör, 30 ton çeki gücünde 2 adet römorkör olmak üzere toplan 4 adet römorkörün inşası ile tüm deniz vasıtalarımızın performansını üst seviyede tutmak için uygulanan ISM Planlı Bakım Sisteminin takibi amacıyla Web tabanlı yazılım programının temini ile ileri teknolojiyi haiz Kurtarma/Yardıma ve Tahliye Hizmet kalitesi artırılabacaktır.

Deniz Haberleşme Hizmetleri;

Telsiz İşletme Müdürlüğünün (Türk Radyo) kapsama alanındaki Türk ve yabancı bayraklı deniz taşıtlarına, Ulusal ve Uluslararası kurallar çerçevesinde 7/24 tehlike, emniyet, rutin ve seyir güvenliği haberleşme hizmeti veren mevcut altyapısı aşağıdaki gibidir.

DSC Haberleşmesi	(VHF-MF- HF bantlarında)
Rutin Haberleşme	(VHF-MF- HF bantlarında Radyo Teleks, Radyo Telefon)
Navteks yayını	(518 Khz Uluslararası - 490 Khz, Ulusal)
AIS Haberleşmesi	(27 Baz istasyonu)

Bu sistemler uzaktan kontrollü olarak İstanbul merkezli çalıştırılmaktadır.

Kuruluşumuzun amaç ve hedefleri arasında mevcut VHF sisteminin ve transmisyona altyapısının günün teknolojisine uygun hale getirilmesi ve yenilenmesi 2016-2020 dönemi yatırımın programında önerilmiştir.

Buna göre;

20 yıl önce Kurulumu yapılan Garex-210 VHF Sisteminin günün teknolojisine uygun olarak yenilenmesi ile kesintisiz çalışmanın sürdürülebilmesi için aşağıda belirtilen teçhizata ihtiyaç vardır.

Kontrol merkezi yazılım / donanımı	(3 adet)
Deniz bandı kıyı istasyonu VHF cihazı	(87 adet)
Deniz bandı kıyı istasyonu VHF cihazı anteni	(87 adet)
VHF Baz istasyonu yazılım / donanımı ve montajı	(29 adet)

Söz konusu proje ile, transmisyona altyapısının karasal ve uydu sistemi üzerinden yedeklenmesi, olası bir afet ve acil durumunda (deprem, yangın, sel baskını, sistem/cihaz/transmisyona arızası, vb) VHF sisteminde kesinti meydana gelmemesi için sistemin Antalya ve/veya Samsun alternatif VHF kontrol merkezlerinden yönetilebilme imkanının sağlanması, ayrıca sistemin IP tabanlı olması, ses, data, VHF DSC ve Radyo telefon özelliğinin devam etmesi ile ITU ve IMO'nun kural ve tavsiyelerine uygun yazılım / donanımın çalışır vaziyette, anahtar teslimi olarak yenilenmesi amaçlanmıştır

Bilişim Hizmetleri;

Web Tabanlı Uygulamalar:

- Kuruluşta 01.01.2013 tarihinden bu yana Elektronik Belge Yönetim Sistemi kullanılmaktadır. (E-İmza Destekli)
- KEGM.gov.tr web sitemizde 12 adet vatandaş odaklı online hizmet kullanılmaktadır.
- E-Devlet üzerinde 23 Adet Entegre hizmet kullanılmaktadır.

- Kaynak kodları Kuruluşa ait olan ve Kuruluş personeli ile geliştirilen Fenerler ve Tahlisiye gelirleri uygulaması merkez ve taşralarımızda kullanılmaktadır.
- Kaynak kodları Kuruluşa ait olan ve Kuruluş personelleri ile geliştirilen İnsan Kaynakları programı ile her tipte personelin maaş, mesai ödemeleri, izin takibi vs. yapılmaktadır.
- Kaynak kodları Kuruluşa ait olan ve Kuruluş personelleri ile geliştirilen Telsiz işletme modülü ile Telsiz Cihazı olan bütün gemiler takip edilmekte ve Yıllık Telsiz Kullanım bedelleri tahakkuk ve tahsilat işlemleri tamamlanmaktadır.
- Kaynak kodları Kuruluşa ait olan ve Kuruluş personelleri ile geliştirilmeye devam edilen Kılavuzluk ve Romörkaj modülünün çalışmaları devam etmektedir.

Kuruluş İçinde Verilen Hizmetler:

- Kuruluştaki çalışan kullanıcılara donanım ve yazılım destek hizmetleri,
- Taşra teşkilatlarının da dahil olduğu IP telefon hizmetleri,
- İnternet erişim hizmeti,
- Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri, Telsiz İşletme Müdürlüğü (Yeşilköy/İstanbul), İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri (İstinye/İstanbul), İzmit Gemi Trafik Hizmetleri, Hasdal Atölye (İstanbul) arasında MPLS VPN iletişim hizmeti,
- Uzak lokasyonda veri yedekliliği merkezi,
- Uygulama ve masaüstü sanallaştırma hizmeti,
- Seyir Yardımcılarının Uzaktan İzlenmesi amacıyla gerçekleştirilen SOTAS projesi kapsamında 60 deniz fenerine MPLS VPN hizmetinin sağlanması.

Bilişim altyapısının güvenliği için bilgi güvenliği yönetim sistemi ISO 27001 belgesinin alınması gerekmektedir.

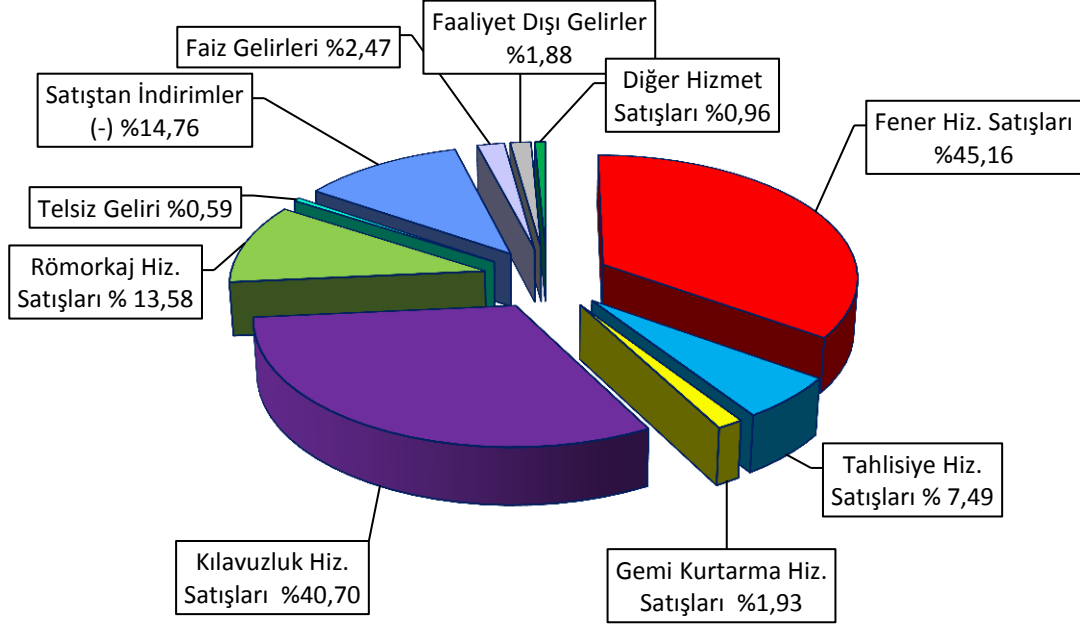
2.5.5. Mali Durum

2.5.5.1. Mali Kaynaklar

Kuruluşun mali yapısı; ana hizmet satışları ile faaliyet dışı gelirler, giderler ve finansman durumu incelenerek ortaya konulmuştur.

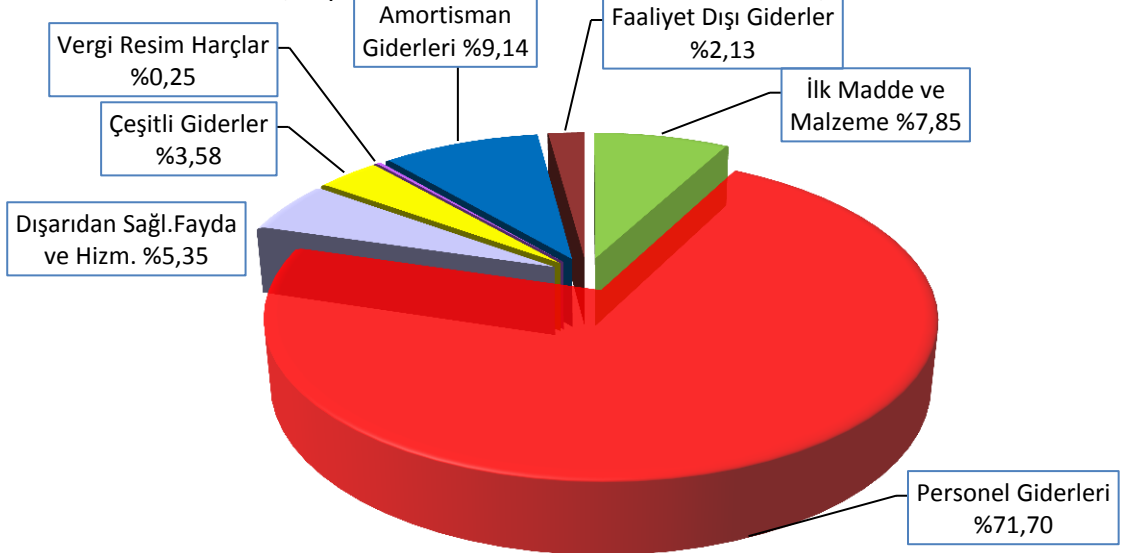
- Ana Hizmet Satışları;
- ❖ Fener ve Tahlisiye Hizmet Satışları
- ❖ Kurtarma/Yardım Hizmet Satışları
- ❖ Kılavuzluk Hizmet Satışları
- ❖ Römorkaj, Çeki, Refakat Hizmet Satışları
- ❖ Deniz Haberleşme Hizmet Satışları
- ❖ Diğer Gelirler

2014 YILI GERÇEKLEŞEN GELİRLERİN GRUPLARA GÖRE % OLARAK DAĞILIMI



2014 YILI GERÇEKLEŞEN GİDERLERİN GRUPLARA GÖRE % OLARAK DAĞILIMI

(Toplam Giderlerimiz : 320.986.964,18 TL)



Tablo 5
2011 – 2014 Yıllarına Ait Gelir-Gider Kâr Zarar Durumu

YILLAR	GELİR	GİDER	SONUÇ
2011	382.037.126,10	230.818.855,68	151.218.270,42
2012	417.418.878,57	262.391.198,45	155.027.680,12
2013	475.905.912,67	307.968.074,35	167.937.838,32
2014	549.331.956,32	320.986.964,18	228.344.992,14

Tablo 6
Faaliyet İçi Gelir/Gider Faaliyet Karı

	2011	2012	2013	2014
FAALİYET İÇİ GELİR	358.367.952,46	399.714.281,18	446.400.028,82	525.426.718,56
FAALİYET İÇİ GİDER	223.371.070,10	250.739.755,46	291.825.459,61	314.164.977,22
FAALİYET KARI	134.996.882,36	148.974.525,72	154.574.569,21	211.261.741,34

Tablo 7
Kamuya Aktarılan Kaynak

	2011	2012	2013	2014
KAMUYA AKTARILAN KAYNAK	124.220.479,67	175.577.271,53	213.857.198,87	225.922.923,54

Kuruluş vergi, fon ve temettü gibi yasal yükümlülüklerden dolayı kamuya önemli miktarda kaynak aktarmaktadır.

2.5.5.2. Bina, Araç Envanteri ve Diğer Varlıklar

Tablo 8
Mevcut Bina Durumu (31.07.2015 tarihi itibarıyla)

Binanın Cinsi	Merkez Teşkilatı			Taşra Teşkilatı		
	Hizmet Binaları	Bina Sayısı (Daire Sayısı)	Binanın Mülkiyeti (Kira/Bedelsiz Tahsis/Sahip)	Binanın Toplam Kapalı Alanı (m ²)	Bina Sayısı (Daire Sayısı)	Binanın Mülkiyeti (Kira/Bedelsiz Tahsis/Sahip)	Binanın Toplam Kapalı Alanı (m^{2})
Genel Müd. Hizm. Bin. (Üsküdar)	2	Sahip	3.150,00			
Genel Müd. Hizm. Bin.	2	Kira	10.900,00	...	...	...
İzmir İşlt. Bin.	1	Sahip	1.200,00	...	...	...
Çanakkale Müd.	3	Kira	152,53	...	...	...
Başteknisyenlik	...	...	...	3	Kira	192,00
Tahsilat Ofisi	...	...	...	16	8 Kira 8 Bedelsiz Tahsis	515,00
Lojman	1	Sahip	110,00	...	...	...
Fenerler	463	140 Sahip 44 Tahsis 7 İrtifak Hakkı 14 Orman-İzin 285	9.722,00	285 Adet Fener; 113 Adet (Makam Olur'u/SYDBşk. Yetkisi ile) 172 Adet (1997 öncesi TDİ A.Ş. 'den gelen) Tesis Edilmiştir.		
Gemi Trafik Hizmetleri Binaları	1	Tahsis	1.500,00	...	...	...
Trafik Gözetleme Kuleleri	9	Tahsis	405,00	10	Tahsis	450,00
Tahliye İstasyonları	8	Sahip	2.875,00	2	Sahip	1.474,00
Kılavuzluk İstasyonları	4	3 Sahip 1 Kira	5.618,00	3	2 Sahip 1 Orman-İzin	1.915,00
Gemi Kurtarma İstasyonları	1	Sahip	697,00	...	...	...
Telsiz İstasyonları	2	Sahip	7.688,25	4	1 Sahip 3 Orman-İzin	391,00
Eğitim Tesisleri	2	Sahip	600,00	...	...	...

Tablo 9
Mevcut Araç Durumu (31.10.2015 tarihi itibarıyla)

DENİZ ARAÇLARI			
CİNSİ	KEGM	KİRA	TOPLAM
RÖMORKÖR	19	7	26
HİZMET GEMİSİ	2	0	2
CAN KURTARMA BOTU	15	0	15
RHİB BOTU	5	0	5
HİZMET BOTU	11	5	16
KILAVUZ BOTU	22	0	22
ÇEVRE BARCI	3	0	3
DUBA/ŞAT	8	0	8
YÜZER VİNÇ	1	0	1
TOPLAM	86	12	98

KARA ARAÇLARI	
Otomobil	9
Kamyon	11
Kamyonet	8
Minibüs	5
Pick-Up	5
TOPLAM	38

2.6. ÇEVRE ANALİZİ

Durum analizi kapsamında yapılan çevre analizinde Kuruluşu olumlu ya da olumsuz etkileyebilecek dışsal değişimler ve eğilimler aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir.

2.6.1. Kuruluşun faaliyet alanında dünyadaki durum ve gelişmeler

Kuruluş, faaliyet alanlarında IMO, ISU, IALA, IMRF vb. gibi uluslararası kuruluşlara üye olarak, dünyadaki durum ve gelişmeleri yakından takip etmekte ve bu kuruluşlarca yapılan toplantılara aktif olarak katılmaktadır.

Kuruluş olarak üyesi bulunduğumuz IALA'nın (Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) 12'nci Genel Kurulu Mayıs 2014 ayı içerisinde yapılmış ve aday ülkeler arasında yapılan seçimde, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü örgütün yönetim organı olan konseye Türkiye'yi temsilen 2014-2018 dönemi için yeniden seçilmiştir. 2006'dan bu yana konsey üyesi olan Kuruluş 4 yıl süreyle daha IALA'nın yönetiminde yer alacaktır.

IALA'nın VTS Komitesi Başkanlığını 2010 yılından buyana yürüten bir Deniz Trafik Baş operatörümüz, IALA 56'ncı Konsey toplantısında, 2015-2018 dönemi için VTS Komitesi Başkanlığına yeniden seçilmiştir.

IALA'nın Mayıs 2014 ayı içerisinde yapılan 12'nci Genel Kurulunda, IALA'nın, üyelerini Kuruluşların oluşturduğu NGO (Non-Governmental Organization) statüsünden, devletlerin üye olarak birlik oluşturduğu IGO (Inter-Governmental) statüsüne dönüşümü için karar alınmıştır. Bu karar öncesinde, IALA'nın IGO statüsüne geçiş sürecinde aktif rol alınmasının ve ilk 15 katılımcı ülke arasında bulunulmasının sağlayacağı faydalara değinilerek ülke olarak izleyeceğimiz stratejilerin belirlenmesi ve uygulanması hususunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı nezdinde girişimde bulunulmuştur. İlgili bakanlıklar ile varılan müşterek karar neticesinde, IALA'nın statü değişikliği kararına destek verilmiştir.

IALA tarafından IGO statüsüne dönüşme yönünde girişimlere başlanmış, IALA merkezinin Fransa'da bulunması sebebiyle tüm üye ülkeleri bu hususta bilgilendirmek amacıyla Fransa Devleti Dışişleri Bakanlığı tarafından resmi temasta bulunulmuştur. Bilahare, uluslararası sözleşme taslağının nihai hale getirilmesi sonrasında da üye ülke Dışişleri Bakanlıklarının bu hususta düzenlenecek uluslararası bir konferansa davet edilmesi beklenmektedir.

Gemi ve karadaki verilerin daha iyi organize edilmesi ile daha iyi gemi-kara haberleşmesi ve veri değişimi sayesinde seyir emniyetinin artırılmasını amaçlayan "elektronik seyir (e-navigasyon/e-nav)" stratejisi Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından geliştirilmekte olup üye ülkeler ile içerisinde IALA'nın da bulunduğu örgütler çalışmalara katkı sağlamaktadır. E-nav konseptini karşılayacak teknolojilerin geliştirilmesi ve standardize edilmesi yönünde, ilk teknolojiyi geliştirip

standartları belirlemede avantajlı olacak olması nedeniyle denizcilik alanında gelişmiş olan ülkeler arasında yarış devam etmekte olup bir yandan da bu konseptin tüm denizcilik alanını ve gemileri etkileyecek olmasından dolayı uygulamaya geçiş zamanının gecikmesi endişesi vardır. Bu nedenle, IMO Genel Sekreteri tarafından IALA'ya e-nav. konusunda liderliğin üstlenilmesi çağrısı muhtelif vesilelerle yapılmıştır.

Taşınabilir Kılavuz Kaptan Birimi (Portable Pilot Unit-PPU) olarak adlandırılan cihazlar başta ABD, Kanada ve bazı Avrupa ülkelerinde kılavuz kaptanlar tarafından yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bölgeyi gösteren elektronik seyir haritası üzerinde civardaki gemi iz bilgilerini, ya gemideki AIS cihazından, varsa bölgedeki GTH'lerden ya da internet üzerinden alarak teşhir eden PPU cihazı kılavuz kaptanı görevi esnasında destekleyen önemli bir seyir ve manevra yardımcısıdır.

1981 yılında Avrupa ülkeleri "Avrupa Komisyonu Çevre Genel Müdürlüğü (Environment Directorate-General of the European Commission)" çerçevesinde petrol ve diğer tehlikeli maddelerin döküntülerinden kaynaklanan kirliliğin kontrolü ve azaltılması için bir danışmanlık komitesi kurmuştur. 2000 yılında bu komite tüm Avrupa ülkelerinin temsil edildiği 'Deniz Kirliliği İdare Komitesini (Management Committee on Marine Pollution – MCMP)" oluşturmuştur.

MCMP sürekli devam eden bir araştırma programına, veri aktarımları, tatbikatlar ve eğitim kurslarına mali kaynak sağlamıştır. Komite üyeleri ayrıca bir çevrim içi "Toplum Bilgilendirme Sistemini" güncellemektedir. Bu sistem aracılığı ile her ülkedeki sorumlu yetkililerin diğer ülkelerdeki müdahale hazırlıkları ve ekipman stokları hakkındaki verilere sürekli erişebilmeleri sağlanmıştır.

Avrupa Komisyonu MCMP aracılığıyla; kazadan etkilenen bir Avrupa ülkesine ya da AB dışındaki bir ülkeye danışmanlık yapmak üzere, birkaç saat içinde üye ülkelerden bir grup uzman ve kaynakları seferber edilebilen özel bir toplum müdahale ekibine de mali kaynak sağlamıştır. Böylece, her ülke diğer ülkelere anında etkili destek sağlayabilir hale gelmiştir.

Erika Tankerinin neden olduğu kirlilik 2000 yılında Avrupa Meclisi'nin, merkezi Lizbon'da bulunan "Avrupa Deniz Güvenliği Dairesi (European Maritime Safety Agency – EMSA)" kurmasına neden olmuştur. Bu birim 04.12.2002 tarihinde Brüksel'de geçici bir merkezde faaliyete başlamıştır.

EMSA'nın ana amacı deniz güvenliğini standart hale getirmek, gözetimini yapmak, kirliliği önlemek ve bu konular üzerinde kendini geliştirerek bilgilendirme yapmaktadır. Bunlara ek olarak, EMSA diğer Avrupa ülkelerindeki müdahale teknik ve stratejileri hakkında bir inceleme başlatmıştır.

Petrol döküntüleri uluslararası sınır tanımadan her yere yayılabildiği için, "Uluslararası Denizcilik Kurumu/IMO (International Maritime Organization)" üye ülkeleri 13.05.1994 tarihinde yürürlüğe giren "Uluslararası Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesine/OPRC (International Convention On Pollution Preparedness, Response and Cooperation)'ne ek olarak "Uluslararası Gemi Kaynaklı Kirlilikleri Önleme Sözleşmesini – Marpol Sözleşmesi (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)"

imzalamışlardır. Sözleşmeyi imzalayan ülkeler ulusal ve bölgesel müdahale hazırlık sistemleri kurmayı ve kazalardan kaynaklanan petrol döküntülerine müdahale etmeyi kabul etmiştir. Bu alanda uluslararası ilişkiler geliştirilmişler ve herhangi bir kaza olduğunda mücadele edebilmek için; kendi bayraklarını taşıyan tüm gemilere, yetki alanlarında bulunan tüm açık deniz petrol kulelerine ve sınırları içindeki tüm limanlara bir acil durum planına sahip olma zorunluluğu getirmişlerdir.

Özellikle kirliliğe maruz kalmış deniz bölgelerinde kıyısı olan ülkeler, uluslararası anlaşmalara ek olarak kaza kaynaklı döküntülerle ilgili özel bölümün bulunduğu bölgesel işbirliği antlaşma ve sözleşmelerine de tabidir. Bu antlaşmalar sayesinde kıyı ülkeleri arasında karşılıklı destek ve bilgi akışı kolaylaştırılarak, denetim faaliyetleri ve müdahale standartlarının uyumlu olması sağlanmıştır.

Uluslararası sözleşmeleri imzalayan tüm ülkeler zorunluluklarının bir parçası olarak bir petrol döküntüsüne müdahale edecek ulusal kurumlar kurmuşlardır.

Deniz Çevresi Koruma Komitesi (MEPC), kötü hava koşullarında gemilerin manevra kabiliyetini sürdürebilmeleri için minimum tahrik gücünü belirlemek amacıyla 2013 tarihli geçici ilkelerinde değişiklikleri adapte etmiştir. Burada amaç, enerji verimliliğini arttırarak, çevreye en az emisyonun salınımını sağlamaktır. IMO, 2011 yılında, 01.01.2013 tarihinde MARPOL Ek-6'nın Bölüm 4'ü kapsamında yürürlüğe giren, uluslararası deniz taşımacılığında enerji verimliliğine yönelik zorunlu tedbirleri kabul etmiş ve bu düzenleme ile yeni gemilerde Enerji Verimliliği Dizayn Endeksini (EEDI) ve tüm gemilerde Gemi Enerji Verimlilik Yönetim Planını (SEEMP) zorunlu hale getirmiştir.

Managing Risk adlı bir kuruluşun 2020 için denizcilik sektöründe yaptığı öngörü çalışmalarında: Gelecek 8 yılda inşa edilecek her 10 yeni gemiden 1 veya daha fazlası gazla çalışacak motorlara sahip olacak gibi öngörüler ile 2020 yılı itibari ile yeni gemiler sayesinde CO2 salınımı bugüne nazaran %10-35 arasında daha az olacağına ve dünya filosunun en az yarısına balast suyu arıtma sistemi kurulmuş olacağına dair hususlar belirtilmiştir.

Seyir Yardımcıları konularında dünyadaki belli başlıklı gelişmeler AIS sistemlerine dayalı Seyir yardımcıları ve polietilen şamandıra kullanımının yaygınlaşmasıdır. Özellikle AIS ATON cihazlarını Akdeniz bölgesinde Kuzey Afrika hariç Güney Avrupa ülkelerinde yaygınlaştırmıştır. (Kaynak Marine Traffic) E-Seyir Kuramı kuramsal olup, fiziksel boyuta geçmemiştir.

GMDSS'in (Global Maritime Distress Safety System - Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi) 01.02.1999'da tam olarak uygulamaya başlaması ile dünyada deniz haberleşmesinde önemli değişiklikler olmuştur. Deniz haberleşmesinde ticari haberleşmenin giderek azalmasına karşılık gemilerin seyir emniyeti ve güvenliğini sağlayan haberleşme giderek önem kazanmıştır. GMDSS ile birlikte EPIRB ve DSC teknolojileri üzerinden gemilerin tehlike, acelelik ve rutin çağrılarının gönderilmesine başlanmıştır. Daha sonra AIS sistemi geliştirilmiş gemiler kıyıda 50-60 mil mesafede izlenebilir hale gelmiştir. Şimdi de dünyada 2008 yılında uygulamaya geçen LRIT sistemi ile gemiler 1000 mil mesafeden izlenmektedir. AIS sisteminde transmisyona olarak telsiz teknolojisi kullanımına karşın, LRIT sisteminde uydu teknolojisi kullanılmaktadır. Dünya'da standartları henüz belirlenmeden ticari amaçla

kullanılmakta olan VHF –HF Data haberleşmesi ve VHF internet hizmetinin uygulanmasına yönelik çalışmalar ise ITU nezdinde halen devam etmektedir. Kuruluş ise dünyadaki seyir emniyetini ve güvenliğini arttıran teknolojileri ve gelişmeleri IMO ve ITU nezdinde yapılan toplantılara katılarak takip etmektedir. VHF ve HF Bandında kullanılan frekansların sayısal teknolojilerde kullanılması yönündeki çalışmalar halen devam etmektedir. Özellikle gemi tarafına konulacak cihazlarla ilgili ITU nezdinde ortak bir karar henüz alınamamıştır.

2.6.2. Kuruluşun Faaliyet Alanında Ülkemizdeki Durum ve Gelişmeler

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından sürdürülen Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) projesi kapsamında kurulmuş olan ve entegrasyon, kabul süreçleri devam eden İzmit, İzmir ve Mersin-İskenderun (Meris) Gemi Trafik Hizmetlerinin (GTH) işletme yetkisi ve bakım-idame sorumluluğu 21.10.2013 tarihli 2013/5498 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Kuruluşa verilmiştir.

İzmit ve İzmir GTH'nin işletmeye alınması hazırlıkları devam etmekte olup binaların tesliminde yaşanan güçlük nedeniyle kısmi geçici kabulü geciken Meris GTH ile birlikte 2016 yılında sırasıyla hizmete alınmaları planlanmaktadır.

Kuruluş seyir yardımcıları faaliyet alanlarını tekel şeklinde işletmekte olup, dünyadaki gelişmelere paralel olarak tüm seyir yardımcılarının yenileme modernizasyon ve gerekli yerlere yeni seyir yardımcıları tesis etmektedir. Ayrıca özel limanlardaki seyir yardımcılarının gelişimi ve belli periyodik aralıklarla kontrolleri yapılmaktadır.

Ülkemizde deniz haberleşme faaliyetlerinde radyo istasyonunun birinci görevi denizde tehlike, emniyet ve seyir güvenliği haberleşmesini sağlamaktır. Gemilerin can ve mal emniyetinin sağlanması Kuruluşun öncelikleri arasında yer almaktadır. Deniz haberleşmesinde VHF, MF ve HF bantlarında telefon, teleks ve Navteks olarak hizmet verilmekte ve DSC özelliğinin olması ile tehlike ve emniyet haberleşmesi etkin olarak sağlanmaktadır. Kurulan AIS sistemi ile gemiler izlenmekte ve bu hizmet VHF telefon sistemi ile birbirini tamamlamaktadır. Kurulan AIS sistemimin bakım ve onarımı Bakanlar Kurulunun 21.10.2013 tarihli ve 2013/5498 sayılı kararı ile Kuruluşa verilmiştir. AIS sisteminin günün teknolojisine uygun olarak güncellenmesi sürdürülmelidir.

Deniz ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla kurulan LRIT sistemine ilişkin ulusal veri merkezinin kurulumu tamamlanmış olup, 300 grt'un üzerindeki gemiler 1000 mil mesafeden minimum 6 saat aralıklarla konum bilgisi göndererek izlenmektedir. Ülkelerle veri değişimi için finansal sözleşmeler imzalanmış olup diğer veri merkezlerine fatura düzenlenip gönderilmektedir. Türksat A.Ş ile yapılan ortak bir çalışmada konum bilgisi gönderemeyen gemilerin durumu tespit edildikten sonra Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğüne rapor edilecek ve LRIT kapsamına giren gemilerin pozisyon ve kimlik bilgilerinin düzenli gönderimi sağlanacaktır. LRIT bilgisinin gemi tarafından gönderilememesinin en büyük nedeni ise gemide bulunan inmarsat terminallerinin eskiliğinden kaynaklanmaktadır.

Diğer yandan AB projesi kapsamı ilk safhasında alınan UPS, Jeneratör ve Otomatik Voltaj Regülatörünün ilgili istasyonlara kurulumları yapılarak kabul işlemleri Ocak 2011 itibarıyla gerçekleşmiştir. 2'nci safhada alınan yazılım ve donanımlar teslim edilmiş olup, HF mail sistemi de bu safhada kurulmuştur. Geçici kabul ile kesin kabul arasında oluşan arızaların onarım çalışmaları halen devam etmektedir.

2.6.3. Dünyada ve Ülkemizdeki Temel Eğilimler ve Sorunlar ile Bu Sorunların Kuruluş Üzerindeki Etkileri

Seyir Yardımcıları ile ilgili en önemli husus e-seyir kuramı ve getireceği yenilikler ve dönüşüm sorunlarıdır. Kuruluşun bu kurama hazırlıklı olması lazımdır. Güvenli seyir ile ilgili özellikle yüzer seyir yardımcılarının modernizasyonu ile seyir yardımcıları ile ilgili gelişim sürdürülmediği takdirde Kuruluş güvenli seyir hedeflerinden uzaklaşabilir.

Ukrayna'nın Karadeniz'de LNG terminali kurma yönünde adımlar attığı, terminalin kurulması ve gazın Türk Boğazlarından geçirilmesi halinde bunun Romanya ve Bulgaristan tarafından da talep edilebileceği, bu durumun da, boğazlarda ciddi bir LNG tankeri trafiğiyle karşılaşılması riski yarattığı, özellikle İstanbul Boğazı'nın yapısından kaynaklı seyir güçlüğü nedeniyle de göze alınamayacak riskler oluşturacağı bilinmektedir.

Denizcilik alanında, dünyada, gemi trafik hizmetlerini etkileyecek genel eğilimler aşağıdakiler olarak görülmektedir;

- Çevre ile ilgili standartların öncelik arz etmeye başlamış olması,
- Kapsamlı ve etkin risk değerlendirmesinin giderek seyir güvenliği yönetimi için temel olması,
- Ticari baskıların, maliyetler ve hizmet kalitesi üzerindeki etkisini arttırırken buna bağlı olarak da her zamankinden daha hızlı ve güvenilir taşımacılık ve yük elleçleme programları gerektirmesi, gemi boyutlarının sürekli olarak büyümesi,
- Daha kapsamlı ve geniş alan için trafik bilgisine duyulan ihtiyacın artması, bunun da gemi ve kara organizasyonları arasında bilgi değişim miktarının artışına yol açması,
- Özellikle bilgi işleme ve haberleşme alanında olmak üzere gemi tasarım ve teknolojisinin gelişmeye devam etmesinin yol açacağı ilave hizmet gereksinimleri,
- Artan uluslararası güvenlik kaygılarının deniz ticareti ve taşımacılığı süreçleri üzerinde olası etkileri,

Denizcilikteki genel eğilimlerin gemi trafik hizmetlerinde aşağıdaki değişimlere yol açması beklenmektedir;

- GTH'lerin seyir emniyeti, güvenliği, çevre koruması ve ekonomik performans ile ilgili bilgilerin toplanması ve dağıtılmasında merkezi bir rol oynaması,

- GTH merkezleri, GTH ağırları ve gemiler arasında değişilen bilginin yönetimi ve doğrulanması için otomatize edilmiş sistemlere duyulan ihtiyacın artması,
- GTH bilgisinin, paydaşlar tarafından daha fazla kullanılması,
- GTH sistemleri standartlarına, başta teçhizat, personel ve işletme prosedürleri olmak üzere kalite güvencesi katılması ihtiyacı,
- GTH operatör ve baş operatörlerinin yeterliliklerinin belgelendirilmesi ve güvence altında alınması ihtiyacı, karşılaşılan sorumlulukların artışına mukabil olarak da eğitim kapsamının ve önceliklerinin artırılması.

Yukarıda değinilen GTH'ler ile ilgili eğilimlerin, Kuruluş tarafından işletilecek GTH alanlarının ilavesiyle ve bunların farklı özelliklere ait alanları kapsıyor olması nedeniyle, Kuruluş sorumluluğunu ve işletme risklerini artıracakı değerlendirilmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan Kılavuzluk ve Römorkaj Teşkilatları Yönetmeliği, kılavuzluk ve römorkör teşkilatlarının yapısı ile yetki alanlarını belirlemeye esastır. GTH alanlarında vuku bulacak arıza, kaza, çatma-çatışma gibi gemilerden kaynaklı deniz olaylarına deniz vasıtalarının sevki ve seyir yardımı hizmeti bakımından, GTH ve kılavuzluk römorkaj hizmetlerinin tek elden yürütülmesi hizmetin bütünlüğü ile seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca, kılavuzluk ve römorkaj yetkilerinin aynı bölgede aynı kamu kuruluşlarınca verilmesi, kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmasını sağlayacaktır. Konu yönetmeliğin, bu hususlar dikkate alınarak düzenlenmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Ülkemizdeki Mevcut Durumlardaki Boşlukların Oluşturduğu Sorunlar

Kaza Araştırması

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından incelenen gemi kazalarına ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından incelenen kıyı tesisi kazalarına ilişkin kaza inceleme raporlarına Türkiye Afet Veri Merkezine girilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

Denizlerde Meydana Gelebilecek Radyoaktif Kirliliklere Karşı Alınacak Tedbir ve Müdahalenin Planlamalara Dahil Edilmesi

5312 sayılı Kanun kapsamı dışında bulunan gemilerden kaynaklı radyoaktif madde kirliliğine müdahaleye ilişkin Türkiye Atom Enerjisi Kurumu'nun da içerisinde yer aldığı bir çalışma grubu oluşturulması ve eylem planının belirlenmesi gerekmektedir. Bununla ilgili mevzuat ve planlama çalışmaları yapılmalıdır.

Kirlilikten Etkilenen Alanların Tespiti ve Rehabilitasyonu

"Gemi Kazaları Sonucu Oluşan Atıkların Atık Yönetim Planlarının Hazırlanması ve Kirlenen Alanların Rehabilitasyonu Projesi" kapsamında elde edilecek çıktılarıyla sistem oluşturulmuş olacaktır.

Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nün sürece dahil edilmesi ve koruma alanları ile yaban hayatının rehabilitasyonu konusunda etkin kılınmaları gerekmektedir.

Zararların Tespiti ve Tazmini

Acil müdahale ve temizlik çalışmalarını ilk etapta düzene koyabilmek için kullanılabilir ve ihtiyaca binaen artırılabilir bir ödenek tertip edilmesi gereklidir. Afet ve acil durum faaliyetleri ödeneğinin kazalar sonucu meydana gelen deniz kirliliği için de kullanılması seçeneklerden biridir.

Kaynağı belli olmayan kirlilikler için mali kaynak temin çalışmaları yürütülmelidir.

5312 sayılı Kanun için değişiklik önerileri:

- Kanun kapsamı dışındaki 500 GRT altındaki gemileri de kapsayacak bir düzenleme yapılabilir.

- Zarar ve masraflar ayrı ayrı tanımlanmalıdır. Uğranılan zarar ile yapılan masraflar, farklı kavramlardır.

- Acil müdahalede bulunan kuruluş/firmaların müdahalesi esnasında can kaybı yaşanması durumunda yapılması gerekenler ve tazminatlar ile ilgili bir düzenleme yapılmalıdır.

- Kanunda bazı yükümlülükler öngörülmüş olmasına rağmen, aykırı hareket edeceklerine uygulanacak cezai müeyyideye ilişkin genel bir madde konulmamıştır.

- Müdahalede bulunacak kurum/kuruluşlar için ücret tarifelerine ilişkin kanuna madde eklenmesi ve buna ilişkin usul ve esasların da yönetmelikle belirlenmesi gerekir.

Haberleşme hizmetleri

GMDSS kuralları gereği kıyı istasyonunun nasıl çalışacağı ve hangi frekansları kullanacağı tehlike ve emniyet prosedürlerinin ne şekilde uygulanacağı belirlenmiş olup buna göre de hareket edilmektedir. Yapılan çalışma uluslararası nitelikte olduğundan IMO ve ITU nezdindeki toplantılara katılım sağlanması gerekmekte olup buna göre de eğitimler aldırılmalıdır. Uygulanmadığı takdirde arama ve kurtarma faaliyeti de zafiyete uğramış olur. Ayrıca deniz haberleşme bandında kullanılacak olan frekansların takibi yapılmalı ve buna göre yeni teknolojiler takip edilmeli geliştirilen teknolojiler yatırıma konularak uygulanmalıdır. Aksi takdirde kıt kullanımda olan frekansları kaybedebilir ve başka kurumların kullanımına bırakmış oluruz. Kıyı istasyonu yeni teknolojilere hazır olmadığı zaman gemiye de hizmet veremez. Bu nedenle GMDSS'in modernizasyonu konusu IMO nezdinde takip edilmelidir.

Genel olarak GMDSS uygulamalarında yapılacak bir modernizasyonun tüm gemileri etkileyeceği, bu ekipmanlarda yapılması gereken düzenlemelerin çok kapsamlı bir konu olması nedeni ile çalışmalar izlenmelidir.

2.6.4. Yönlendirici Üst Belgeler

64'üncü Hükümet Programında Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığının faaliyetleri kapsamında İzmit, İzmir ve Mersin gemi hizmet alanlarında Gemi Trafik Hizmetleri sisteminin hizmete alınması hedefine yer verilmiştir.

Onuncu Kalkınma Planının 850. Paragrafında Kuruluşumuzun faaliyetlerine ilişkin; "Deniz emniyetine azami önem verilecek, Acil Müdahale Merkezleri ve yoğun limanlardaki Gemi Trafik Yönetim Sistemleri tamamlanacak, güvenli deniz izleme koridorları oluşturulacaktır" şeklinde politika belirlenmiştir. Bu politika doğrultusunda SOTAS'ın (Seyir Yardımcıları Otomatik tanımlama Sistemi) inkişafı tamamlanmıştır.

Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol (HNS Protocol- Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000) ile 1990 yılında "Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi"ni hazırlayan ve imzalayan uluslararası konferansın kararı ile; IMO, Sözleşmenin amaçlarının petrol dışındaki zararlı maddeleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi konusunda çalışma yapmaya davet edilmiştir. Bu kararın gereği olarak hazırlanan "Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol" 9-15 Mart 2000 tarihleri arasında toplanan uluslararası konferans tarafından imzalanmıştır. Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı 27.06.2013 ve 28690 (mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Türk Boğazlarından ve karasularımızdan yapılmakta olan tehlikeli madde taşımacılığı son yıllarda artarak devam etmiş, sanayi ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak çeşitlilik kazanmış, petrol dışındaki kimyasal, biyolojik, radyolojik ve nükleer tehdit ve tehlikeleri beraberinde getirmiştir.

Ülkemizde ise;

(a) Başbakanlık (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı) 03.05.2012 tarihli ve 28281 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik ve Nükleer tehlikelere dair görev yönetmeliği

(b) Başbakanlık (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı) 18.12.2013 tarihli ve 28855 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Afet ve Acil Durum Yönetmeliği

(c) Başbakanlık (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı) 03.01.2014 tarihli ve 28871 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Türkiye Afet Müdahale Planı yasal mevzuatları hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Kuruluş 2017-2018 yatırım programına IP tabanlı VHF sisteminin kurulumunu koymuştur. Bu yatırım ile Afet ve olağanüstü durumlarda kesintisiz deniz haberleşmesinin sağlanabilmesi amaçlanmıştır. Afete hazırlık ve risk azaltmaya yönelik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi konusu kalkınma planlarında yer aldığından amaç ilke ve politikalar açısından da uyumludur.

Bilindiği üzere Ülkemizde deniz haberleşme ve Navteks hizmetini veren yetkilendirilmiş tek Kuruluş olmamız nedeniyle kamu hizmetinin sunumunda kalite ve etkinliğin artırılmasına yönelik hareket edilmelidir ki bölgesel anlamda da rekabet gücümüz

artsın. Özellikle Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgesinde deniz haberleşme hizmetini etkin sunmamız arama kurtarma faaliyetinin gerçekleşmesine çok olumlu katkı sağlayacak ve bölgede diğer ülkelere karşı rekabet gücümüz artacaktır. Bu nedenle haberleşme alanındaki teknolojik gelişmeler takip edilmelidir.

2.6.5. Kuruluşun Karşılaşabileceği Riskler ve Belirsizlikler

Teknolojik afetler, insan faaliyetleri ya da doğal afetlerin tetiklemesi sonucunda oluşan endüstriyel, maden, ulaşım ve taşımacılık, nükleer ve radyolojik, deniz kirliliğine neden olan kazalar, büyük yangınlar, biyolojik olaylar, kritik altyapılar ve siber tehditler ile çevresel tehlikeler gibi can kaybına, hastalıklara, sosyal, ekonomik ve çevresel bozulmalara neden olan afet ya da acil durumlar olarak tanımlanmaktadır.

Son yıllarda teknolojinin gelişmesi, hızlı nüfus artışı, gelişmişlik düzeyi, çevre kirliliği, çarpık kentleşmeye bağlı olarak teknolojik afetlerin sayısı ve sıklığı dünya genelinde olduğu gibi ülkemizde de artış göstermiştir. Çeşitli kaynaklardan alınan verilere göre 2002 ile 2011 yılları arasında 3190 adet teknolojik kaza kaydedilmiş ve birçok can ve mal kaybı meydana gelmiştir. Marmara denizi ve boğazlarda 1960 yılından günümüze kadar altı defa büyük kaza meydana gelmiş, birçok sefer de faciaların eşliğinden dönmüştür. Bu kazalar neticesinde boğazlarımızın ve kıyılarımızın tonlarca petrolle kirlenmesinin yanı sıra can ve mal kaybı da meydana gelmiştir. 1979 senesinde Romen bandıralı Independenta tankerinin Evriali isimli Yunan tankeri ile çarpışması neticesinde on binlerce ton petrolün denize döküldüğü ve 43 denizcinin hayatını kaybettiği hala hafızalardadır.

Türk Boğazlarından ve kara sularından gemilerle yapılmakta olan tehlikeli madde taşımacılığı sırasında olabilecek bir kaza veya sabotaj sonucu büyük felaketler yaşanabilir. Milyonlarca canlının yaşamına son vereceği kesin olan böyle bir felaket aynı zamanda ekonomiler için onarılması güç zararlar oluşturacaktır.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri sisteminin, başta bilgi işlem donanım ve yazılım olmak üzere ekonomik ömrünü dolduran ve yedek temininde güçlük çekilen muhtelif bileşenlerinin zafiyete uğraması riski mevcuttur.

Afet nedeniyle hizmet binalarının kullanılamaz duruma gelmesi ile birlikte personel kaybı veya ayrılmasından kaynaklı zafiyet yaşanma riski mevcuttur.

Kuruluşun GMDSS kapsamında deniz haberleşmesi konusunda geliştirilecek olan sayısal teknolojilerin takip edilmemesi durumunda ya da yaşanacak gecikmelerde frekansları kaybetme riski ile birlikte bölgede deniz alanında rekabet etme gücü zayıflayacaktır.

Seyir yardımcıları ile ilgili yetişmiş personelin çeşitli nedenlerle görevinden ayrılması ve yetişmiş personel yetersizliği, E-Seyir Kuramını takip edememekten kaynaklanan neden ile teknolojinin gerisinde kalınması ile seyir yardımcısı sistemlerinin modernizasyonu tamamlanmadığı takdirde hedeflerden uzaklaşılması gibi riskler mevcuttur.

2.6.6. GZFT Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER

- Dünyanın en stratejik ve riskli su yollarından biri olan Türk Boğazları başta olmak üzere, denizler ve iç sularda kurtarma ve tahliye hizmetleri, seyir yardımcıları hizmeti, gemi trafik hizmetleri, kılavuzluk hizmetleri, deniz haberleşme hizmetleri, römorkaj, balık adam, batık çıkartma ve çeki hizmetlerinde kazanılan deneyim.
- Gemi trafik hizmetleri otoritesi, seyir yardımcıları otoritesi, deniz haberleşme ve hesaplama otoritesi ile ulusal Navteks yayın koordinatörü olmamız
- Ulusal ve uluslararası organizasyonlarda üst görevlerde bulunan nitelikli personelin varlığı ile temsil başarımız.
- Güçlü finansal yapımız

ZAYIF (GELİŞTİRMEYE AÇIK) YÖNLER

- Türk boğazları gemi trafik hizmetleri sisteminin, başta bilgi işlem donanım ve yazılım olmak üzere muhtelif bileşenlerinin günümüz teknolojisini haiz olmaması
- Seyir yardımcılarının modernizasyonunun tamamlanmamış olması
- Deniz haberleşmesi transmisyonunun karasal hat üzerinden çalışıp uydu üzerinden yedeklenememesi (IP tabanlı VHF)
- Deniz vasıtalarımızın bakım onarım ve havuzlama işlerinin yapılabilmesi için güçlü bir atölyemizin olmaması
- Yeni yapılacak deniz vasıtaları için bağlama yerlerinin olmaması
- Kurumsal risk yönetim sistemine geçilememiş olması
- Liyakat ilkesinin yeterli düzeyde uygulanamıyor olmasından dolayı kuruluş içi fırsat eşitliğinin sağlanamaması
- Kuruluşun kamuoyunda yeterince tanınmaması
- Kuruluşun hizmet binalarının fonksiyonel yapısına uygun olmaması
- Kurumsal kaynak planlama sisteminin tamamlanmamış olması
- Kurumsallaşmanın tamamlanmamış olması
- Kuruluşun internet sitesinin yeterince interaktif olmaması

FIRSATLAR (OLUMLU OLARAK ETKİLEYENLER)

- Deniz haberleşmesinde ticari haberleşmenin giderek azalmasına karşılık gemilerin seyir emniyeti ve güvenliğini sağlayan haberleşmenin giderek önem kazanması
- Dünya ticaretinde deniz taşımacılığının önemi ve ticari taşımacılığının büyük oranda deniz yoluyla yapılıyor olması.
- Gemi trafik hizmetleri sistemlerinin kapsama alanının genişlemesi ve bu alanlarda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetlerinin Kuruluşça tek elden yürütülebileceği
- Kanal İstanbul Projesi

TEHDİTLER (OLUMSUZ OLARAK ETKİLEYENLER)

- Türk Boğazlarından ve karasularımızdan yapılmakta olan petrol, petrol dışındaki kimyasal, biyolojik, radyoaktif ve nükleer madde taşımacılığının oluşturacağı muhtemel riskler
- Global ve bölgesel istikrarsızlık, terör eylemleri ve savaş riski
- Doğal afetler nedeniyle hizmet binalarının, istasyonların, fenerlerin, GTH merkezlerinin ve kılavuzluk istasyon binalarının kullanılamaz duruma gelmesi
- Donanım ve yazılım olmak üzere; Kuruluşun bilgi güvenliğinin sağlanması ile siber saldırılara önlem alınması konusunda teknolojinin gerisinde kalınması
- Kurtarma faaliyetleri kapsamında gemi kaynaklı kirliliğin sınırlandırılması ve kirlilikle mücadelede yaşanabilecek zafiyet
- LRIT kapsamına giren gemilerin pozisyon ve kimlik bilgilerinin düzenli gönderiminin sağlanamaması
- VHF-HF Data haberleşmesi ve VHF internet hizmetinin standartlarının ilgili uluslararası otoritelerce belirlenmemiş olması

2.7. 2011/2015 STRATEJİK PLAN DEĞERLENDİRMESİ

STRATEJİK AMAÇ – 1:

Tüm Denizlerimizde Seyir emniyetini artırmak.

1997 yılında Genel Müdürlüğümüzün faaliyete başlamasını müteakip Denizcilik Müsteşarlığı'na ait 12 adet çekici römorkörlerden söndüren tipi römorkörü, 17 adet Liman Kontrol tipi Hizmet Botu ve 1 adet Sürat Botu bir protokol ile Kuruluşa devredilmiştir.

Söndüren tipi römorkörlerin sevk sistemlerinin eski olması, yangın söndürme kapasitelerinin ve çeki güçlerinin düşük olması, manevra kabiliyetlerinin hizmet ihtiyaçlarına cevap vermemesi ve yaşlarının ortalama 28 yıl oluşu nedeniyle bakım onarım masraflarının yüksek olması, Liman Kontrol Botlarının da günümüz motorbotlarına göre hızının düşük, yaşları itibarıyla yedek parça - bakım onarım masraflarının yüksek olmasından dolayı mevcut araçların elden çıkarılması ve hizmetlerin etkin bir şekilde yerine getirilmesi için filonun modernizasyonu gerekliliği ortaya çıkmıştır. Ayrıca teknik vasıfları yetersiz araçların elden çıkartılması Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu önerilerinde de yer almıştır.

Söz konusu deniz araçlarının, satılmaları veya hurdaya çıkarılmaları için 29.11.2005 tarihli ve 2005/9728 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile mülkiyetleri Kuruluşa devredilmiş ve akabinde 27.10.2007 tarihli ve 26683 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Taşınır Mal Satış İşlemleri Yönetmeliği doğrultusunda işlemler yürütülmektedir.

Geçtiğimiz 50 yılda 500'ün üzerinde deniz kazası ya da kaza tehlikesine maruz kalan Türk Boğazlarında, Kuruluş filosunun, muhtemel bir kazaya en kısa zamanda ve en büyük etkinlikle hizmet verebilecek uygun özelliklerde deniz araçlarıyla yenilenerek modernize edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Denizlerimizdeki kazalara, Türk Boğazları bölgesinde müdahale sorumluluğu olan ve kazaların asgariye indirilerek can, mal, seyir ve çevre emniyetinin sağlanması görevini üstlenmiş bulunan Kuruluş, muhtemel riskleri dikkate almak ve yapılanmasını bu yönde geliştirmek mesuliyetini taşımaktadır.

2003 yılında inşası tamamlanan ve halen Kuruluşun kullanımında bulunan 10 adet Hızlı Tahlisiye Botu kendinden doğrulmalı (Self Rigthing) özellikte olmasına rağmen hava ve deniz şartlarına bağlı olarak dikey ivme, botun boylamsal ağırlık merkezinde 4.0 g olacak şekilde ve dalga yüksekliğine bağlı olarak beaufort (bofor) ölçeğine göre rüzgar kuvvetinin dokuz şiddetine kadar olduğu durumlarda kullanılacak şekilde dizayn edilmiştir.

Güçlü ve etkilenme düzeyi yüksek olan paydaşlarımızdan Hazine Müsteşarlığı paydaş analizinde "Kuruluşun sahip olduğu filonun tamamen modernize edilerek en son teknolojiye sahip olunması " keza denizcilik alanında ülke otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı "Genel Müdürlüğün faaliyet gösterdiği alanlarda ileri teknoloji kullanılarak hizmet verilmesi"; "deniz haberleşmesindeki sıkıntıların azaltılması, gemi kurtarma ve acil müdahale ile ilgili tüm denizlerimizde faaliyet gösterilmesi"; "Tüm seyir yardımcılarının merkezi kontrolle devamlılığının sağlanması" olarak Kuruluştan beklentilerini sıralamıştır.

Seyir yardımcıları hizmetlerinin uzaktan izlenmesi ve kontrolünün AIS (otomatik tanımlama sistemi) ağı üzerinden yeni teknoloji ürünü AIS-ATON cihazları ile yapılması günümüzün en modern elektronik seyir yardımcısı sistemidir.

Bu sistem, IMO'daki en önemli konulardan biri olan elektronik seyirin ve gelecekte ECDİS veya AIS ekranlarında seyir yardımcılarının görülmesini sağlayacak cihaz olması, görsel seyir yardımcısı olan ışıklı fener cihazlarının izlenmesi ve kontrolü, sis ve benzeri gibi durumlarda görsel seyirin imkânsız olduğu zamanda dahi fenerin bilgi ve coğrafi pozisyonunun gemi ekranında görülmesi, fenerin arızasının aton otoritesine anında bildirim, seyir yardımcısının etrafında sanal koruma dairesi teşkili ile bu daireye giren deniz aracının uyarılması ve kaydedilmesi (guard ring), çok kolay değiştirilebilecek eklenebilecek sistem parçaları, deniz hukuku açısından her fenerde ikincil seyir yardımcısı hizmeti sağlanması ile fener cihazının çalışmaması durumunda hizmetin sürmesi yeniliğini getirmektedir.

Dünya deniz ticaretinde, dolayısıyla dünya ekonomisinde önemli bir yer tutan Boğazlarımız, son yıllarda Karadeniz petrolünün dünyaya yayıldığı bir enerji yolu haline de gelmiştir. Yıllık ortalama 55 bin geminin geçiş yaptığı Türk Boğazlarında, bu geçişlerden kaynaklanan riskleri asgariye indirmek için Kuruluşça verilen kılavuzluk hizmetleri de hem geçiş yapan gemiler, hem de bu bölgede yaşayanlar için büyük ve hayati bir önem taşımaktadır.

Bu amaçla, ülkemizin en büyük kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatına sahip Kuruluş, uluslararası standartlarda hizmet vermektedir.

9. Kalkınma Planı 415 ve 416. maddeleri ile Orta Vadeli Planın 4.b ve 4.b.i maddelerinde belirtilen trafik güvenliğinin denizdeki karşılığı olan seyir emniyetinin artırılması için filonun modernize edilmesi gerekmektedir.

9. Kalkınma Planı 428 maddesine göre 2004 yılı başından itibaren başarıyla yürütülen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminde elde edilen tecrübe ve birikiminin kurulacak diğer Gemi Trafik Hizmetleri ve Uluslararası platformlarda değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

STRATEJİK AMAÇ – 2:

Kurtarılan gemilerden kaynaklanan kirliliğin sınırlandırılması ve giderilmesi için imkanların artırılması

Kuruluş gemi kurtarma operasyonlarında oluşabilecek deniz kirliliklerine müdahale amacıyla; 2000 yılında 2000 m bariyer, 2 adet 50m³/h kapasiteli oil skimmer, 4 adet 50m³ kapasiteli yüzer geçici esnek depo ile birlikte bunların mobilize edilmesi için gerekli diğer pompa ve hidrolik güç ünitelerini kurtarma teçhizat envanterine eklemiştir.

2006 yılında ise; 1000 metre şişirilebilir neopren bariyer, 2 adet skimmer (15 ve 25 m³ kapasiteli), 2 adet V konfigürasyon bariyer ve 2 adet palamar botu (Bariyer-1 ve Bariyer-2) ekipmanlarımıza eklenmiştir. Aynı zamanda bariyer serme toplama ve denizden atık toplama amacıyla Kuruluş botlarından Tahlisiye II, Tahlisiye III botları da deniz kirliliğine müdahale botu olarak kullanılmaktadır.

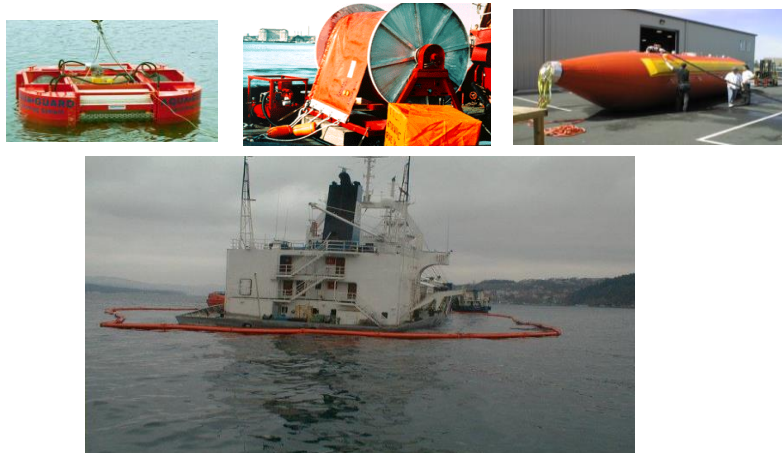
2008 yılında da 4 adet petrol toplayıcı Oil Skimmer cihazı daha (2 adet 15 ve 2 adet 25 m³/h kapasiteli olmak üzere) deniz kirliliği teçhizat envanterimize eklenmiş olup, 2000 yılında alınan bariyerimizin raf ömrünü yakın zamanda tamamlayacağı öngörülerek 2009 yılında 1800 m hava şişmeli bariyer ve ekipmanları (4 adet tambur, 3 adet dizel tahrikli hidrolik güç ünitesi, 3 set dizel tahrikli hava kompresörü, 4 set bariyer tamir seti ve bağlantı ekipmanları), Deniz Kirliliği ile Mücadele Ekipmanları ile 2 adet Skimmer (Elastec TDS 136 kanallı tambur tip sıyrıcı, E 150 ve D 10 güç ünitesi) 2010 yılında ise 150 metre yangın bariyeri temin edilmiştir.

Gemi kurtarma operasyonlarında oluşabilecek deniz kirliliklerinde imkan ve kabiliyetin artırılarak, 15 ton kaldırma kapasiteli kreyni ve deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapabilmek amacıyla Yakıt Toplama Gemisinin hizmete alınması planlanmaktadır.

Deniz kirliliğine müdahale ekipmanlarımız İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının muhtelif yerleri ile römorkör ve botlarımızda konuşlandırılmıştır. Eğitimli personeli ve mevcut ekip/ekipmanları ile Genel Müdürlüğümüz 7 gün 24 saat Türk Boğazları Bölgesinde deniz kazaları sonucu meydana gelebilecek çevre kirliliğine denizden ilk müdahalede bulunabilecek imkân ve kabiliyetlere sahip tek Kamu Kuruluşudur.

Gemi kurtarma operasyonlarında can kurtarma, gemi kurtarma (yangın söndürme, yara kapama, vb.) ve deniz kirliliğine müdahale operasyonlarının eşgüdümü olarak gerçekleştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Deniz kirliliğine zamanında müdahale edilmemesi kirliliğin boyutunu arttırdığı gibi, temizlik masrafı ve diğer unsurlara (hassas alanlara, limanlara, balıkçılığa, rekreasyon alanlarına) vereceği zararlar da katlanarak artacaktır. Bu nedenle bir gemiye kurtarma yardım hizmeti verirken, aynı zamanda geminin yarattığı denizi kirliliğine müdahale operasyonunu da aynı hızla eşzamanlı olarak gerçekleştirilmesi gereklidir.

Günümüzde petrol ve diğer zararlı maddelerin büyük ölçüde deniz yoluyla taşınması ve kıyı tesislerindeki petrol ve diğer zararlı maddelere ilişkin aktiviteler, deniz çevresinin bu faaliyetler nedeniyle kirlenmesi konusunda önemli bir tehdit oluşturmaktadır.



Med Glory Operasyonu 2001

Deniz taşımacılığı diğer taşımacılık metotları arasında en ucuz ve çevre dostu olmasına, deniz ticaretinin ve bölgenin ekonomisinin büyümesine yardımcı olmakla birlikte, yapılan uygulamalar sonucunda bölgedeki deniz çevresinin kirlenmesi riski artmaktadır.

Dünyanın en tehlikeli su yollarından olan Türk Boğazları yoğun bir tanker trafiğine maruz kaldığı için boğazlarda kaza ve kirlilik riski oldukça yüksektir. Buna gemilerle taşınan tehlikeli yükler de eklendiğinde deniz kazalarının çevre boyutu da gündeme gelmiştir. Boğazlarımızda olabilecek büyük ölçekteki bir kazada; doğal yaşam ve milyonlarca insanın yanında binlerce yıllık tarihi ve kültür mirası da yok olacaktır. Büyük tankerlerin geçmesinin ne kadar riskli olduğu yakın geçmişte pek çok kaza ile kanıtlanmıştır. Independenta ve Nassia olaylarında yetmişten fazla insan ölmüş ve Independenta tanker kazası dünyanın en büyük tanker kazalarından biri olarak tarihe geçmiştir. Yine yakın geçmiş zamanda meydana gelen kazalardan birisi de Volganef 248 tanker kazası olmuştur.

STRATEJİK AMAÇ – 3:

İstihdam Edilen Nitelikli Personele Gerekli Eğitimleri Vermek.

Kuruluş Türk Boğazları bölgesinde belirlenen servis alanı içinde, deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre güvenliğini sağlamak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurallara uygun çağdaş ve teknolojik imkanlarla hizmet vermektedir. Teknolojik altyapı, hizmetlerin sağlıklı verilebilirliği açısından önem arz etmekte, günün imkan ve kabiliyetleri teknolojik yenilikleri var olan sisteme entegre zorunluluğunu beraberinde getirmekte ve bununla beraber sistemlerin hatasız işletilmesi, bakım ve kontrollerinin yapılması mesleklerinde yetişmiş işgücü istihdamı ve günün gelişen koşullarına uygun mesleki eğitimler ile mümkün olabilmektedir.

Gemi Trafik, Seyir Yardımcıları, Kurtarma/Yardım, Can Kurtarma, Deniz Haberleşme Hizmetlerini ifa ederken ihtiyaç duyduğu tüm teknik donanımların yanı sıra bunları sevk ve idare edebilecek yönetim ve organizasyon yeteneğini geliştirmesi gerekmektedir.

9. Kalkınma Planınının 686. md. "Kamu hizmetlerinde kalite ve etkinliğin artırılması amacıyla kamu kurum ve kuruluşlarının görev, yetki ve işlevleri gözden geçirilerek bu alandaki mükerrerlikler giderilecek, kurum ve kuruluşların politika oluşturma, maliyetlendirme ve uygulama kapasiteleri artırılacak, insan kaynakları geliştirilecek, kamu hizmetlerinin vatandaşlara sunumunda bilgi ve iletişim teknolojilerinden etkin şekilde faydalanılacak," denilmektedir.

Tablo 10
2011/2015 Stratejik Plan Değerlendirmesi

AMAÇ NO	AMAÇ	HEDEF NO	HEDEF	DURUM	AÇIKLAMA
1	Tüm denizlerimizde seyir emniyetini artırmak	1.1	2015 yılı itibarı ile Filomuzun kurtarma gemilerini ihtiyaçlara uygun olarak Fi-Fi 1, Fi-Fi 2, Fi-Fi 3 klaslarına (çeki güçleri ~ 200 ton, pompaların toplam kapasitesi 2400 m ³ /h ~ 9600 m ³ /h, 120 ~150 m yatay püskürtme mesafesi, 45~70 m dikey püskürtme mesafesi) yükseltmek, 1~10 bofor hava ve deniz koşullarında can kurtarma operasyonları yapabilmek ve gemilere kılavuz verebilmek.	Gerçekleşti	3 adet deniz aracı hurdaya ayrılmıştır. 15 adet deniz aracı periyodik olarak kiraya verilmektedir. 5 adet deniz arsacının satışı yapılmıştır. Plan döneminde 6 adet Römorkör ile 4 adet kılavuzluk hizmet botu filoya katılmıştır. Acil Durum Müdahale gemisi ile 2 adet çok maksatlı hızlı tahlisiye botunun 2015 yılı sonunda filoya katılması programlanmıştır.
		1.2	Deniz Haberleşmesinde, 2011 yılı itibarı ile temin edilecek alıcı ve vericiler sayesinde anten kazancının yükseltilerek kapsama alanının genişletilmesi, vericilerin çıkış gücünün düşürülerek enerji tasarrufu sağlanması ile MF-HF bandında kaliteli, hızlı ve etkin haberleşmeyi sağlamak.	Gerçekleşti	Kurulumu yapılan sistem ile çıkış katı lambalı olan vericilerin yerine, çıkış katı transistorlu olan vericiler kullanılmıştır. Yüksek olan lamba maliyetlerinden tasarruf sağlanmıştır. Vericilerin çıkış gücü 10 Kw'tan 5 Kw'a düşürülerek enerji tasarrufu sağlanmıştır. Yazılım ve donanımların yenilenmesi ile hızlı ve etkin müdahale sağlanmıştır. Bakım ve onarım için harcanan süre kısalmıştır. Anten kazançları arttırılarak kapsama alanı genişletilmiştir.

AMAÇ NO	AMAÇ	HEDEF NO	HEDEF	DURUM	AÇIKLAMA
1	Tüm denizlerimizde seyir emniyetini artırmak	1.3	2012 yılı itibarı ile Tüm Seyir Yardımcılarının Uzaktan İzlenmesini tamamlayarak seyir yardımcılarının çalışabilirlik oranını IALA kriterlerine uygun % 99,80 seviyesinde sürdürmek, e-navigasyon konseptine uygun hale getirmek.	Gerçekleşti	Hedeflenen seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesiyle ilgili süreç tamamlanmıştır. IALA kriterlerine uygun olarak fenerlerimizin 2012 Yılı çalışabilirlik oranı yaklaşık %99,80 seviyelerinde oluşmuş ve e-navigasyon konseptine uygun hale getirilmiştir.
		1.4	2015 yılı itibarıyla deniz tehlike emniyet haberleşme altyapısının ve kapsama alanının iyileştirilmesi için 25-30 mil mesafeli VHF istasyonlarının Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerine tesis edilmesi.	Gerçekleşmedi	Hedefi ilgilendiren yatırım projesi tarihinin değişmesi nedeni ile bir sonraki stratejik planda bitirilmesi öngörülmektedir
2	Kurtarılan gemilerden kaynaklanan kirliliğin sınırlandırılması ve giderilmesi için imkânların artırılması	2.1	2011 yılı itibarı ile kurtarılan gemilerden kaynaklanan deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapma imkânını artırmak.	Gerçekleşti	Yakıt toplama gemisi filoya katılmıştır
3	İstihdam edilen nitelikli personele gerekli eğitimleri vermek.	3.1	2015 yılı sonuna kadar 6.000 kişiye eğitim verilmesi.	Gerçekleşti	2011-2014 yıllarında toplam 7.387 personel eğitim almıştır. 2015 yılında 1.500 kişinin eğitim alması programlanmış olup, III.çeyrek sonu itibarıyla 677 kişi eğitim almıştır.

3. BÖLÜM

Geleceğe Bakış

3.1. MİSYON, VİZYON, TEMEL İLKE VE DEĞERLER

MİSYON

***Seyir, Can, Mal Emniyetini Artırmak
ve Deniz Çevresini Korumak***

VİZYON

***Seyir, Can, Mal ve Çevre Emniyeti
Konusunda İlk Aranan Güvenilir Bir
Kuruluş Olmak.***

TEMEL İLKE VE DEĞERLER

Hukuka Bağlılık,

Etik Davranmak,

Açıklık,

Tutarlılık,

Hesap Verebilirlik,

Güvenilirlik,

Katılımcılık,

Etkinlik ve Verimlilik,

Çözüm Odaklılık,

Takım Çalışması ve Sinerji,

Çevreye Saygı.

3.2. AMAÇ VE HEDEFLER

AMAÇ 1

Tüm denizlerimizde seyir, can, mal ve çevre emniyetini artırmak

Hedef 1.1 Kurtarma/yardım kapsamında kullanılan deniz araçlarının daha iyi hizmet vermelerini sağlamak

Hedef 1.2 Deniz haberleşme hizmetlerinin etkinliğini artırmak

Hedef 1.3 Gemi trafik ve kılavuzluk hizmetlerini iyileştirmek

Hedef 1.4 GTH'nin (İzmit, İzmir ve Mersin) genişleyen kapsama alanında hizmet bütünlüğünü sağlamak için kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini vermek

Hedef 1.5 Seyir yardımcıları hizmetlerinin kalitesini artırmak

Hedef 1.6 Kurtarılan gemilerden kaynaklanan kirliliğe müdahale süresini kısaltmak

AMAÇ 2

Kurumsal yetkinlik ve kapasiteyi artırmak

Hedef 2.1 Kuruluşun bilgi güvenliğini artırmak

Hedef 2.2 Etkin bir kaynak kullanım mekanizması oluşturmak

Hedef 2.3 Yeni kurulan GTH'nin (İzmit, İzmir ve Mersin) işletilmesini mali açıdan sürdürülebilir bir yapıya kavuşturmak

Hedef 2.4 Personel verimliliği ile hizmet verimliliğini artırmaya yönelik sağlıklı ve güvenli bir fiziki çalışma ortamı sağlamak

Hedef 2.5 İnsan kaynakları yönetiminde etkinliği artırmak

Hedef 2.6 Çalışanların memnuniyetini artırmak

Hedef 2.7 Kurumsal risk yönetimi sistemine geçmek

Hedef 2.8 İş kazalarını tamamen ortadan kaldıracak iş sağlığı ve güvenliği sistemini 2018 yılı sonuna kadar oluşturmak

AMAÇ 3

Müşteri/Yararlanıcı odaklı bir anlayışla hizmet sunmak.

Hedef 3.1 Müşteri memnuniyetini artırmak

Hedef 3.2 Kuruluşun tanıtım faaliyetlerini artırmak

AMAÇ 1. Tüm denizlerimizde seyir, can, mal ve çevre emniyetini artırmak

Hedef	Strateji	Performans Göstergeleri (Birimi)	Mevcut Durum	2016	2017	2018	2019	2020	Üst ve Alt Belge İlişkisi	Sorumlu Birim	Kaynak İhtiyacı (TL)
Hedef 1.1 Kurtarma/yardıma kapsamında kullanılan deniz araçlarının daha iyi hizmet vermelerini sağlamak	Deniz vasıtalarını faal durumda bulundurmak	Çalışabilirlik oranı (%)	90	90	90	90	90	90	10.Kalkınma Planı 850. Paragraf	DHDB	-
	Deniz araçlarının ortalama acil kalkış sürelerini iyileştirmek/ korumak	Römorkörler (VOITH) (dk)	7	6	6	6	6	6		DHDB	-
		Römorkörler (PERVANELİ) (dk)	10	9	9	9	9	9			-
		Hızlı Tahlisiye Botları (dk)	5	5	4	4	4	4			-
		RHIB botlar (dk)	4	4	3	3	3	3			-
	Deniz araçlarımızın ihtiyaçlarına yönelik bağlama ve yanaşma yerini temin etmek	Temin edilen yer sayısı (Adet)	14	1	1	1	-	1		DHDB THDB	12.000.000
	Bakım onarım faaliyetlerinde verimlilik ve etkinliği artırmak	150 groston altı deniz araçlarının onarım yerinin temin edilmesi	-							✓	THDB DHDB SYDB	3.000.000
Tüm görev sahamızda can, mal kurtarma, refakat, römorkaj ve Kılavuzluk hizmetlerinde kullanılan deniz araçlarımızın kapasitelerini en elverişli seviyede tutmak	*(Kaynak Yeterliliği) Römorkörlerin çeki güçleri 20 ~ 200 ton Yangın söndürme Kapasiteleri FİFİ-1/2/3 (2400/7200/9600 m ³ /h, Yatay Püskürtme 120 ~ 150 mt. Dikey Püskürtme 45 ~ 70 mt.) Her türlü hava koşulunda can kurtarma hizmeti ~ 25 knot sürat yapabilmek, self righting (kendinden doğrulabilme) Kılavuzluk hizmet botu min.18 knot sürat yapabilmek	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	DHDB	210.000.000	

*Kuruluşun 2016-2020 Stratejik Planında, kaynak yeterliliği belirtilmekle beraber, temin edilmesi planlanan deniz araçlarının teknik özellikleri, teknolojilerindeki gelişmelere ve ihtiyaçlara göre değişebilmektedir.

Hedef	Strateji	Performans Göstergeleri (Birimi)	Mevcut Durum	2016	2017	2018	2019	2020	Üst ve Alt Belge İlişkisi	Sorumlu Birim	Kaynak İhtiyacı (TL)
Hedef 1.2 Deniz haberleşme hizmetlerinin etkinliğini artırmak	Deniz Haberleşme Hizmetleri sistem bileşenlerinin çalışabilirlik oranını iyileştirmek	Çalışabilirlik oranı (%)	99,98	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99	ITU	TİM	-
	VHF istasyon sayısı ve cihaz sayısını artırarak deniz haberleşme hizmetlerinin IP tabanlı olarak kesintisiz sunulmasını sağlamak	VHF istasyon sayısı	26		3				10.Kalkınma Planı 718. Paragraf		7.000.000
		VHF Cihaz sayısı	2		1						
Hedef 1.3 Gemi trafik ve kılavuzluk hizmetlerini iyileştirmek	Gemi trafik hizmetleri sistemlerini 2018 yılı sonuna kadar günümüz teknolojisine yükseltmek	Gemi trafik hizmetleri sistemlerinin yükseltme projesinin tamamlanması	-			✓			10.Kalkınma Planı 850. Paragraf	GTKHDB	30.000.000
	Gemi Trafik Hizmetleri sistem bileşenlerinin çalışabilirlik oranını iyileştirmek	Çalışabilirlik oranı (%)	99,80	99,80	99,81	99,81	99,82	99,82	IALA		-
	Gemi Trafik Hizmetleri kapsamında, gerek görülen hizmet binalarını yenilemek	İstinye Gemi Trafik Hizmetleri binasının yenilenmesi	-			✓				SYDB	7.500.000
	2020 yılı sonuna kadar kılavuz kaptan alma oranlarını yükseltmek	İstanbul Boğazı kılavuz kaptan alma oranı (%)	45	46	48	51	55	60		GTKHDB	-
	Çanakkale Boğazı kılavuz kaptan alma oranı (%)	28	29	31	33	36	40				
Hedef 1.4 GTH'nin (İzmit, İzmir ve Mersin) genişleyen kapsama alanında hizmet bütünlüğünü sağlamak için kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini vermek	Belirtilen alanlarda yetkili kılavuzluk ve römorkaj teşkilatı olarak yetkilendirilmek için girişimlerde bulunmak	Belirtilen alanlarda görev alınan yer sayısı	-	1	2					GTKHDB DHDB	-

Hedef	Strateji	Performans Göstergeleri (Birimi)	Mevcut Durum	2016	2017	2018	2019	2020	Üst ve Alt Belge İlişkisi	Sorumlu Birim	Kaynak İhtiyacı (TL)
Hedef 1.5 Seyir yardımcıları hizmetlerinin kalitesini artırmak	Seyir yardımcılarının modernizasyonunu tamamlamak	Modernizasyonu tamamlanan seyir yardımcısı sayısı	140	15	50	45	15	15	IALA	SYDB	6.600.000
	Seyir yardımcıları hizmetleri sistem bileşenlerinin çalışabilirlik oranını iyileştirmek	Çalışabilirlik oranı (%)	99,80	99,80	99,81	99,81	99,82	99,82			-
Hedef 1.6 Kurtarılan gemilerden kaynaklanan kirliliğe müdahale süresini kısaltmak	Kaza riski yüksek olan bölgelerimizde, olası kazalarda yağ ve yakıtın dağılımını engellemek üzere, yapılacak analiz çalışmaları sonucu (kötü hava koşulları, coğrafi yapı, topografik koşullar, insan hataları, arızalar, boğazlarımızda kuzeyden güneye, güneyden kuzeye akıntı/ters akıntı ve rüzgâr/ters rüzgâr hızları gibi unsurları dikkate alarak) yeterli sayıda bariyer (raf ömürleri de göz önünde bulundurularak) temin etmek ve bu kapsamda skimmer, sea slug, bariyer serme botu gibi donanımların hazır bulundurmak	Müdahaleye hazırlık süresi (dk)	120	90	80	70	60	60		DHDB	5.000.000

AMAÇ 2.Kurumsal Yetkinlik ve Kapasiteyi Artırmak

Hedef	Strateji	Performans Göstergeleri (Birimi)	Mevcut Durum	2016	2017	2018	2019	2020	Üst ve Alt Belge İlişkisi	Sorumlu Birim	Kaynak İhtiyacı (TL)
Hedef 2.1 Kuruluşun bilgi güvenliğini artırmak	Bilişim altyapısının güvenliği konusunda uluslararası standartlara ulaşmak için gerekli çalışmaları yapmak.	Bilgi güvenliği yönetim sistemi ISO 27001 belgesinin alınması	-	✓					10.Kalkınma Planı 211. Paragraf	BTAGDB	150.000
	Kuruluşun bilişim altyapısını güçlendirerek e-arşiv, e-fatura uygulamasına geçilmesi	Dijital arşiv uygulamasına geçilmesi	-			✓				BTAGDB	800.000
		E-fatura uygulamasına geçilmesi	-			✓				BTAGDB	200.000
		Paydaş anketlerinin elektronik ortamda tasarımı	-	✓						BTAGDB	
Hedef 2.2 Etkin bir kaynak kullanım mekanizması oluşturmak	Operasyonel birimlere Çevre Yönetim Sistemini uygulamak	Çevre Yönetim Sistemini uygulayan birim sayısı (Adet)	1			4			10.Kalkınma Planı 1031. Paragraf	KYM	25.000
	Belirli bir tonajın üzerindeki gemilerde Gemi Enerji Verimlilik Yönetim Planını (GEVYP) uygulamaya koymak	1000 GT üstü gemilerde GEVYP'nin uygulamaya konulması	-	✓						DHDB	-
Hedef 2.3 Yeni kurulan GTH'nin (İzmit, İzmir ve Mersin) işletilmesini mali açıdan sürdürülebilir bir yapıya kavuşturmak	GTH Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine Dair Yönetmelik uyarınca GTH ücret tarifesinin tamamlanması	Belirlenecek ücret tarifesinin yürürlüğe girmesi	-	✓					Sayıştay Önerisi	GDB	-
Hedef 2.4 Personel verimliliği ile hizmet verimliliğini artırmaya yönelik sağlıklı ve güvenli bir fiziki çalışma ortamı sağlamak	Çalışanların ve hizmet alanların beklenti ve ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte fiziki ve teknik altyapıyı oluşturmak	Yeni bir genel müdürlük hizmet binası temini	Proje çalışması			✓				SYDB	27.000.000
	Yeni inşaat, kılavuzluk, fener ve tahliye istasyonlarının hizmette kesintiye sebep vermemesi için modernizasyonu yapmak	Modernize edilen tesis sayısı (Adet)	5	5	5	5	5	5	10.Kalkınma Planı 1069. Paragraf	SYDB	18.000.000

Hedef	Strateji	Performans Göstergeleri (Birimi)	Mevcut Durum	2016	2017	2018	2019	2020	Üst ve Alt Belge İlişkisi	Sorumlu Birim	Kaynak İhtiyacı (TL)
Hedef 2.5 İnsan kaynakları yönetiminde etkinliği artırmak	Eğitimlerin etkinliği ile ilgili ölçüm sonuçlarına göre gerekli geri bildirimleri yaparak sürekli iyileşme sağlamak	Planlanan eğitimlerin gerçekleşme oranı (%)	%70	%80	%80	%80	%85	%85	10.Kalkınma Planı 380. Paragraf	İKDB	4.000.000
		Eğitimlerden duyulan ortalama memnuniyet oranı (%)	%90	%90	%90	%90	%95	%95			-
	Katılımcı bir yönetim anlayışını sağlamak amacıyla çalışanların fikirlerini almak	Öneri sisteminin hayata geçirilmesi		✓					UDHB Koordinasyon Toplantısı 26.Talimat	İKDB	-
Hedef 2.6 Çalışanların memnuniyetini artırmak	Çalışanların memnuniyetini ölçmek, beklenti, görüş ve önerilerini almak amacıyla anket çalışması yapmak.	Yapılan Çalışan Memnuniyeti Anketi Sayısı (Adet)	1		1		1			İKDB	-
	Çalışan anketi sonucunda kurum içi gerekli iyileştirmeleri yapmak	Çalışan Memnuniyeti Oranı (%)	81		84		87				-
	Üst yönetim tarafından çalışanların sorunlarını dinlemek, beklenti ve görüşlerini almak üzere toplantılar ve/veya birim ziyaretleri gerçekleştirmek	Düzenlenen Çalışan Toplantısı Sayısı (Adet)	3	4	4	4	4	4			-
Hedef 2.7 Kurumsal risk yönetimi sistemine geçmek	Risk yönetiminde uluslararası standartlara ulaşmak için gerekli çalışmaları yapmak	ISO 31000 sisteminin kurulması	-		✓					İRYDB	-
	İç kontrolde etkinliği artırmak	Düzenlenen eğitim/toplantı sayısı	-	1	1	1	1	1			-
Hedef 2.8 İş kazalarını tamamen ortadan kaldıracak iş sağlığı ve güvenliği sistemini 2018 yılı sonuna kadar oluşturmak	İş sağlığı ve güvenliği konusunda gerekli eğitimleri vermek, bu konuda uluslararası standartlara ulaşmak için çalışmalar yapmak	İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi Sayısı (Adet)	2	2	2	2	2	2	10.Kalkınma Planı 323. Paragraf	İSGM	-
		TSE 18001 belgesinin alınması	-			✓					35.000

AMAÇ 3. Müşteri/Yararlanıcı Odaklı Bir Anlayışla Hizmet Sunmak

Hedef	Strateji	Performans Göstergeleri (Birimi)	Mevcut Durum	2016	2017	2018	2019	2020	Üst ve Alt Belge İlişkisi	Sorumlu Birim	Kaynak İhtiyacı (TL)
Hedef 3.1 Müşteri memnuniyetini artırmak	İşbirliği içinde bulunduğumuz dış paydaşlarla (müşteriler, acenteler, kamu kurumları vb.) iletişim ve iş birliğini artırmak	Düzenlenen etkinlik /toplantı sayısı	-	1	1	1	1	1		GDB	
	Müşteri memnuniyetini ölçmek	Memnuniyet oranı (%)	99,24	100	100	100	100	100		KYM	-
Hedef 3.2 Kuruluşun tanıtım faaliyetlerini artırmak	Çeşitli iletişim araçları kullanarak Kuruluşun bilinirliğini artırmak	Tanıtım videosu hazırlanması	-	✓					İç / Dış paydaş anketi	BTDİDB	75.000

3.3. STRATEJİK HEDEF BİRİM İLİŞKİSİ

HEDEF	BİRİM													
	Gelirler Dai.Bşk.	Deniz Hizmetleri Dai. Bşk.	Seyir Yardımcıları Dai.	Gemi Trf.Klvz.Hiz. Dai.	Telsiz İşletme Müdürlüğü	Tek. Hiz. Dai. Bşk.	İnsan Kaynakları Dai. Bşk.	Bas.Tan. ve Dış. İ.Dai.Bşk.	İdari ve Sos. İşl.Dai.Bşk.	Blş.Tek. ve Ar-Ge Dai.Bşk	İst.ve Risk Yön.Dai. Bşk.	APK Dai.Bşk.	Kalite Yönetim Md.	İş Sağlığı ve Güv. Md.
1.1		S	i			i								
1.2					S									
1.3			i	S										
1.4		S		S										
1.5			S											
1.6		S												
2.1									S					
2.2		S				S			S				S	
2.3	S													
2.4			S			S								
2.5								S					i	
2.6								S						
2.7										S				
2.8														S
3.1										i			i	
3.2								S						

S= Sorumlu birimi ifade eder. İ= İlişkili birimi ifade eder.

3.4. MALİYET TABLOSU (BİN TL)

	2016	2017	2018	2019	2020
Amaç 1					
Hedef 1.1	44.400	44.400	44.400	44.400	47.400
Hedef 1.2		3.000	4.000		
Hedef 1.3	13.000	12.000	12.500		
Hedef 1.4					
Hedef 1.5	1.100	1.800	1.500	1.100	1.100
Hedef 1.6	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Amaç 2					
Hedef 2.1	150		1.000		
Hedef 2.2			25		
Hedef 2.3					
Hedef 2.4	21.000	16.500	7.500		
Hedef 2.5	800	800	800	800	800
Hedef 2.6					
Hedef 2.7					
Hedef 2.8			35		
Amaç 3					
Hedef 3.1					
Hedef 3.2	75				
TOPLAM	81.525	79.500	72.760	47.300	50.300

3.5. TOPLAM KAYNAK TABLOSU (TL)

KAYNAKLAR	2016	2017	2018	2019	2020
Dönem Başı Nakit Mevcudu	145.237.413,74	160.642.207,84	164.165.758,36	187.425.772,08	210.719.843,60

*Maliyet tablosunda öngörülen maliyetlerin finansmanı Kuruluşun özkaynaklarından karşılanacaktır.

4.BÖLÜM

İzleme ve

Değerlendirme

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü stratejik planında kurumsal öğrenmeye, faaliyetlerin sürekli olarak iyileştirilmesine ve hesap verme sorumluluğunun oluşturulmasına katkıda bulunan izleme ve değerlendirme çalışmalarına ilişkin amaçlar, hedefler, zaman değerleri, maliyete ilişkin ödenekler/kaynaklar belirlenmiş ve sorumlu birimler tespit edilmiştir.

Stratejik Planın yıllık uygulama dilimi olan performans programı Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Stratejik Planlarının İzlenmesi ve Değerlendirilmesi ile Performanslarının Ölçülmesine Dair Usul ve Esaslar çerçevesinde hazırlanarak her yıl en geç 15 Temmuz'a kadar Kalkınma Bakanlığına, Hazine Müsteşarlığına ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına gönderilecektir. KİT'ler ve bağlı ortaklarına ilişkin yatırım ve finansman programının yayımlanmasından sonra performans programında yapılması gerekli değişiklikler yapıldıktan sonra 1 Aralık'a kadar koordinasyon birimi tarafından Kalkınma Bakanlığına, Hazine Müsteşarlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına gönderilecektir. Kalkınma Bakanlığı tarafından değerlendirilen performans programı, olumsuz bir görüş bildirilmediği takdirde ocak ayı itibarıyla yürürlüğe girecektir.

Yıllık uygulama sonuçlarını ve performans göstergelerindeki gelişmeleri ihtiva eden performans değerlendirme raporları da Araştırma Planlama Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Stratejik Planlama Şube Müdürlüğü tarafından söz konusu usul ve esaslara uygun olarak hazırlanarak takvim yılının bitimini takip eden 2 ay içerisinde Kalkınma Bakanlığına, Hazine Müsteşarlığına ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına gönderilecektir. Performans değerlendirme raporlarında yer alan gelişmeler Stratejik Planın hedeflerine yakınsama sağlayacaktır.

EKLER

EK-1**Ölçek Alt Boyutlarının Güvenilirlik Katsayıları**

NO	BOYUT	Madde	Cronbach's
1	MİSYON, VİZYON, POLİTİKA VE STRATEJİLER	6	,896
2	YÖNETİM ŞEKLİ	9	,922
3	YETKİ, SORUMLULUK DENGESİ VE KARAR ALMA SÜRECİ	7	,762
4	İLETİŞİM SİSTEMİ	10	,888
5	PROSEDÜR	3	,707
6	MOTİVASYON / ÖDÜLLENDİRME VE TAKDİR	4	,795
7	ÇALIŞANLARA VERİLEN DEĞER VE EŞİTLİK	3	,860
8	YAPILAN İŞ	7	,769
9	FİZİKSEL ÇALIŞMA ORTAMI	3	,545
10	KARİYER OLANAKLARI	2	,783
11	TAKIM ÇALIŞMASI	8	,851
12	KİŞİSEL GELİŞİM VE EĞİTİM OLANAKLARI	3	,743
13	EKONOMİK VE SOSYAL İMKANLAR	5	,756
14	KURULUŞ HAKKINDAKİ GENEL DÜŞÜNCELER	7	,936
	TOPLAM	77	,975