

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRK BAYRAĞININ PARIS MOU'DA BEYAZ LİSTEYE GEÇİŞ
SÜRECİNDE STRATEJİK PLANLAMANIN YAPILMASI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mehmet Ersin YÜCEL**

**Anabilim Dalı: Deniz Ulaştırma Mühendisliği
Programı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği**

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Münip BAŞ

OCAK 2008

ÖNSÖZ

Denizci ülke olma iddiasındaki bir ülkenin deniz güvenliği ile ilgili olarak geliştirilen düzenlemelere ve standartlara uyum sağlaması gerekmektedir. Dünyada azami önem verilen ve her medeni ülkenin katkılarıyla şekillenmekte olan Liman devleti denetimlerine ülkemizin de gereken önemi vermesi ayrıca Bayrağımızı taşıyan ticaret gemilerinin ülkemizi yurt dışında en iyi şekilde temsil etmesi, armatörlerimizin tutuklanmalar sebebiyle gelir kaybına uğramaması ve özellikle dış ticaretimizin yaklaşık yarısını gerçekleştirdiğimiz Avrupa kıtası Paris Mou kapsamında beyaz listeye geçebilmemiz ve gemilerimize uygulanan denetimlerin sayısının azaltılarak hedef bayrak baskısının hafifletilmesi neticesinde deniz taşımacılığında pazar kaybına uğramamamız amacıyla bu çalışmayı gerçekleştirdim. Çalışmanın yürütülmesi esnasında göstermiş olduğu ilgi ve desteğinden dolayı tez danışmanım sayın Yrd. Doç. Dr. Münip BAŞ'a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca, çalışmam esnasında desteklerini esirgemeyen Osman BAYBAĞAN'a, Evrim TETİK'e, mesai arkadaşlarıma ve özellikle sevgili aileme teşekkürlerimi borç bilirim.

Aralık, 2007

Mehmet Ersin YÜCEL

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
1. GİRİŞ	1
1.1. Giriş ve Çalışmanın Amacı	1
2. AB'DE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMALARI	3
2.1 AT'yi Kurucu Antlaşmanın Ulaştırma ile İlgili Hükümleri	3
2.2 Liman Devleti Denetimi ile ilgili AT Mevzuatı	4
2.3 AB'de Liman Devleti uygulamaları	6
2.3.1 Paris MOU'ya Göre Liman Devleti Uygulamaları	6
2.3.1.1 Öncelikli Denetlenecek Gemiler	7
2.3.1.2 Denetleme İşlem Kuralları (Prosedürleri)	10
2.3.1.3 Uluslararası Sözleşmelere Taraf Olmayan Bayraklara Ait Gemiler ve Sözleşmelerin Kapsamında Olmayan Gemiler için Uygulanan İşlem Kuralları (Prosedürler)	14
2.3.1.4 Kusurlu Olduğu Belirlenen Yabancı Bayraklı Gemilere Yapılan Müdahaleler ve Gemilerin Tutulması	16
2.3.1.5 Geminin Tutulmasına Dair Kararın İlgili Mercilere Bildirilmesi	18
2.3.1.6 Geminin Denetlenmesinden Doğan Masrafların Karşıllanması ve Geminin Tutulmasına İtiraz İşlem Kuralları (Prosedürleri)	19
2.3.1.7 Denetlenen Gemiye Ait Bilginin Paylaşımı ve Kara-Gri-Beyaz Liste	19
2.3.1.8 Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyaları	21
2.3.2 AT Direktiflerine Göre Liman Devleti uygulamaları	22
2.3.2.1 98/25/EC, 98/42/EC ve 99/97/EC sayılı Direktifler ile değiştirilmiş haliyle 95/21/EC sayılı Konsey Direktifinin Paris MOU'dan farklı olarak getirdiği hükümler	26
2.3.2.2 2001/106/EC sayılı AT Direktifi ile AB'de liman devleti kontrolü için getirilen yeni hükümler	29
2.3.3 AB'nin Deniz Güvenliği için Gelecekte Alacağı Tedbirler :	40
3. TÜRKİYE'DE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMALARI	42
3.1 Türkiye'deki Mevcut Durum	42
4. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	47

KAYNAKLAR

49

ÖZGEÇMİŞ

50

KISALTMALAR

AB	:Avrupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
AT	:Avrupa Topluluğu
GMDSS	:Global Maritime Distress and Safety System
GRT	:Gros Ton
GSK	:Gemi Sörvey Kurulu
FF	:Fazlalık Faktörü
IACS	:International Association of Classification Societies
IMO	:International Maritime Organization
ISM	:International Safety Management Code
LDDG	:Liman Devleti Denetimi Görevlisi
LDDU	:Liman Devleti Denetimi Uzmanı
LL	:International Convention for Load Lines
LNG	:Liquified Natural Gas
LNP	:Liquified Natural Petroleum
MARPOL	:International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	:Marine Environment Protection Committee
MOU	:Memorandum of Understanding
MSC	:Maritime Safety Committee
MSM	:Marine Safety Manual
PSC	:Port State Control
SMC	:Safety Management Certificate
SOLAS	:International Convention for Safety of Life at Sea
SOPEP	:Ship Oil Prevention Emergency Plan
STCW	:Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
USCG	:United States Coast Guard
VDR	:Voyage Data Recorder System
Sörvey	:Tam teftiş
Sörveyör	:Müfettiş

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 3.1 : Gemilerimizin tutuklanma analizi.....	43
Şekil 3.2 : Gemilerimizin tutulma sebepleri.....	45
Şekil 3.3 : Gemi tiplerine göre tutulan gemilerimiz.....	46
Şekil 3.4 : Klaslarına göre tutuklanan gemiler.....	47
Şekil 3.5 : Gemilerimizin tutuklanma oran analizi.....	47

TÜRK BAYRAĞININ PARİS MOU'DA BEYAZ LİSTEYE GEÇMESİ SÜRECİNDE STRATEJİK PLANLAMANIN YAPILMASI

ÖZET

Ülkemiz dış ticaretinin % 95'i deniz yolu ile gerçekleşmektedir. Ayrıca ulu önder Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak görmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" vecizesinden hareketle ülkemiz bir denizci ülke olma iddiasından vazgeçmemiş ancak yıllardır bir denizci ülke de olamamıştır. Denizci ülke olma iddiasındaki bir ülkenin deniz güvenliği ile ilgili olarak geliştirilen düzenlemelere ve standartlara uyum sağlaması gerekmektedir. Ancak deniz güvenliği açısından ülkemizin bir kıyı, liman ve bayrak devleti olarak yönetim standartlar, yasal düzenlemeler, bayrak ve liman devleti kontrollerindeki mevcut sorunlar ortaya konmuştur.

Bu sorunların giderilerek, Türkiye'nin dünya deniz ticaretinde hak ettiği yeri alabilmesi için, liman ve bayrak devleti olarak etkin ve verimli bir kontrol sistemi ile idari ve teknik altyapının kurulması gerektiği, deniz güvenliğinin sağlanması için uluslar arası düzenlemelere taraf olunması gerektiği önerilen model çerçevesinde ortaya konmuştur. Bundan hareketle İdareye, bayrak ve liman devleti olarak denizde güvenliğin artırılmasında etkinliği ve verimliliği sağlayacak model ortaya konmuştur.

STRATEGICAL PLANNING DURING THE TIME PERIOD OF ENTERING WHITE LIST IN PARIS MOU

SUMMARY

In our country, 95% of all international trade is conducted via sea transport. Continually inspired by the motto of Ataturk, our great leader, “we should be considering sea transport as our national goal and should be achieving it in a short time”, Turkey has not abandoned this goal must comply with regulations and standards pertaining to maritime safety and security. Notwithstanding this important issue, as a shore, port and flag states, turkey faces critical problems in management, standards, legal regulations, flag and port state controls.

Turkey will attain the position it deserves in international maritime trade, only when Turkey, as a flag, port and coastal state, has an effective and productive control system, administrative and technical infrastructure and only when Turkey aligns these functions with international maritime safety and security regulations. For this reason, the model regulations are designed to increase effectiveness and productivity in maritime safety and security.

1. GİRİŞ

1.1. Giriş ve Çalışmanın Amacı

Denizcilik Taşımacılığının emniyetli bir şekilde yapılabilmesi için, denizciliğin ilk dönemlerinde örf adet halinde başlayarak günümüzde kural ve anlaşmalar haline gelmiş emniyet önlemleri uygulanmıştır. İlk emniyet önlemi geminin aşırı yüklenmesinin önlenmesi şeklindeydi. Sonradan coğrafi keşifler, deniz taşımacılığının yaygınlaşması, maddi avantajları, gemi trafiğinin yaygınlaşması sonucu kazalar ve çevre kirliliğinin artması, can kaybının çoğalması sonucu klas kuruluşlarının doğumu gerçekleşti. Bunun ardından limancılığın gelişmesi buna paralel olarak uluslar arası ilişkilerin ticaretin ve anlaşmazlıkların artması ile dünya çapında bir problem ortaya çıktı. Deniz emniyetine yönelik, devletlerin ortak akıl yürüterek can mal ve çevreye gelecek zararların azaltılması ve önlenmesine yönelik bir zemin oluşturulması ve kural konulması ihtiyacı doğdu. Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'nun kurulmasıyla bir devrim gerçekleşerek önleyici tedbir mekanizması hayata geçmeye başladı.

IMO, üye ülkelerin katılımıyla çeşitli sözleşmeler düzenlemiştir. Bu sözleşmelerin ne kadar uygulandığının kontrolü ise Liman Devletlerinin kendi limanlarında yaptıkları denetimlerle mümkün olmaktadır. Dünyanın çeşitli bölgelerindeki ülkeler bu kontrolleri koordineli bir şekilde ve bilgi paylaşımı ile denetim kalitesini yükseltmek amacıyla bir araya gelerek tek çatı altında denetim faaliyetleri kurmak üzere anlaştılar. Avrupa'nın 14 denizci ülkesinin katılımıyla 1982 yılında Paris'te toplanan konferans ile Liman Devleti Kontrolü Paris MoU kabul edildi.

Ülkemiz ihracatının yaklaşık yarısının Avrupa kıtasına yapıldığı düşünüldüğünde Paris MoU üyelerini ziyaret eden gemilere yapılacak denetimlerin ne kadar önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Bu alışma, Türk Bayraklı gemilerin Avrupa kıtasında hedef gemi olmaktan çıkmayı için Paris Mou ve AB deniz emniyet esaslarının incelenmesi, denetim kriterlerinin tespit edilmesi ve AB denizcilik mevzuatının incelenerek gemilerimizde tutuklanmaya sebep eksikliklerin tamamlanmasına yol gösterici olabilecektir [1].

2. AB'DE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMALARI

2.1 AT'yi Kurucu Antlaşmanın Ulaştırma ile İlgili Hükümleri

Kurucu Antlaşmada ulaştırma ile ilgili hükümler, Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşmanın Dördüncü Başlığı altındaki 74. ve 84. maddeler arasında yer almaktadır. Bu maddelerde, Toplulukta ulaştırma ile ilgili kararların alınma işlem kuralları belirtilmekte ve topluluğun uyacağı kuralların çerçevesi çizilmektedir. Sözkonusu maddelerin numarası, 1 Mayıs 1999'da yürürlüğe giren Amsterdam Antlaşmasıyla değişmiştir. Amsterdam Antlaşmasında sözkonusu hükümler Beşinci Başlık altında 70. ve 80. Maddeler arasında yer almaktadır. Aşağıda bu maddeler incelenirken yeni numaraları kullanılmıştır.

Madde 70'de, bütün Topluluk Ülkelerinin, Kurucu Antlaşmanın ulaştırma ile ilgili maddelerle belirlenen amaçlarını ortak bir ulaştırma politikası çerçevesinde gözetmesi belirtilmektedir. 71. Maddeye göre, 70. Maddeyi uygulayabilmek amacıyla AB Konseyi, ulaştırmanın kendine has özelliklerini de dikkate alarak 251. Maddede belirtilen prosedürlere göre hareket ederek ve Bölgesel Komite ile Ekonomik ve Sosyal Komiteye de danışarak:

- a) Üye bir ülkeye ya da üye bir ülkeden uluslararası ulaşım için veya bir/birden fazla üye ülke üzerinden yapılan transit ulaşım için uygulanacak ortak kuralları
- b) Üye ülke vatandaşı olmayan taşıyıcıların bir üye ülkede ulaşım hizmeti verebilmeleri için gerekli koşulları,
- c) Ulaşım güvenliğini iyileştirecek tedbirleri,
- d) Gerekli başka hükümleri belirler.

Ulaştırma ile ilgili düzenleyici sistemin kurallarını belirleyen hükümlerin uygulanmasının, belli bölgelerdeki yaşam standardı ve iş durumu ile ulaşımın işlemesi üzerinde ciddi etkileri olacağı için bu hükümler, Komisyondan gelecek önerilerin

Avrupa Parlamentosu ve Ekonomik-Sosyal Komiteye danışıldıktan sonra Konseyin oybirliğiyle belirlenir. Bu şekilde Konsey, ortak bir pazar kurulmasından doğacak ekonomik gelişmelere uyumu da gözönüne almış olacaktır.

72. Maddede, 71. Maddede sözü geçen hükümler belirleninceye kadar, hiçbir üye ülkenin Konseyin oybirliğiyle onayı olmadan diğer üye ülkelerin vatandaşı olan taşıyıcılara doğrudan ya da dolaylı etki edecek hükümleri değiştirmek vasıtasıyla kendi vatandaşı olan taşıyıcılara göre aleyhte davranmasına izin verilmediği belirtilmektedir.

80. maddede ise, Beşinci Başlığın hükümlerinin demiryolu, iç su yolları ve karayolu ulaştırmasını kapsadığı; denizyolu ve havayolu ulaştırması için gerekli hükümlerin hangi ölçüde ve hangi işlem kurallarıyla belirleneceğine Konseyin nitelikli çoğunlukla karar vereceği belirtilmektedir.

Bu çerçevede, denizyolu güvenliği ve liman devleti denetimi için gerekli düzenlemeler de sözkonusu maddeler ışığında yapılacaktır. Liman devleti denetimi için AB tarafından alınan tedbirler ve yapılan düzenlemeler takip eden bölümde incelenecektir.

Bilindiği üzere, Topluluk hukuku, üye ülkelerin iç hukuklarından üstündür. Topluluk, bir antlaşmaya taraf olmuşsa, üye ülkeler de otomatik olarak o antlaşmaya taraf olmakta ve antlaşmanın hükümleri bütün ülkeleri bağlamaktadır.

2.2 Liman Devleti Denetimi ile ilgili AT Mevzuatı

Büyük deniz kazalarının yüzde 25'inin Avrupa sahillerinde vuku bulması, Avrupa Devletlerini, denizde güvenliği ve standart altı gemilerin seyrüseferden men edilmesini sağlamak için hızla önlem almaya itmiştir.

Özellikle, 1978 yılında Fransa açıklarında meydana gelen "Amoco Cadiz" kazasında 220.000 ton ham petrolün tamamının denize dökülmesiyle, Avrupalılar ilk gerçek liman devleti denetimi antlaşması olan Paris Liman Devleti Denetimi Antlaşmasını oluşturmak üzere harekete geçmişler ve 1982 yılında, Avrupa sahillerini ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar olan Kuzey Atlantik bölgesini de kapsayacak şekilde bu antlaşmayı imzalamışlardır.

Bölgesel liman devleti denetimlerinde de bahsedilmiş olduğu üzere, Paris Liman Devleti Denetimine AB ülkelerinin yanısıra Hırvatistan, Rusya, Kanada, ve Norveç de üyedir.

AB ülkeleri, liman devleti denetimini Paris MOU'nun getirdiği hükümler doğrultusunda gerçekleştirmektedir. Ancak, AB, Paris MOU'nun hükümlerini yeterli bulmadığı durumlarda kendi bünyesinde direktifler çıkararak liman devleti denetimini daha da sıkılaştırma yoluna gitmiştir ve gitmektedir. Şu anda AB'nin liman devleti denetimini uygularken kullandığı mevzuat:

1) Paris Liman Devleti Denetimi Antlaşmasına göre:

- SOLAS 74; 78 ve 88 Ek Protokolleri,
- MARPOL 73/78,
- STCW 78,
- LL 66; 88 Ek Protokolü,
- COLREG 72
- TONNAGE 69
- ILO Sözleşmesi, No:147

2) 95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifi

3) 95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifini değiştiren 98/25/EC AT Konseyi Direktifi, 98/42/EC ve 99/97/EC sayılı AT Komisyonu Direktifleri ile 2001/106/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyi ortak Direktifidir.

1) Paris Liman Devleti Denetimi Antlaşmasına göre:

- SOLAS 74; 78 ve 88 Ek Protokolleri,
- MARPOL 73/78,
- STCW 78,
- LL 66; 88 Ek Protokolü,
- COLREG 72
- TONNAGE 69
- ILO Sözleşmesi, No:147

2) 95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifi

- 3) 95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifini değiştiren 98/25/EC AT Konseyi Direktifi, 98/42/EC ve 99/97/EC sayılı AT Komisyonu Direktifleri ile 2001/106/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyi ortak Direktifidir.

2.3 AB’de Liman Devleti uygulamaları

ABD’de olduğu gibi AB’ye göre de, deniz güvenliği için uluslararası sözleşmelerle getirilen uluslararası standartların uygulanması, bu sözleşmelere taraf olan bayrak devletlerinin sorumluluğu altındadır. Ancak, bayrak devleti uygulamalarının yetersiz kalması ve bunun getirdiği liman devleti uygulamalarının daha etkin şekilde yapılabilmesi için bölgesel liman devleti denetimi fikri, ilk önce AB ülkelerince ne sürülmüş, böylece Paris Liman Devleti Denetimi ortaya çıkmıştır.

AB’de liman devleti uygulamaları öncelikle Paris MOU çerçevesinde incelenecek, daha sonra AB’nin topluluk içinde çıkarttığı direktiflerle getirilen yeni hükümler üzerinde durulacaktır.

2.3.1 Paris MOU’ya Göre Liman Devleti Uygulamaları

Paris MOU, uluslararası sözleşmelerde, kararlarda ve düzenlemelerde meydana gelen değişikler ve gelişmeler nedeniyle sürekli yenilenmektedir. 10 Ocak 2002’de yürürlüğe giren 24. Revizyon yapılmıştır. Paris MOU incelenirken, 23. ve 24. Revizyonlar karşılaştırılmış, son zamanlarda ortaya çıkan değişikliklerin belirlenmesi amacıyla değişen hükümler her iki revizyondaki durumlarıyla ortaya konmuştur.

Paris Liman Devleti Denetimine göre, Bölüm 1.3’te de belirtildiği üzere, ye lkeler limanlarına gelen gemilerin yıllık yüzde 25’ini denetlemek durumundadırlar. Denetlemeler genellikle önceden haber vermeden yapılmaktadır.

Paris MOU’nun 24. Revizyonunda, genel taahhütler kısmına (Bölüm 1), AT direktifleriyle ve ABD’deki uygulamalarla uyumlu olarak yeni bir madde eklenmiştir (5. Madde). Bu maddeye göre her idare, kılavuzların ve liman idarelerinin görevlerini yerine getirirken geminin güvenliğe ve çevreye zarar verecek kusurları bulunduğunu öğrendikleri takdirde liman devleti denetimi yetkililerini durumdan haberdar etmelerini sağlayacak uygun bir işlem kuralları bütünü tesis edecektir.

2.3.1.1 Öncelikli Denetlenecek Gemiler:

Paris Liman Devleti Denetimi, denizlerdeki standart altı gemilerin elenmesi için gelişmiş bir “hedefleme sistemi”ni 2000 yılında yürürlüğe sokmuştur. Bu sistemle özellikle çok riskli bayraklara ait olan ve çok fazla tutulmaya maruz kalmış gemileri kapsayan yüksek öncelikli gemilerin daha fazla denetime tabi tutulması ve hatta çok kötü örneklerin Paris MOU web sitesinde yayınlanması sağlanmıştır. Diğer taraftan iyi bir liman devleti denetimi mazisine sahip olan ve sorumluluklarını yerine getiren bayraklara kayıtlı gemiler daha az denetime tabi tutulmuşlardır.

Gemilere, denetim için “hedef faktörü”ne dayalı olarak bir öncelik puanı verilmekte, bu şekilde denetlemelerin en kötü gemilere odaklanması ve etkin kaynak kullanımı sağlanmaktadır.

Denetlenecek gemilerin seçiminde, daha sonra bahsedilecek olan “hedef faktörü değeri” dikkate alınmaksızın aşağıda verilen, Liman idaresince ve pilotlar tarafından kusurlu olduğu bildirilen gemiler,

- 1) Gerekli bilgiyi rapor etmeyen tehlikeli ve çevreyi kirletici madde taşıyan gemiler,
- 2) Bir başka liman idaresi tarafından raporlanmış veya bildirilmiş gemiler,
- 3) Kaptan veya personel tarafından rapor edilmiş gemiler,
- 4) Limana gelirken çarpışma, karaya oturma gibi olaylara maruz kalan; tehlikeli maddelerin boşaltımıyla ilgili hükümleri ihlal ettiği ileri sürülen; IMO tarafından belirlenen rota kıstaslarını veya deniz güvenliği işlem kurallarını ihlal edecek şekilde kullanılan; kişilere, mülkiyete ve çevreye zarar verebilecek olan gemiler,
- 5) Son 6 aydır güvenlik nedeniyle klaslanmaları askıya alınmış gemiler.

Yukarıda bahsedilen gemiler dışında, gemilerin denetiminde hangilerinin daha öncelikli olacağı belirlenirken İdareler, SIRENAC bilgi sisteminde gösterilen “hedef faktörü”nün işaret ettiği sıralamayı gözönüne almak durumundadırlar. Hedef faktörünü belirleyen kriterler şunlardır:

- 1) Paris MOU'ya taraf bir ülkenin limanına 12 ay veya daha fazla bir süre için gelmemiş olan gemiler (İdare bu konuda yeterli bilgi bulamazsa, SIRENAC sistemine güvenecek ve SIRENAC'ın kurulmasından itibaren SIRENAC'a kayıtlı olmayan gemileri denetleyecektir),
- 2) Son 6 ayda herhangi bir Paris MOU üyesi ülke tarafından denetlenmemiş gemiler,
- 3) Uluslararası kurallara uygunluğuna ve klaslanmış olmasına dair belgeleri İdare tarafından tanınmayan kuruluşlarca sağlanmış gemiler,
- 4) MOU'nun yıllık raporunda yayınlanan kara-listedeki bayraklara ait gemiler (24. Revizyon)

23. Revizyonda, bu madde yerine geçerli olan 2 ayrı madde bulunmaktadır :

- 3 yıllık "ortalama üstü tutulmalar" listesinde yer alan bayraklara ait gemiler,
- Ortalama üzeri kusur oranına sahip olan bayraklara ait gemiler.

Bu iki maddenin değişerek yukarıdaki tek maddeye indirgenmesinin nedeni, kara listenin her iki maddedeki unsurları kapsayacak şekilde belirlenmesidir.

- 5) İdare tarafından limanı terketmesi:
 - Limandan kalkış öncesi kusurlarının giderilmesine,
 - Kusurlarının bir sonraki limanda giderilmesine,
 - Kusurlarının 14 gün içerisinde giderilmesine,
 - Gemiyle ilgili tedbirlerin alınıp bütün kusurlarının tamamen giderilmesine bağlı olan gemiler,
- 6) Kusurlarının sayısına göre bir önceki denetimde kusurları kaydedilen gemiler,
- 7) Bir önceki limanda tutulan gemiler,
- 8) Paris MOU tarafından uygulanan uluslararası sözleşmelere taraf olmayan bayraklara ait gemiler,
- 9) Klasla ilgili kusurları ortalamanın üzerinde olan gemiler,

10) Paris MOU'nun Ek 1'in 8. Bölümünde belirlenen genişletilmiş denetlemeye tabi olan kategoriye ait gemiler,

11) 13 yaşından büyük diğer gemiler.

Denetlemeler, İdare tarafından görevlendirilmiş ve İdarenin sorumluluğunda çalışan yeterli nitelikleri haiz kişiler tarafından yapılır. LDDG'ler için asgari kriterler şunlardır:

1) Yeterli niteliğe sahip bir liman devleti denetimi görevlisi, en az bir yıl bayrak devleti denetimi denetimcisi olarak çalışmış ve ilgili uluslararası sözleşmelere göre tam teftiş ve belgelendirmeye uğraşmış,

- 1600 ve daha fazla GRT'lu gemileri kumanda edebileceğini gösteren kaptanlık yeterlilik belgesi olan (STCW Düzenleme II/2) ve güverte veya makine bölümlerinde 5 yıldan daha az olmamak kaydıyla deniz görevlisi olarak çalışmış,

veya

- 3000 KW ve daha fazla güçte ana güç santrali olan gemilerde baş mühendislik yapabileceğini gösteren yeterlilik belgesi olan ve güverte veya makine bölümlerinde 5 yıldan daha az olmamak kaydıyla deniz görevlisi olarak çalışmış,

veya

- Gemi inşa mühendisi, makine mühendisi veya denizle ilgili bir dalda mühendislik sınavını geçmiş ve bu şekilde 5 yıl çalışmış olmalıdır.

2) Yukarıda sayılan niteliklere alternatif olarak bir başka seçenek, nitelikli liman devleti denetimi görevlisinin:

- İlgili bir üniversiteden mezun olması veya dengi bir eğitim almış olması,
- Bir okulda gemi güvenliği denetimcisi olmak için eğitilmiş olması,
- En az iki sene bayrak devleti denetimi denetimcisi olarak ilgili uluslararası sözleşmelere göre tam teftiş ve belgelendirmeye uğraşmış olması gerekmektedir.

- 3) Gerekli niteliklere sahip bir liman devleti denetimi görevlisi, denizcilerle yazılı ve sözlü olarak denizde en fazla kullanılan dilde iletişim kurabilmek zorundadır.
- 4) Gerekli niteliklere sahip bir liman devleti denetimi görevlisi, ilgili sözleşmelerin hükümleri ve liman devleti denetimiyle ilgili işlem kuralları hakkında gerekli bilgiye haiz olmalıdır.
- 5) Yukarıda sayılan kriterlere uymayan LDDG'ler de eğer 1 Temmuz 1996'dan önce İdareler tarafından görevlendirilmiş iseler kabul edilmektedir.

İdare tarafından istenilen mesleki tecrübe sağlanamazsa, o İdarenin LDDG'si gerekli deneyime sahip bir kişiyle desteklenebilir. LDDG'lerin ve onlara yardımcı olan kişilerin denetim yapılan liman veya denetim yapılan gemiyle ilgili hiçbir ticari çıkarı bulunmamalıdır. Ayrıca LDDG'ler, gemilerin klas sertifikalarını ve yasalarla belirlenmiş sertifikalarını düzenleyen veya bu belgelerin düzenlenmesi için gerekli tam teftişleri yapan sivil toplum örgütleri tarafından görevlendirilemezler ya da onlar adına görev alamazlar.

Her LDDG, bağlı olduğu İdare tarafından ulusal mevzuata göre düzenlenmiş ve o kişinin liman devleti denetimini yürütme yetkisi olduğunu gösteren kimlik kartı formatındaki kişisel belgeyi taşımak durumundadır.

2.3.1.2 Denetleme İşlem Kuralları (Prosedürleri):

Üye ülkelerin, Paris MOU'ya göre yürüteceği denetlemeler için işlem kuralları, Paris MOU'nun Ek 1'inde tanımlanmaktadır. LDDG'ler aşağıda verilen belgeleri ve belgeleri kontrol etmek için gemiye çıkarak denetleme yapacaklardır:

- 1) Uluslararası Gemi Ölçüm Belgesi (1969),
- 2) Yolcu Gemisi Güvenlik Belgesi,
- 3) Kargo Gemisi Güvenli İnşa Belgesi,
- 4) Kargo Gemisi Radyo Telefonculuk Belgesi,
- 5) Kargo Gemisi Güvenlik Radyosu Belgesi,
- 6) Muafiyet Belgesi ve Kargo Listeleri (SOLAS 74, Düzenleme II-2/53.13),
- 7) Kargo Gemisi Güvenlik Belgesi,
- 8) Uyum Belgesi (SOLAS 74, Düzenleme II-2/54),

- 9) Tehlikeli Madde Özel Listesi ya da Manifestosu, veya Ayrıntılı Depolama Planı,
- 10) Dökme Halindeki Sıvılaştırılmış Gazları Taşımaya Uygunluk Uluslararası Belgesi veya Sıvılaştırılmış Gazları Taşımaya Uygunluk Belgesinden uygun olanı,
- 11) Dökme Halindeki Tehlikeli Kimyasalların Taşınmasına Uygunluk Uluslararası Belgesi veya Dökme Halindeki Tehlikeli Kimyasalların Taşınmasına Uygunluk Belgesinden uygun olanı,
- 12) Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi,
- 13) Zehirli Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Taşınması için Uluslararası Kirlilik Önlenmesi Belgesi,
- 14) Uluslararası Yükleme Hattı Belgesi (1966),
- 15) Uluslararası Yükleme Hattından Muafiyet Belgesi,
- 16) Yağ Kayıt Defteri, I ve II. Kısımlar,
- 17) Petrol Kirliliğine Karşı Geminin Acil Durum Planı,
- 18) Kargo Kayıt Defteri,
- 19) Güvenli Gemi Adamı Belgesi,
- 20) STCW Sözleşmesine uygun düzenlenen sertifikalar (24. Revizyon) 23. Revizyonda bu madde “Yeterlilik Belgeleri” şeklinde geçmektedir.
- 21) Tıbbi Sertifikalar (ILO Sözleşmesi no:73),
- 22) Stabilité Bilgisi,
- 23) Gemilerin Güvenli İşletimi ve Kirliliğın Önlenmesi Uluslararası Yönetim Koduna göre düzenlenmiş Uyumluluk Belgesi ve Güvenlik Yönetimi Belgesinin Kopyası (IMO'nun A.741(18) ve A.788 (19) No'lu Kararları),
- 24) Geminin teknesinin mukavemeti ve makinelerle ilgili olarak klas kuruluşlarınca düzenlenen sertifikalar (sadece, gemi klasını bir klas kuruluşuyla devam ettiriyorsa),
- 25) Tam Teftiş Raporu Dosyaları (sadece dökme gemilerinde ve petrol tankerlerinde),
- 26) Ro-Ro yolcu gemilerinde A/A-max oranı bilgisi,
- 27) Hububat taşınmasına yetki veren Belge,
- 28) Özel Maksatlı Gemiler için Güvenlik Belgesi,

- 29) Yüksek Hızlı Katamaranlar için Güvenlik Belgesi ve Yüksek Hızlı Katamaranların İşletme İzin Belgesi,
- 30) Mobil Açıkdeniz Sondaj Platformu Güvenlik Belgesi,
- 31) Petrol tankerleri için petrolün tahliyesinin izlenme kayıtları ve son balast yolculuğunun kontrol sistemi,
- 32) Görev Dağılımı Listesi, Yangın Kontrol Planı ve yolcu gemileri için Hasar Kontrol Planı, kaptan için Karar Destek Planı (Yazılı Acil Durum Planı),
- 33) Geminin Seyir Defteri (testlerin kayıtları, acil durum talimleri, denetleme kayıtları, cankurtarma gereçlerinin ve düzenlemelerinin bakımı),
- 34) Bir önceki liman devleti denetimlerinin kayıtları,
- 35) Kargo Emniyeti Kılavuzu,
- 36) Yolcu gemileri için işletmeyle ilgili kısıtlamaların listesi,
- 37) Yolcu gemileri için arama-kurtarma hizmetleriyle işbirliği planı,
- 38) Dökme Yük Gemisi Kitapçığı,
- 39) Dökme yük gemileri için Yükleme-Boşaltma Planı,
- 40) Atık Yönetim Planı,
- 41) Atık Kayıt Defteri,
- 42) Petrol kirliliği zararlarından doğan sivil yükümlülükle ilgili sigorta Belgesi veya bir başka finansal garanti (24. Revizyonla MOU'ya eklenmiştir).

İdare, geminin personelinin ve makine odasını, yaşam mahallerini, hijyen koşullarını da kapsayacak şekilde geminin genel durumunun kabul edilen uluslararası standartlara uygunluğu konusunda da ikna olmalıdır.

Gemi, geçerli belgelerinin olmaması veya geminin, gemi ekipmanının ya da mürettebatının ilgili sözleşmelerde belirtilen şartlara uymadığına dair açık göstergeler olması durumunda ek denetime tabi tutulacaktır. Sözkonusu göstergeler:

- 1) Uluslararası kurallara uygunluğuna ve klaslanmış olmasına dair belgeleri Paris MOU tarafından tanınmayan klas kuruluşlarınca sağlanmış gemileri, 3 yıllık “ortalama üstü tutulmalar” listesinde yer alan bayraklara ait gemileri, İdare tarafından limanı terk etmesi:
 - Limandan kalkış öncesi kusurlarının giderilmesine,
 - Kusurlarının bir sonraki limanda giderilmesine,

- Kusurlarının 14 gün içerisinde giderilmesine,
 - Gemiyle ilgili tedbirin alınıp bütün kusurlarının tamamen giderilmesine bağlı olan gemileri, Paris MOU tarafından uygulanan uluslararası sözleşmelere taraf olmayan bayraklara ait gemileri,
- 2) Denetlemelerde öncelik verilecek gemileri,
 - 3) Paris MOU Ek 1, Bölüm 8.3.1’de tanımlanan petrol tankerlerini,
 - 4) 12 yaşından büyük dökme yük gemilerini (geminin güvenlik belgelerinde belirtilen inşa tarihi baz alınacaktır),
 - 5) Yolcu gemilerini,
 - 6) 10 yaşından büyük gaz/kimyasal tankerlerini (geminin güvenlik belgelerinde belirtilen inşa tarihi baz alınacaktır),
 - 7) Yukarıda bahsedilmiş olan denetlenecek sertifika ve belgelerin incelenmesi sırasında tutarsızlıkların ortaya çıkması veya belgelerin düzgün tutulmaması/ güncelleştirilmemesi durumunu,
 - 8) İlgili mürettebatın birbirleriyle gerekli şekilde iletişim kuramadıklarına, veya geminin karada bulunan yetkililerle ortak bir dilde veya yetkililerin diliyle iletişim kuramadıklarına dair bulgular olmasını,
 - 9) Kargo operasyonlarının ve diğer operasyonların güvenli bir şekilde veya IMO’nun belirlediği kurallara göre yürütülmediğine dair kanıtlar bulunmasını,
 - 10) Hampetrol tankeri kaptanının petrol tahliyesinin izlenmesine ve son balast yolculuğunda kontrol sistemine dair kayıt tutmamış olmasını,
 - 11) Güncelleşmiş bir görev dağılım planı olmaması veya mürettebatın yangın veya gemi boşaltma emri durumundaki görevlerinden haberdar olmamasını,
 - 12) Yanlış tehlike alarmlarını gerekli şekilde bertaraf edecek işlem kurallarının uygulanmamasını,
 - 13) Sözleşmelerle istenen ana ekipman ve düzenlemelerin olmamasını,

- 14) LDDG'lerin kişisel gözlem ve kanaatlerinin; geminin yapısal, hava ve su geçirmez bütünlüğünü riske sokacak şekilde ciddi tekne ve yapısal bozulmaların olduğu yönünde olmasını,
- 15) Gemide aşırı sağlıksız koşulların bulunmasını, kaptan veya mürettebatın, geminin güvenliği ve kirliliğin önlenmesine ilişkin önemli gemi operasyonlarını bilmemesini veya bu tür operasyonların yapılmamasını içermektedir.

Gerekli belgelerin ve belgelerin olmaması durumunda LDDG'ler:

- 1) Yukarıda bahsedilen göstergelerin bulunduğu alanlarda,
- 2) Geminin rastgele seçilen bölümlerinde,
- 3) Geminin işletimiyle ilgili koşullara uygunluğu belirlemek için daha ayrıntılı denetleme yapabilirler.

Denetlemeler için tanımlanan işlem kuralları hiçbir şekilde İdarelerin kabul edilen sözleşmelerle ilgili konularda kendi yargılama yetkileri çerçevesinde tedbirler alma hakkını kısıtlamaz.

İdareler, son 6 ay içerisinde bir başka üye İdare tarafından denetlenmiş gemileri denetlemeden, denetleme için açık nedenler olmadığı sürece kaçınacaklardır. Ancak, bu hüküm, öncelikli denetlenecek gemiler sınıfına giren gemiler için geçerli değildir. Bu tür gemilerde İdareler, gerekli gördükleri durumda denetleme yapabileceklerdir.

2.3.1.3 Uluslararası Sözleşmelere Taraf Olmayan Bayraklara Ait Gemiler ve Sözleşmelerin Kapsamında Olmayan Gemiler için Uygulanan İşlem Kuralları (Prosedürler):

Uluslararası sözleşmelere taraf olmayan bayraklara ait gemiler, geminin durumunun tatmin edici olduğunu gösteren belgeleri yoksa veya geminin mürettebatının geçerli STCW belgeleri mevcut değilse, ayrıntılı ve gerekirse genişletilmiş denetime maruz kalırlar. LDDG'ler bu denetimleri yürütürken, ilgili sözleşmelere tabi olan gemilere uyguladıkları işlem kurallarının aynısını uygulamakla yükümlüdür.

Geminin ve mürettebatın alternatif belgeleri var ise, LDDG denetimi yaparken sözkonusu belgelerin formatını ve içeriğini dikkate alabilir. Böyle bir geminin ve

ekipmanının durumu, mürettebatının belgeleri ve bayrak devletinin gemi adamı için asgari standartları, Paris MOU'da temel alınan sözleşmelerin hükümlerinin amaçlarıyla uyumlu olmalıdır. Aksi takdirde gemi, güvenlik ve deniz çevresinin korunması için gereken seviyeye ulaşabilmesi için kısıtlamalara maruz kalacaktır.

Sözleşme kapsamındaki gemilerin denetiminde LDDG'nin görevi, geminin güvenlik, sağlık ve çevre açısından kabul edilebilir bir standartta olup olmadığına karar vermektir. LDDG bu kararı verirken, yapılacak seyahatin veya verilecek hizmetin uzunluğunu ve niteliğini, geminin tipini ve büyüklüğünü, ekipmanını ve kargonun niteliğini gözönüne alacaktır.

LDDG görevini yerine getirirken bayrak devleti tarafından veya bayrak devleti adına düzenlenen sertifika ve belgelerden yararlanacaktır. LDDG, bu sertifika ve belgeler ile gemi için edindiği genel izlenimlerin ışığında, geminin daha ileri safhada denetlenip denetlenmeyeceğine ve ne şekilde denetleneceğine mesleki görüşü ile karar verir.

Yükleme hatlarının belirlenme koşullarıyla ilgili unsurlar:

- 1) Su veya hava geçirmez bütünlük,
- 2) Ambar kapağı ve kapatma gereçleri,
- 3) Üstyapıdaki açıklıkları kapayan hava geçirmez kapaklar,
- 4) Tahliye düzenlemeleri,
- 5) Dış kapaklar,
- 6) Vantilatörler ve hava boruları,
- 7) Stabilite bilgisi.

Denizde can güvenliğiyle ilgili diğer unsurlar:

- 1) Can kurtarma gereçleri,
- 2) Yangınla mücadele gereçleri,
- 3) Genel yapısal durumlar (tekne, güverte ambar kapakları, vs),
- 4) Ana makine ve elektrik tesisatı,
- 5) Radyo tesisatını da kapsayacak seyrüsefer ekipmanı.

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesiyle ilgili unsurlar:

- 1) Petrol veya petrollü karışımların tahliye edilmesinin kontrol edilmesi için gerekli olan gereçler (petrollü suyu ayırıştırıcı veya artııcı ekipman veya petrol ve petrollü karışımları depolayacak tanklar),
- 2) Petrolün, petrollü karışımların ve petrol kalıntılarının tahliyesi için gereçler,
- 3) Makine dairesine ait sintinenin içinde petrol olup olmadığı,
- 4) Atıkların toplanması, depolanması ve atılması için gereçler.

Bu liste eksiksiz olmasa da gerekli unsurlar hakkında iyi bir örnekleme teşkil etmektedir.

2.3.1.4 Kusurlu Olduğu Belirlenen Yabancı Bayraklı Gemilere Yapılan Müdahaleler ve Gemilerin Tutulması

- 1) Her İdare, gemilerde belirlenen kusurların giderilmesini sağlamaya çalışmakla yükümlüdür. Bütün kusurların giderilmesi için her türlü çaba harlandıktan sonra geminin, kusurlarının giderilebileceği başka bir limana gitmesine izin verilebilir. Ancak, geminin kusurları güvenliğe, sağlığa veya çevreye açık şekilde bir tehdit oluşturuyorsa, geminin kusurları giderilmeden seyrüseferine izin verilmemektedir. Bunu sağlamak için gemi tutulabilir veya tesbit edilen kusurlar gemi operasyonlarını tehlikeye sokacaksa, geminin operasyonlarını sürdürmesi resmi olarak yasaklanabilir.
- 2) İlk ve ayrıntılı kontrol sonrasında geminin genel durumunun ve ekipmanının, gemi mürettebatının ve mürettebatın yaşama-çalışma koşullarının standart altı olduğunun tespit edilmesi durumunda, İdare denetimi askıya alabilir. Sorumlu taraflarca geminin ilgili sözleşmelerin koşullarına uymasını sağlayacak gerekli tedbirler alınana kadar bu durum devam edebilir. Bir geminin denetiminin askıya alınabilmesi için, geminin tutulmasına gerekçe oluşturan kusurların tespit edilmiş olması gerekmektedir.
- 3) Eğer geminin tutulmasına gerekçe oluşturacak kusurlar, geminin limana gelirken uğradığı bir kaza sonucu oluşmuş ise, aşağıdaki koşullar yerine getirildiği takdirde tutulma kararı çıkartılmayacaktır:

- Gemi, SOLAS 74 Düzenleme I/11(c)'de tanımlanan şekilde bayrak devletini ve bayrak devleti adına tam teftişi gerçekleŐtiren kiŐiyi haberdar etmiŐse,
 - Geminin kaptanı veya sahibi limana girmeden önce liman devleti denetimi idaresine, geminin geçirdiği kazanın koşulları, geminin zararı ve bayrak devletinin bilgilendirilmesi konusunda bilgi vermiŐse,
 - Gemi tarafından  dareyi tatmin edici gerekli iyileŐtirici tedbirler alınıyorsa,
 - İyileŐtirici tedbirlerin tamamlandığı konusunda bilgilendirilen  dare, güvenliği, sağlığı veya çevreyi tehdit edecek hasarların giderildiğini teyit etmiŐse.
- 4) Geminin denetimi sonrasında, ISM Koduna göre düzenlenmiş olan Yeterlilik Belgesi veya Güvenlik Yönetimi Belgesi bulunmadığı tespit edilirse,  dare gemiyi tutacaktır. Ancak, gemide bu belgelerin yokluğu dışında herhangi bir kusur tesbit edilmediği takdirde limanda sıklıŐıklıĐı engellemek üzere  dare gemiyi tutma kararını kaldırabilir. Bu durumda  dare, diğer idareleri derhal durumdan haberdar edecektir. Bu koşullar altında limanı terkeden bir gemi, tutma kararını çıkaran idareye söz konusu belgelere sahip olduğunu gösterene kadar Paris MOU'ya taraf ülkelerin limanlarına giriş yapamaz.
- 5) Güvenliğe, sağlığa veya çevreye tehdit oluŐturduĐu için geminin tutulmasına neden olan kusurlar denetimin yapıldığı limanda giderilemiyorsa, bayrak devletiyle liman devleti idarelerinin üzerinde mutabık kaldıkları Őartlar yerine getirilmek üzere, gemi kaptanı ile  darenin birlikte seçtikleri en yakın uygun tersane/çekek yerine götürülmek için geminin seyr seferine izin verilir. Söz konusu Őartlar, kargonun tahliye edilmesi ve/veya geçici tamiratları da kapsayabilir. Bu Őartların yerine getirilmesiyle geminin; mürettebatının ve yolcularının sağlığı, güvenliği, diğer gemiler veya deniz çevresi için risk oluŐturmadan sefere çıkması sağlanmaktadır.

Böyle bir durumda  dare, geminin bundan sonra uğrak yapacağı limanın bulunduğu ülkenin idaresini, geminin ait olduğu bayrak devletini, bayrak

devleti adına geminin belgelendirmesini yapan yetkili kuruluşu ve gereken diğer kuruluşları bilgilendirecektir. Bu bilgilendirmeyi alan idare, bilgilendiren idareyi alınan tedbir hakkında bilgilendirecektir.

- 6) a) Tutulmasına neden olan kusurları, denetlendiği limanın idaresinin şartlarına uyacak şekilde gidermeden sefere çıkan gemiler,
- b) Kusurlarını gidermesi için üzerinde mutabık kalınan en yakın tersaneye gitmeyerek ilgili sözleşmelerin koşullarına uymayı reddeden gemiler denetlendikleri limanın idaresini ilgili antlaşmanın koşullarına tamamıyla uydıkları konusunda ikna edinceye kadar Paris MOU'ya taraf olan ülkelerin limanlarına giremeyecektir.

(a)'da belirtilen durumda, geminin kusurlarını belirleyen İdare diğer bütün İdareleri, (b)'de belirtilen durumda ise tersanenin bulunduğu devletin İdaresi diğer bütün İdareleri uyaracaktır.

Geminin bir limana girişi reddedilmeden önce ilgili bayrak devletiyle konsültasyon talep edilebilir.

7. 6. Maddede tanımlanan gemilerin, force majeure, güvenlik, riskin minimize edilmesi veya azaltılması, kusurların giderilmesi gibi nedenlerle belli bir limana girmesine, girişin güvenliği için ilgili idareyi tatmin edecek şekilde gerekli tedbirlerin gemi kaptanı veya işleteni tarafından alınması koşuluyla, izin verilebilir.

2.3.1.5 Geminin Tutulmasına Dair Kararın İlgili Mercilere Bildirilmesi

1. Bir geminin tutulması veya denetiminin askıya alınması durumunda, İdare ilgili bütün tarafları bilgilendirecektir. Bu bilgilendirme geminin tutulmasıyla ilgili bilgiyi içermeli, ayrıca İdare geminin ilgili koşullara uyum sağladığı konusunda bilgilendirilinceye kadar denetimin askıya alınacağını da belirtmelidir.
2. Geminin tutulması durumunda bayrak devleti idaresi, liman devleti idaresi tarafından yazılı olarak bilgilendirilecektir. Aynı şekilde, bayrak devleti adına geminin sertifikalandırılmasını yapan yetkilendirilmiş kuruluş da gerekirse bilgilendirilecektir. Bu taraflar, tutulmanın kaldırılması kararından da yazılı olarak haberdar edilecektir.

2.3.1.6 Geminin Denetlenmesinden Doğan Masrafların Karşılanması ve Geminin Tutulmasına İtiraz İşlem Kuralları (Prosedürleri)

Geminin denetlenmesi sonucunda, geminin ilgili sözleşmelerin koşullarını sağlayamamasına neden olacak kusurlarının tespit edilmesinin geminin tutulmasına yol açması durumunda, denetlemelerin bütün masrafları gemi donatanı/işleteni veya onların liman devletindeki temsilcisi tarafından karşılanacaktır.

Tutulmaya neden olan kusurlarını, denetlendiği limanının idaresinin şartlarına uyacak şekilde gidermeden sefere çıkan gemiler için yapılan denetimlerin masrafları da gemi donatanı/işletenine aittir.

Geminin tutulma hali, bütün masraflar ödenene veya ödeneceğine dair yeterli garanti verilene kadar devam edecektir.

İdareler, Memoranduma göre yürüttükleri denetimlerde gemiyi gereksiz yere tutmamak veya geminin gecikmesine neden olmamak için bütün çabayı göstereceklerdir. Paris MOU, ilgili sözleşmelerin haksız yere gemi tutulmalarının veya geciktirilmelerinin tazminiyle ilgili maddeleriyle tanınan hakları hiçbir şekilde etkilemez. Haksız yere geminin tutulduğu veya geciktirildiği öne sürülen durumlarda ispat yükümlülüğu gemi donatanı/işletenine aittir.

2.3.1.7 Denetlenen Gemiye Ait Bilginin Paylaşımı ve Kara-Gri-BeyazListe

Üye ölkelerin limanlarında denetlenecek yabancı bayraklı gemileri seçmelerine yardımcı olmak için, bütün üye idareler tarafından güncel bilgilerin ve son 6 ay içinde denetlenen gemilerle ilgili bilgilerin sağlanması gerekmektedir. Bu amaçla, üye ölkeler bilgilerini Fransa'da Saint Malo'da kurulan bir merkez üzerinden bilgisayar ortamında aktaracaklardır. 1998'de yürürlüğe giren bu veritabanı (SIRENAC), Paris MOU bölgesine giren bütün limanlar tarafından yeni denetim raporları girmek veya denetim dosyalarına ulaşmak amacıyla kullanılabilir. Ülkeler, MOU'ya taraf bütün denetimlere ait bilgileri rapor edeceklerdir.

SIRENAC'a kaydedilen gemiye ait bilgilerin ve denetim sonuçlarının bu veritabanında 2 sene boyunca kalması ve LDDG'ler tarafından devamlı incelemeye açık olması gerekmektedir.

Paris MOU'ya göre, bütün idareler son 3 ayda tutulan ve geçen 24 ay içerisinde bir defadan fazla tutulan gemilerle ilgili bilgileri en az 3 ayda bir yayınlamak durumundadır. Bu bilgilerin içeriği:

1. Geminin adı,
2. Gemi donatısı/işletenin adı,
3. IMO numarası,
4. Bayrak devleti,
5. Klas kuruluşu ve geminin ilgili sözleşmelere göre belgelendirilmesinde görev almış başka taraflar,
6. Tutma kararının gerekçesi,
7. Tutulmanın yapıldığı tarih ve liman şeklinde olacaktır.

Bir geminin kusurlarının tamamen giderilmediği veya geçici olarak giderildiği durumlarda, geminin uğrak yapacağı bir sonraki limanın bulunduğu ülkenin idaresine bir mesaj gönderilecektir. Her mesaj aşağıdaki bilgileri içermelidir:

1. Tarih,
2. Geline Ülke,
3. Liman,
4. Gidilen Ülke,
5. Liman,
6. Kusurların giderileceğine dair bir belge,
7. Geminin adı,
8. IMO kimlik numarası,
9. Geminin tipi,
10. Geminin bayrağı,
11. Çağrı İşareti,
12. Gros Tonu,
13. İnşa edildiği yıl,
14. Gerekli belgeleri düzenleyen otorite,
15. Hareket tarihi,
16. Varış yeri ve vakti,
17. Kusurların niteliği,

18. Alınan tedbir,
19. Önerilen tedbir,
20. Bir sonraki limanda alınması önerilen tedbir,
21. Yollayanın adı ve faksı.

SIRENAC veritabanına kaydedilen bilgiler ışığında, 3 yıllık süreler için özel hesaplama yöntemiyle belirlenen gemi tutulma ortalamalarına göre, bu ortalamalar “fazlalık faktörü (FF)” olarak adlandırılacaktır, bayrak devletleri kara, gri ve beyaz listelere yerleştirilmektedir.

Hızla gelişen teknoloji ve Paris MOU’nun revizyonları sonucunda ortaya çıkan ihtiyaçlar sonucunda sözkonusu SIRENAC E sisteminin yerine yeni bir sistem kurulmasına karar verilmiştir.

2.3.1.8 Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyaları

Yoğunlaştırılmış denetleme kampanyaları, belli süreler için uluslararası düzenlemelerin belli bir kısmına uyumu denetlemek, böylece hem bu alanlarda uyum konusunda bilgi toplamak hem de uyumu teşvik etmek üzere yapılmaktadır. Her kampanya belli denetim unsurlarına odaklanmaktadır. Bu unsurlar, genelde deniz güvenliği konusunda en fazla sorun oluşturan ve dikkat çeken durumlardan, en fazla rastlanan kusurlardan veya yeni yürürlüğe giren uluslararası düzenlemelerden seçilmektedir.

Kampanyalar, sektöre uygun kanallarla duyurulmaktadır.

2000 yılının yoğunlaştırılmış denetleme kampanyası, yıllardır endişelere konu olan büyük dökme gemilerinin yapısal durumunun denetlenmesine ayrılmıştır.

1 Eylül-30 Kasım 2000 tarihleri arasında, Erika kazasını baz alarak 3000 GRT’den fazla ve 15 yaşından büyük petrol tankerlerinin yapısal ve işletim güvenliğiyle ilgili bir kampanya yürütülmüştür.

1 Mart 2001’den itibaren 3 ay süreyle yük taşıyan kargo gemilerine odaklanan bir kampanya uygulanmıştır. Son yıllarda kargo kayıplarının çoğalması kargoların emniyete alınmasının ihmal edildiğini ortaya koymaktadır. Özellikle gemiden denize düşerek kaybolan kargolar hem deniz güvenliğine hem de çevreye zarar vermektedir.

1 Temmuz 2002'den itibaren Tokyo MOU ile işbirliği içinde ISM'e uyum odaklı bir denetleme yürütülecek, bütün gemiler bu denetlemeye tabi tutulacaktır. Mayıs 2003'ten itibaren ise yolcu gemilerinde işletim güvenliği ile ilgili bir kampanya yürütülmüştür. 2006 ve 2007 senelerinde gene ISM ve Haberleşme Ekipmanlarına yönelik kampanyalar yürütülmüştür.

2.3.2 AT Direktiflerine Göre Liman Devleti Uygulamaları

AB'nin deniz güvenliği konusundaki mevzuatı iki şekilde biçimlenmektedir: uluslararası sözleşmelerin Topluluk direktiflerine dönüştürülmesiyle oluşturulan tedbirler ve bu uluslararası kurallarla bağlantılı olan bağımsız tedbirler. Denizcilik sektöründe uluslararası yaklaşımlardan tamamen bağımsız güvenlik ve çevre kuralları koymak mümkün olmadığı için, Topluluk genellikle IMO tarafından belirlenen kuralları Topluluk direktiflerine çevirme yoluna gitmektedir.

Gemilerin işletilmesi ile ilgili kuralları koyan başlıca Topluluk Hükümü, "Topluluk limanlarına gelen veya Topluluk limanlarından kalkan tehlikeli ve kirletici madde taşıyan gemiler için asgari standartlar"ı getiren 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifidir. Bu Direktif, SOLAS ve MARPOL Sözleşmeleriyle liman idaresine verilmesi istenen bilgilerin gemi tarafından sağlanması için işlem kurallarını belirlemektedir. Söz konusu bilgi, geminin varış yerini, rotasını, kalkan geminin yükünü, mürettebatını, ekipmanını, sözleşmeler uyarınca sahip olunması gereken belgeleri kapsamaktadır ve Topluluk Limanlarına giriş çıkışlarda veya herhangi bir olayın meydana geldiği bölgede (böylece hasar gören geminin hareketleri kısıtlanabilecek, belli rotalar içinde hareket etmesi sağlanabilecek ve daha ileri düzeyde bilgi alınabilecektir) liman idaresine verilmelidir. Bu direktifle sadece liman devleti denetimi değil, kıyı devleti kontrolü uygulama yetkisi de geliştirilmektedir.⁶⁷

94/57/EC sayılı "Gemi denetimi, tam teftiş kuruluşları ve denizcilik idaresinin ilgili faaliyetleri için ortak kural ve standartlar" Konsey Direktifi ile söz konusu hizmetlerin serbest dolaşımı hedeflenmiştir. Ayrıca, Topluluk dışındaki ülkelerin uluslararası sözleşmelere uymamasıyla elde ettikleri rekabet avantajını engellemek için bu direktifte belirlenen koşullara uymayan klas kuruluşları tarafından klaslanan

gemilerin, öncelikli denetime maruz kalmaları “hedef faktörü”nden dolayı daha muhtemel olacaktır.

Erika kazasından sonra AB’nin yürürlüğe soktuğu ilk güvenlik paketi olan Erika 1 Paketinin kapsamındaki üç tedbirden biri, 94/57/EC’nin yenilenmesidir. Buna göre:

- Bayrak devleti adına gemilerin denetimini yapıp belgelendirmeye yetkili olan klas kuruluşları iki yılda bir denetlenecek ve sonuçları Avrupa Toplulukları Komisyonuna bildirilecektir.
- Üye devletlerin yanı sıra, Avrupa Toplulukları Komisyonuna da klas kuruluşlarını yetkilendirme, yetkilerini askıya alma veya yetkilerini çekme konusunda genişletilmiş yetkiler verilmiştir. Klas kuruluşunun güvenlik ve çevre kirliliği konusundaki performansı, sözkonusu kuruluşa kayıtlı gemiler (bayrakları ne olursa olsun) incelenerek ölçülecek, bu da klas kuruluşunun tanınmasında önemli rol oynayacaktır.
- Tazminat konusunda, klas kuruluşlarının da yükümlü olmasını sağlayacak düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre klas kuruluşu, büyük ihmalinin bulunduğu durumlarda limitsiz, insan yaralanması veya ölümünde en az 4 milyon €, mala zarar gelmesi halinde ise en az 2 milyon € tazminat ödeyecektir.
- IACS’in “Klas Kuruluşunun Transferi Anlaşması”, zorunlu AT mevzuatına çevrilmiştir. Buna göre, yetkisi tanınmış klas kuruluşlarının daha sıkı kalite kriterlerine uyması gerekecektir. Örneğin, bir gemi klas değiştirdiği zaman geminin bütün geçmiş dosyalarının yeni kuruluşa aktarılması gibi belirli işlem kurallarına uyulması gerekecektir.

94/58/EC sayılı Direktifle, STCW 78 Topluluk hukukuna çevrilmiş, böylece hem ortak pazarda diploma denkliği sağlanarak gemi adamlarının serbest dolaşımının sağlanması, hem de güvenliğe ve çevreye çok büyük etkisi olan deniz personelinin eğitim standardının yükseltilmesi amaçlanmıştır. Liman devleti denetimlerinde bu sözleşme kapsamında en önem verilen konu, yolcu gemileri veya kirleticiler taşıyan gemiler gibi özel gemi tiplerinde, gemi mürettebatının özellikle bir acil durum sırasında birbirleriyle iletişim sağlayıp sağlayamadıklarıdır.

Ro-Ro yolcu gemilerinin ardarda kazaya uğraması nedeniyle Topluluk, IMO'nun ISM Kodu'nu 3051/95 sayılı "Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenlik yönetimi" Konsey Kararıyla kendi mevzuatına dahil etmiştir. Bu düzenleme, Topluluk limanlarına ve limanlarından işleyen yolcu gemilerine uygulanmakta ve hem bayrak hem de liman devletinin görevleri içinde yer almaktadır. ISM Kodu, gemi işleticilerinin bir güvenlik yönetimi sistemine (SMS) sahip olması şartını getirmektedir. Bu sistem, güvenlik ve çevreyi koruma politikalarını, bunların uygulanması için talimat ve işlem kuralları, karadaki ve gemideki personel arasındaki iletişim kanallarını ve yetki seviyelerini, acil durumlara müdahale işlem kurallarının ve iç denetim-yönetimin gözden geçirilmesini içermektedir. Geminin ve ekipmanının bakımı ve arızalanması tehlikeli sonuçlara yol açacak birimlerin düzenli kontrolü gibi konular da SMS kapsamı içindedir.

SOLAS 74 ve ICPP 73'te yapılan revizyonların uygulanması amacıyla 2158/93 sayılı Komisyon Düzenlemesi; 39341007(01) sayılı "Güvenli denizler için ortak politika"ya dair Konsey Düzenlemesi; 2978/94 sayılı "Ayrılmış petrol balast tankı boşluklarının ölçümüyle ilgili A.747 (18) sayılı IMO kararının uygulanması"na dair Konsey Düzenlemesi, 3944Y1231(06) sayılı "Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenliği"ne dair Konsey Kararı; 96/40/EC sayılı "Liman devleti denetimini yürüten denetimcilerin kimlik kart için ortak bir model" getiren Komisyon Direktifi; değişik türlerdeki deniz ekipmanının teknik uyumunu ve denetim işlem kurallarının standartlaştırılmasını sağlamak üzere 96/98/EC sayılı "Deniz ekipmanı" ile ilgili Konsey Direktifi (398L0085 ve 301L0053 sayılı Konsey Direktifleri ile değiştirilmiştir), liman devleti denetimini geliştirmek için çıkarılan direktiflerden bazılarıdır.

98/18/EC sayılı "Yolcu gemileri için güvenlik kuralları ve standartlar" ile ilgili Konsey Kararı, iç su yollarında işleyecek gemilerde uygulanmak için çıkarılmıştır. Amacı, yolcu gemilerini rotalarına göre dörde ayırarak her bir sınıf için güvenlik şartlarını, ekipmanını, belli işlem kurallarını ve özellikle GMDSS'i belirlemektir.

Bunun dışında 98/41/EC sayılı "Topluluk limanlarına veya limanlarından işleyen gemilerdeki kişilerin kaydedilmesi"ne dair Konsey Direktifi; 1999/35/EC sayılı "düzenli sefer yapan ro-ro feribotlarının ve yüksek hızlı yolcu katamaranlarının güvenli işleyişi için zorunlu tam teftiş sistemi" ile ilgili Konsey Direktifi; 2001/25/EC sayılı

“gemi adamlarının asgari eğitimi” ile ilgili Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyi ortak Direktifi; 2001/96/EC sayılı “güvenli yükleme ve boşaltma için uyumlaştırılmış koşullar ve işlem kuralları (prosedürler)” getiren Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyi ortak Direktifi şu anda liman devleti denetimi için yürürlükte olan mevzuatı oluşturmaktadır.

Yukarıda sayılan düzenlemelerin her biri belli kısımlarıyla liman devleti denetiminde uygulanacak kuralları oluşturmaktadır. Avrupa Birliği bu düzenlemelerin ilgili kısımlarını alarak, Toplulukta liman devleti denetimi uygulamalarını ve işlem kurallarını tanımlayan 95/21/EC sayılı Konsey Direktifini çıkarmış ve dağılık durumdaki bütün mevzuatı biraraya toplamıştır. Daha sonra meydana gelen uluslararası gelişmeler ve yeni çıkan AT direktifleri ışığında bu direktif 4 ayrı direktifle değiştirilmiştir.

95/21/EC sayılı “Topluluk Limanlarını kullanan ve üye devletlerin hakimiyetindeki sularda seyir yapan gemilerle ilgili gemi güvenliği, kirliliğin önlenmesi, gemide yaşama ve çalışma koşulları için uluslararası standartların uygulanması (liman devleti denetimi)”na dair Direktif, asıl olarak Paris MOU’nun Topluluk hukukuna tercüme edilmiş halidir.

Ancak, Direktif kendi getirdiği önerilerle Paris MOU’nun yenilenmesini de sağlamış, böylece Topluluk dışındaki MOU üyelerinin uyacakları denetim standardı da yükselmiştir. Direktifin yürürlüğe girmesiyle, ilgili sözleşmeler arasında yer alan TONNAGE 1969 Paris MOU’nun da ilgili sözleşmeleri arasına girmiştir. Denetimde öncelik verilecek gemilerin seçiminde uyulacak kriterlere yenileri eklenmiş, bu kriterlerin uygulanması daha zorunlu hale getirilmiştir. Bazı gemilerin limanlara girememesi ile ilgili tedbirler, yine AT Direktifinin Paris MOU’ya getirdiği yeniliklerden biridir. Özellikle, gemisi tutulan donatan/işletenin itiraz hakkının doğması AT Direktifinin icadı olmuştur.

Paris MOU kapsamında, AT Direktifleri ve Paris MOU arasındaki yasal ilişkiyi sağlamak amacıyla bir Tavsiye Kurulu oluşturulmuştur.

Toplulukta liman devleti denetimi için 95/21/EC, 98/25/EC, 98/42/EC ve 1999/97/EC ile getirilen bütün hükümler, en son değiştirilmiş haliyle daha önceki

bölümlerde incelenmiş olan Paris MOU'yla getirilen hükümlerin küçük farklılıklar dışında neredeyse aynıdır. Ancak 2001/106/EC Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyinin ortak Direktifi, eklediği yeni hükümlerle Paris MOU'nun çok daha ötesine geçen standart ve işlem kuralları getirmiştir. Öncelikle, 98/25/EC, 98/42/EC ve 1999/97/EC Direktifleriyle değiştirilen 95/21/EC Direktifi ve Paris MOU'nun son hali olan 24. Revizyon karşılaştırılacak, daha sonra 2001/106/EC Direktifi ile AB ülkeleri için getirilen farklı hükümler ele alınacaktır.

2.3.2.1 98/25/EC, 98/42/EC ve 99/97/EC sayılı Direktifler ile değiştirilmiş haliyle 95/21/EC sayılı Konsey Direktifinin Paris MOU'dan farklı olarak getirdiği hükümler

1. Öncelikle, AT Direktifinin, AB ülkeleri için yasal bağlayıcılığı bulunmaktadır. Paris MOU da bağlayıcı olmakla birlikte, bu bağlayıcılık yasal değildir.
2. Paris MOU'da yıllık denetleme oranı, "limanlara geldiği tahmin edilen ayrı gemilerin yıllık yüzde 25'i" olarak belirlenirken, AT Direktifinde "limanlara gelen ayrı gemilerin yıllık en az yüzde 25'inin denetlenmesi" hükmü getirilmektedir. Denetleme oranları konusunda, AT Direktifi Paris MOU'ya göre daha sıkıdır.
3. Gerek Paris MOU'da gerekse AT Direktifinde yapılan her denetimden sonra gemi kaptanına Paris MOU'nun Ek 3'ünde yer alan şekilde bir rapor verilmesi hükmü bulunmaktadır. Söz konusu AT Direktifinde Paris MOU'dan farklı olarak, geminin tutulmasına neden olacak kusurlar saptandığı zaman kaptana, geminin tutulması kararının Direktif hükümlerine göre yayınlanması ile ilgili bilgiler de verilmesi öngörülmektedir.
4. Paris MOU (Madde 3.13) ve AT Direktifinde (Madde 10), tutulan bir geminin donatanı/işleteni ya da temsilcisinin tutulma kararına itiraz edebilmesi ile ilgili hükümler yer almaktadır. AT Direktifinde Paris MOU'dan farklı olarak, itiraz işlem kurallarının üye devletler tarafından ulusal hükümlere göre belirleneceği belirtilmektedir. Paris MOU'da itiraz işlem kurallarının belirlenmesine dair bir hüküm bulunmamaktadır.

5. AT Direktifinde, Paris MOU'dan farklı olarak liman devleti denetiminin uygulanmasını izleyebilmek amacıyla; üye devletlerin ülkeleri için kaç adet LDDG'nin çalıştığı ve beş yıllık istatistikler halinde limanlarına yılda kaç ayrı geminin geldiği konusunda her 3 yılda bir MOU Sekreteryasına ve Komisyona bilgi iletmesi hükmü getirilmiştir. Bu tür bir hüküm Paris MOU'da yer almamaktadır.
6. AT Direktifinde ve Paris MOU'da öncelikli gemilerin belirlenmesi için sayılan faktörlerden biri olan “son 6 ayda güvenlik nedeniyle klaslanması askıya alınmış gemiler” ifadesine, AT Direktifinde “askıya alınması” ifadesinden sonra “klastan çekilmiş” ifadesi de eklenmiştir.

Ayrıca, Paris MOU'da “MOU'ya taraf ülkelerce son 6 ay içinde denetlenememiş gemiler” ifadesi, AT Direktifinde “Üye ülkelerce (AB ülkeleri) son 6 ay içinde denetlenmemiş gemiler” şeklinde yer almıştır.

Paris MOU'da “MOU'nun yıllık raporlarında yayınlanan kara listede yer alan bayraklara ait gemiler” ifadesine mukabil, AT Direktifinde Paris MOU 23. Revizyonda olduğu gibi “3 yıllık ortalama üstü tutulmalar listesinde yer alan bayraklara ait gemiler” ve “Ortalama üzeri kusur oranına sahip olan bayraklara ait gemiler” ifadeleri yer almaktadır.

Paris MOU'ya göre tutulma hali şartlı olarak ortadan kaldırılan gemiler içinde tutulduktan sonra bütün kusurları giderilerek tekrar seyrüsefere hak kazanan gemiler de denetimde önceliklidir. Ancak AT Direktifine göre bu durum başlı başına bir öncelikli denetim koşulu değil, öncelikli denetim için gözönüne alınacak bir unsurdur.

AT Direktifinde Paris MOU'dan farklı olarak, hedef faktörünün nasıl belirleneceği de anlatılmıştır. Buna göre, yüksek hedef faktörü yüksek öncelikli gemi demektir. Hedef faktörünü belirleyecek kriterler olarak tanımlanan 12 kriterden 5., 6. ve 7. Kriterler sadece son 12 ay içinde gerçekleştirilen denetlemeler için geçerli olacak ve toplam hedef faktörü 3, 4, 8, 9, 10, 11 ve 12. Kriterlere atanan değerlerin toplamından az olmayacaktır. Paris MOU bu kriterlere atanan değerleri değiştirdiği takdirde, AB yeni değerleri uygun bulmuyorsa bunların geçerli olmayacağına karar verebilir.

7. AT Direktifinin denetimde incelenecek sertifika ve belgelerini tanımlayan Ek II, Paris MOU 23. Revizyon Ek I Bölüm 2'deki sertifika ve belgelerle aynıdır, ancak Paris MOU 24. Revizyonda bazı farklılıklar vardır. Paris MOU 24. Revizyonda, "Kargo Gemisi Güvenlik Radyo Telefon Belgesi" ile "Kargo Gemisi Güvenlik Radyo Telgraf Belgesi" listeden çıkarılmıştır. Bunun yanısıra "Güvenli Gemi Adamı Belgesi"nden sonra yer alan "Uyum Belgesi" da çıkarılarak yerine "STCW sözleşmesine uygun olarak düzenlenmiş sertifikalar" hükmü getirilmiştir. Ayrıca, "Petrol kirliliği zararlarından doğan sivil yükümlülükle ilgili sigorta Belgesi veya bir başka finansal garanti" hükmü de Paris MOU'da bulunan ve böylece Paris MOU'yu AT Direktifinden farklılaştıran bir hükümdür.
8. Gemilerin tutulmaları ile ilgili kriterlerdeki farklılıklar şu şekildedir:
- SOLAS 74'e göre belirlenen kriterlerde, Paris MOU 23. Revizyon ve AT Direktifi birebir uymaktadır. Ancak Paris MOU 24. Revizyonda, ISM Kodu ile ilgili olan "SOLAS 74, Bölüm XI, Düzenleme 2'ye uygun artırılmış (sıklaştırılmış) tam teftiş programını uygulamamak" maddesi de tutulma ile ilgili kriterlere eklenmiştir.
 - MARPOL 73/78 Ek I'e göre kriterlerde, Paris MOU 23. Revizyon ve AT Direktifi birebir uymaktadır. Ancak Paris MOU 24. Revizyonda, "Tam teftiş rapor dosyasının bulunmaması veya Düzenleme 13G(3)(b)'ye uygun olmaması" ifadesi de bu kriterlere eklenmiştir.
9. AT Direktifinde, denetlenen gemilerle ilgili bilgilerin yayınlanması ve paylaşımı ile ilgili olan 15. Madde ve 8. Ek, Paris MOU'nun ilgili bölümünden (Madde 3.14 ve Ek 2) farklıdır. AT Direktifine göre, Paris MOU'daki gibi son 3 ayda tutulan gemilerle ilgili bilgilerin 3 ayda bir yayınlanması yerine, bir önceki ayda tutulan veya limanlara giriş-çıkışları yasaklanan gemilerin her ay yayınlanması şartı getirilmiştir.

AT Direktifine göre, denetlenen bütün gemiler için SIRENAC bilgi sisteminde yukarıda sayılan bilgilerin dışında aşağıdaki bilgilerin de yer alması ve bütün bu bilgilerin, geminin denetiminin bitiminden veya tutulma kararının kaldırılmasından sonra yayınlanması gerektiği hükmü getirilmiştir:

1. Geminin adı,
2. IMO numarası,
3. Geminin tipi,
4. Tonajı (GRT),
5. İnşa yılı,
6. Gemi donatanı/işletenin adı ve adresi,
7. Bayrak devleti,
8. Var ise, geminin klas sertifikalarını düzenleyen klas kuruluşu/kuruluşları,
9. Bayrak devleti adına geminin ilgili sözleşmelere uygunluk sertifikalarını düzenleyen klas kuruluşu veya diğer kuruluşlar,
10. Denetlemenin yapıldığı ülke, liman ve denetim tarihi,
11. Kategorilere göre tasnif edilmiş kusurların sayısı.

10. Paris MOU'da (Ek 1A) zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili ihlaller durumunda yol gösterici işlem kuralları yer alırken, bunlar AT Direktifinde yer almamaktadır.

2.3.2.2 2001/106/EC sayılı AT Direktifi ile AB'de liman devleti kontrolü için getirilen yeni hükümler

Erika kazasından sonra, AT Komisyonu denizde güvenliği sağlamak için güvenlik paketleri hazırlamaya başlamıştır. İlk güvenlik paketi (Erika I Package), 3 tedbir kapsamaktadır. Bunlardan birisi liman devleti denetiminin artırılmasıdır. İlk tedbirin sonucu, liman devleti denetimiyle ilgili olan 95/21/EC sayılı AT Direktifini yenileyecek 2001/106/EC sayılı AT Direktifinin çıkarılması olmuştur.

2001/106/EC sayılı AT Direktifi ile, Ocak 2002'de yürürlüğe giren Paris MOU'nun 24. Revizyonuna göre liman devleti denetimini çok daha sıkılaştıracak önlemler getirilmektedir. Paris MOU 24. Revizyonunun ve 3 ayrı direktifle değiştirilmiş 95/21/EC sayılı AT Direktifinin neredeyse aynı olduğu dikkate alındığında, 2001 Direktifinin 1995 Direktifini de önemli ölçüde değiştirdiği kolayca anlaşılacaktır. 2001/106/EC sayılı Direktifin, 3 ayrı direktifle değiştirilmiş olan 95/21/EC sayılı Direktifte ne gibi değişiklikler öngördüğü ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. Aradaki farklar, aynı zamanda 2001/106/EC Direktifinin Paris MOU'dan farklılaştığı hükümleri

de ortaya koymuş olacaktır. Bu direktifle getirilen hükümlerin Paris MOU'daki hükümlerden farklılaşmadığı bölümlerde, bu husus özel olarak belirtilecektir.

1. 95/21/EC sayılı Direktifin adı, "Denizcilikte liman devleti denetimi hakkında 95/21/EC sayılı Konsey Direktifi" olarak değiştirilmiştir.
2. *İlgili sözleşmeler:* Yeni Direktif uyarınca liman devleti denetimi gerçekleştirilirken uyulacak sözleşmelere CLC 92 eklenmiştir (Madde 2.1).
3. *Denetlemeden sorumlu idare:* Gemilerin denetiminin ülkelere belirlenecek idarelerce yürütülmesini konu alan 4. Maddeye, bu idarelerde gerekli sayıda ve özellikle nitelikli denetleyicilerin bulundurulması ifadesi eklenmiştir (Madde 4). Gerçekten de, 2001/106 sayılı Direktifin getirdiği denetleme standartları, gemiyi denetleyecek personelin hem niteliğinin hem de sayısının artmasını gerektirecek hükümdedir.
4. *Denetleme oranı:* 95/21/EC'ye göre gemi denetleme oranı her üye ülke için, bir yıl içerisinde limanlarına gelen bütün gemilerin en az yüzde 25'idir. 2001/106/EC'e göre ise:
 - i. Bir yılda ülkenin limanlarına gelen gemi sayısı, istatistiki bilgileri mevcut olan en son 3 yıl baz alınarak hesaplanan yıllık ortalama gemi sayısı olarak alınacaktır.
 - ii. Denetlemede öncelikli gemiler ve genişletilmiş denetime tabi tutulacak gemiler yapılan denetlemenin, hesaplanan yıllık gemi sayısına oranı en az yüzde 25 olacaktır.
5. *Denetlemede önceliği belirleyecek kriterler:* 95/21/EC Direktifinde yer alan denetlemede öncelikli olacak gemilerin belirlenmesi kriterlerine (öncelik kriterleri), 2001/106/EC Direktifi ile yeni kriterler eklenmiştir. Buna göre:
 - i. SIRENAC bilgi sisteminde 50 hedef faktöründen daha fazla puanı olduğu halde genişletilmiş denetlemeye tabi tutulmayan gemiler, son denetlenme tarihinin üzerinden en az 1 ay geçmiş olması kaydıyla Madde 6'da belirlenen normal denetim işlem kurallarına göre denetlenecektir.

Yukarıda yapılan ilaveye bağılı olarak, hangi durumlarda üye ülkeler tarafından son 6 ayda denetlenmiş olan gemilerin bir daha denetlenmemesine özen gösterileceğini belirleyen koşulları arasına, sözkonusu geminin bu ilave kapsamında olmaması koşulu da eklenmiştir.

- ii. Ek I, II.4 ve II.9’da yer alan “3 yıllık ortalama üstü tutulmalar listesinde yer alan bayraklara ait gemiler” ve “Ortalama üzeri kusur oranına sahip olan bayraklara ait gemiler” ifadeleri yerine “MOU’nun yıllık raporunda yayınlanan kara listede yer alan bayraklara ait gemiler” ifadesi getirilmiştir. Böylece, Paris MOU’nun bu konuda yaptığı değişikliğe de uyum sağlanmıştır.
- iii. Toplam hedef faktörünün belli kriterlere atanan değerlerin toplamından az olmaması gerektiğini ifade eden cümleye, “Madde 7.4’den dolayı 10. Kriterin toplam hedef faktörünü belirlemede kullanılmayacağı” ifadesi eklenmiştir.

6. *Genişletilmiş denetim*: Genişletilmiş denetimin hangi gemilere ve nasıl uygulanacağını anlatan 7. Maddenin ve bu maddeyi detaylandıran Ek V’in içeriği ve niteliği değiştirilmiştir. 95/21/EC’deki 7. Madde ve Ek V, tavsiye niteliğinde işlem kurallarını belirlemekte, bu da her idarede yürütülen denetimin farklılaşmasına yol açmaktadır. 2001/106/EC ile bu madde ve Ek, her liman idaresinde tek tip denetimi sağlayabilmek için, uygulaması zorunlu işlem kuralları getiren bir nitelik kazanmıştır. Bu nitelik farkının yanısıra içerikte getirilen değişiklikler şunlardır:

- 7. Madde ve Ek V öncelikle tamamen kaldırılarak yerine eski 7. Maddeyle ve Ek V ile bazı hükümleri çakışan bir yeni 7. Madde ve Ek V getirilmiştir.
- Ek V, Bölüm A’da, 7. Maddeye göre genişletilmiş denetime tabi tutulacak gemilerden petrol tankerleri ve yolcu gemileri için getirilen tanımlamalar yeni Direktifle değiştirilmiştir. Bu Direktifle petrol tankerlerinin yaşı ve tonajı aşağı çekilerek 3000 GRT’dan ve yaşı 15’ten büyük petrol tankerlerinin denetlenmesi hükmü getirilmiştir. Yolcu gemilerinin zorunlu genişletilmiş denetimi ise, 15 yaşından büyük olan ve 1999/35/EC sayılı Direktifte kapsanmayan yolcu gemileriyle kısıtlanmıştır.

- Yeni Direktifle, yenilenen Ek V’de belirlenen gemilerin, MOU’ya taraf ülkelerden biri tarafından gerçekleştirilen son genişletilmiş denetiminden 12 ay sonra yeniden denetlenmesinin zorunlu olduğu hükmü getirilmiştir (Madde 7.1).
- Yeni Direktife göre, Ek V’te belirlenen tipte bir gemi, öncelik kriterleri ve hedef faktörü dolayısıyla denetim için seçilmiş ise genişletilmiş denetlemeye tabi tutulur. Ayrıca, iki genişletilmiş denetleme arasında 6. Maddede belirlendiği şekilde normal bir denetleme de yapılabilir (Madde 7.2).
- Ek V’de belirlenen tipte bir geminin kaptanı ve işleteni, son genişletilmiş denetim tarihinden itibaren 12 ay sonra girdiği bütün üye ülkelerin limanları için idareye yeni Direktifin Ek V, Bölüm B’inde belirlenen bilgileri vermek durumundadır. Bu bilgiler limana beklenen varış gününden en az 3 gün önce, eğer yol 3 günden kısa sürecekse bir önceki limanı terketmeden önce verilecektir. Bu hükme uymayan gemiler, geldikleri limanda genişletilmiş denetlemeye tabi tutulacaklardır (Madde 7.3).
- Yeni Direktife göre, Madde 7.3’te belirlenen gemiler ve son genişletilmiş denetiminin üzerinden 12 ay geçtikten sonra uğradığı ilk limanda hedef faktörü 7 ya da daha fazla olan gemiler genişletilmiş denetime tabi tutulacaktır (Madde 7.4).

Bu maddeye göre, üye ülkelerin yeni Direktifle istenen ilave denetimleri gerçekleştirecek kapasiteye, özellikle de denetleyicilerin eğitimi ve işe alınması konusunda, zamanında ulaşamaması durumunda 1 Ocak 2003’e kadar gerekli yapılanmayı oluşturmalarına izin verilecektir. Bu süre, Rotterdam Limanı için, işleklığı dikkate alınarak 6 ay uzatılabilecektir.

- Genişletilmiş denetimi uygulama işlem kuralları yeni Direktifte Ek V, Bölüm C’de yer almaktadır. Yeni hükümler, eski Direktifte Ek V, Bölüm B’de getirilen hükümlerin neredeyse aynısıdır.

Yapılan değişikliklerden bir tanesi, genel hükümlerde “filikalardan birinin suya indirilmesi” yerine “sahil filikalarından birinin suya indirilmesi” hükmünün getirilmesidir.

Bir başka değişiklik, dökme gemileri için tanımlanan işlem kurallarında, “denetim gerektiren muhtemel bölgelerin belirlenmesi amacıyla A.744 (18) sayılı IMO Kararına göre hazırlanan Tam Teftiş Rapor Dosyasının kontrol edilmesi” hükmünün yerine, “A.744 (18) sayılı IMO Kararında atıfta bulunulan tanımlayıcı belgesinin, yapısal tam teftiş raporlarının, durum değerlendirme raporlarının ve kalınlık ölçme raporlarının incelenmesi, bunların gemide bulunduğunun ve bayrak devleti veya klas kuruluşu tarafından onaylandığının kontrol edilmesi” hükmünün eklenmesidir.

Petrol tankerlerinin denetiminde uygulanacak işlem kurallarına 2 yeni hüküm eklenmiştir. Bunlardan biri, kargo alanındaki balast tanklarından en az birinin önce tank rögarından/güverte girişinden, denetleyen görevli daha ayrıntılı incelemeyi uygun görür ise içine girerek inceleneceği hükmüdür. Diğeri ise, “A.744 (18) sayılı IMO Kararında atıfta bulunulan tanımlayıcı belgesinin, yapısal tam teftiş raporlarının, durum değerlendirme raporlarının ve kalınlık ölçme raporlarının incelenmesi, bunların gemide bulunduğunun ve bayrak devleti veya klas kuruluşu tarafından onaylandığının kontrol edilmesi” hükmünün eklenmesidir.

Bunun dışındaki gemi tipleri için uygulanacak işlem kurallarında hiçbir değişiklik yapılmamıştır.

7. Genişletilmiş denetime tabi tutulması gereken gemilerin denetlenememesi durumunda uygulanacak işlem kuralları ve gemilerin üye ülkelerin limanlarına girişlerinin yasaklanması: Yeni Direktife, yenilenen 7. Maddenin sonucu olarak eski Direktifte bulunmayan 7a ve 7b maddeleri eklenmiştir.

Madde 7a, belli gemilerin denetlenememesi durumunda uygulanacak işlem kurallarını belirlemektedir. Buna göre gemi, 50 hedef faktöründen daha fazla puan olduğu veya zorunlu bir genişletilmiş denetlemeye tabi tutulması gerektiği halde operasyonel nedenlerden dolayı denetlenememişse, üye ülke denetlemenin yapılamadığını hemen SIRENAC sistemine bildirmelidir (Madde 7a.1). Ayrıca, bu tür durumlar, her altı ayda bir nedenleriyle birlikte Komisyona bildirilmelidir (Madde

7a.2). Herhangi bir takvim yılında bu tür durumlar, istatistikleri bulunan son 3 yıl baz alınarak hesaplanan yıllık ortalama limanlara gelen ve bu maddede açıklanan nitelikte gemi sayısının yüzde 5'ini geçmemelidir (Madde 7a.3). Bu maddede belirtildiği üzere denetlenemeyen gemiler bir sonraki limanda denetlenmelidir (Madde 7a.4). 22 Temmuz 2008 yılında Komisyonun görüşüne istinaden yüzde 5 oranı değiştirilecektir.

Madde 7b, belli gemilerin limana girişinin önlenmesi ile ilgili tedbirleri ele almaktadır. Bu maddeyle birlikte direktife bir de, limanlara girmesi yasaklanan gemiler için nasıl bir işlem kuralları bütünü izleneceğini gösteren Ek XI ilave edilmiştir. Buna göre, Ek XI.A'da belirtildiği üzere gaz ve kimyasal tankerleri, dökme gemileri, petrol tankerleri ve yolcu gemileri, eski direktif Madde 11.6'da belirlenen istisnai durumlar dışında:

- MOU'nun yıllık raporunda yayımlanan kara listede yer alan bayraklara ait ise ve son 24 ay içerisinde MOU'ya taraf ülkelerden birinin limanında iki defadan fazla tutulmuş ise,

veya

- MOU'nun yıllık raporunda yayınlanan kara listenin “çok yüksek riskli” ve “yüksek riskli” kısmında yer alıyorsa ve son 36 ay içerisinde MOU'ya taraf ülkelerden birinin limanında bir defadan fazla tutulmuş ise, üye ülkelerin limanlarına girmesi yasaklanmaktadır. Bu yasak, yukarıda sayılan koşullar kapsamında geminin ikinci veya üçüncü kez tutulduğu limanı terketmesine izin verilir verilmez yürürlüğe girecektir.

8. *Denetim sonunda gemi kaptanına verilecek rapor:* Yeni Direktifte eski Direktiften farklı olarak, kaptana verilecek raporun içeriğinin Paris MOU Ek III'te verilen şekilde olması yerine, Direktife yeni eklenen Ek IX'da belirlenen kapsamda olması hükmü getirilmiştir.

9. *Geminin kusurlarının giderilmesi ve tutulması:* Eski Direktifteki Madde 9.1'de, hangi denetlemeler sonrası ortaya çıkan kusurların giderilmesi gerektiğini belirleyen Madde 6 ve 7'ye atıfta bulunulmuş, yeni direktifte bu maddeler yerine Madde 5.2 ve 7'ye atıfta bulunulmuştur. Aynı şekilde Madde 9.5'te de atıfta bulunulan madde numaraları 6 ve 7'den 5.2 ve 7'ye değiştirilmiştir.

Ayrıca, gemilerin tutulmasına karar vermek için kullanılacak kriterlerin tanımlandığı eski Direktifteki Madde 9.3'e, yeni direktifle bir ekleme yapılmıştır. Bu ilaveyle birlikte Direktife yeni bir Ek XII de eklenmiştir. Madde 9.3'e yapılan ilaveye göre, Ek XII'de tanımlanmış bir geminin çalışan, A.861(20) sayılı IMO Kararının performans standartlarıyla ve Uluslararası Elektronik Komisyonunun 616996 sayılı test standartlarıyla uyumlu bir "Seyahat Bilgi Kayıt Sistemi (Voyage Data Recorder System, VDR)" yok ise, bu gemi tutulacaktır. Ek XII'de belirlenen gemiler aşağıda verilmektedir:

- i. 1 Temmuz 2002'de veya sonrasında inşa edilen yolcu gemileri,
- ii. 1 Temmuz 2002'den önce inşa edilen ro-ro yolcu gemileri, en geç ilk tam teftişlerinde veya 1 Temmuz 2002'de,
- iii. 1 Temmuz 2002'den önce inşa edilen ve ro-ro yolcu gemileri dışında kalan yolcu gemileri, en geç 1 Ocak 2004'de,
- iv. 1 Temmuz 2002'de ya da daha sonra inşa edilen ve yolcu gemileri dışında kalan 3000 GRT ve üzeri gemiler,
- v. 1 Temmuz 2002'den önce inşa edilen 20.000 GRT ve üstü kargo gemileri IMO tarafından belirlenecek tarihe kadar, eğer IMO tarafından tarih belirlenmezse 1 Ocak 2007'ye kadar,
- vi. 3000-20.000 GRT arası kargo gemileri IMO tarafından belirlenecek tarihe kadar, eğer IMO tarafından tarih belirlenmezse 1 Ocak 2008'e kadar

VDR Sistemine sahip olacaklardır.

Geminin tutulduğu limanda VDR ile ilgili kusuru giderilemiyorsa İdare, geminin en yakın tersaneye gitmesine izin vererek veya 30 gün mühlet tanıyarak kusurunu gidermesini sağlayacaktır. Bunu yaparken eski Direktifte yer aldığı şekliyle Madde 11'deki işlem kurallarına uyacaktır.

VDR sistemi, uçaklarda kullanılan kara kutu benzeri bir sistemdir. Denetimlerin sıklaştırılmasına karşın kazaların kontrol altına alınamayışı, bu kazaların neden kaynaklandığını tesbit edebilmek amacıyla bu tür bir sistemin geliştirilmesi sonucunu ortaya çıkarmıştır.

10. *İtiraz hakkı*: Eski Direktifteki Madde 10.1’de “...tutulma kararına itiraz hakkı...” ifadesi, “... tutulma ve limanlara girişin yasaklanması kararına itiraz hakkı...” olarak değiştirilmiştir.

11. *Bilgilerin paylaşımı*: Eski Direktifte yer alan Madde 14’e yeni Direktifle bir ilave yapılmıştır. Buna göre, Madde 5.2 ve 7’ye göre yapılacak denetlemelerde denetleyiciler Equasis bilgi sistemindeki gemi denetlemeyle ilgili özel ve kamu veritabanlarından bilgi alabilecektir.

12. *Tutulan ya da limanlara girmesi yasaklanan gemilerle ilgili bilgilerin yayınlanması*: Eski Direktifteki Madde 15.2 değiştirilerek verilmesi gereken bilgilerin kapsamı geliştirilmiş, yayınlanma ortamı belirlenmiştir. Buna göre, Ek VIII’de istenen bilgilere:

- Dökme yük gemilerini taşıma amacıyla kiralayanların (charterer) adı, adresi,
- Son genişletilmiş denetimin yapıldığı tarih, liman ve sonucunda, varsa, tutulma kararı,
- Son “özel tam teftiş”inin yapıldığı tarih, liman ve tam teftişi yapan kuruluş,
- Geminin tutulmasından sonra liman idaresinin ve gerekliyse klas kuruluşunun aldığı tedbirler

eklenmiştir. Ek VIII’deki bilgilerin yanısıra, 94/57/EC sayılı Direktif Madde 15.3’te tanımlandığı üzere klasın değiştirilmesi, askıya alınması ve klastan çekilmeye ilgili bilgiler SIRENAC sistemine sağlanacak; ayrıca, denetim veya geminin tutulma hali bittikten sonra mümkün olduğunca kısa sürede Equasis’te yayınlanacaktır. Madde 15’e bir de yeni fıkra ilave edilerek, bu maddedeki hükümlerin ulusal mevzuattan doğan yükümlülükleri etkilemeyeceği belirtilmiştir (Madde 15.5).

13. *Masrafların karşılanması*: Eski direktifteki Madde 16.2’ye yeni bir hüküm ilave edilmiştir. Buna göre, gemi Madde 9 ve Ek VI’da belirlendiği şekilde kusurları ve belgelerinin eksikliği nedeniyle tutulmuşsa, limanda tutulmayla ilgili masrafların tamamı gemi donatısı/işletenine ait olacaktır (Madde 16.2.a).

14. *Uygulamayı izlemek için istenen bilgiler ve Düzenleyici Komite:* Yeni Direktifte, uygulamayı takip edebilmek için istenen bilgilerin tanımlanması için Madde 17 değiştirilerek Direktife bir de Ek X ilave edilmiştir. Bu Ek'le, eski Direktifte 17. Maddede yer alan hususlara yenileri eklenmiştir. Her üye ülkeden LDDG sayıları ve limanlara gelen gemi sayısının yanısıra, her altı ayda bir limanlara gelen düzenli feribot seferleri dışında kalan bütün gemilerin IMO sayıları ve geliş tarihleri hakkında Komisyona veya SIRENAC'a bilgi verilecektir. Bu direktifin yürürlüğe girmesinden sonra (22 Ocak 2002) en geç 6 ay içinde bütün üye ülkeler, düzenli feribot seferleri listelerini de yine Komisyona ileteceklerdir.

Yeni Direktifle Düzenleyici Komite hakkında 18. Maddeye 2. ve 3. alt fıkralar ilave edilmiştir. Bu alt fıkralarda, kendilerine refere edildiği zaman 1999/468/EC sayılı Direktifin çeşitli maddelerinin uygulanacağı belirtilmektedir.

15. *Revizyon İşlem Kuralları (Prosedürü) ve Cezalandırma:* Yeni Direktifle Madde 19'un giriş kısmı ve (a) fıkrası değiştirilerek, Direktifin, kapsamı genişletmeyecek şekilde Madde 18.2'de tanımladığı üzere değiştirilebileceği hükmü getirilmiştir. Değiştirilecek unsurlar ise yüzde 25 oranının dışında kalan Madde 5, 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 ve 17 ile bunlara bağlı Ekler olarak tanımlanmıştır.

Ayrıca, yeni Direktife 19a maddesi eklenmiştir. Bu madde, her üye ülkenin bu direktife uygun olarak düzenlenen ulusal düzenlemelere uyulmaması halinde bir ceza sistemi oluşturması ve gerektiğinde cezayı uygulaması hükmünü getirmekte; cezaların etkin, uygun ve caydırıcı nitelikte olmasını şart koşmaktadır.

16. *Direktifin Uygulanması:* Eski Direktifin 20. Maddesine bir alt fıkra daha eklenerek, Direktifin üye ülkelerde uygulanmasıyla ilgili gelişmeler konusunda Komisyonun Avrupa Parlamentosunu ve AT Konseyini düzenli olarak bilgilendireceği hükmü getirilmiştir.

17. *Denetlemede kontrol edilen sertifikalar:* Yeni Direktifle, eski Direktifin Ek II'sindeki 10. Madde sadece Güvenli Gemi Adamı Belgesi olarak değiştirilmiş, 10a maddesiyle "STCW Sözleşmesine uygun düzenlenen sertifikalar" ve 35. Maddeyle "Petrol kirliliği zararlarından doğan sivil yükümlülükle ilgili sigorta Belgesi veya bir başka finansal garanti" koşulları ilave edilmiştir. Böylece, AT

Direktifinin incelenecek sertifikalar ve belgeler yönünden Paris MOU 24. Revizyonla da uyumlaştırılması sağlanmıştır.

18. *Ayrıntılı denetim için açık nedenler:* Yeni Direktifle, ayrıntılı denetimin gerçekleştirilmesini gerektirecek nedenlerin örneklendiği Ek III'ün 1. fıkrasındaki "II-8 ve II-11" ifadesi "II-8" ifadesiyle değiştirilmiştir.

19. *Geminin tutulması ile ilgili kriterler:* Yeni Direktifle, eski Direktif Ek VI'da 2. fıkranın altındaki 13 koşula bir yenisi eklenerek geminin "kaza durumunda en fazla bilgiyi sağlayıp sağlamadığının kontrol edilmesi" koşulu getirilmiştir. Ayrıca fıkra 3.1'deki "geçerli sertifikaların bulunmaması" ifadesi "geçerli sertifika ve belgelerin bulunmaması" ifadesiyle değiştirilmiştir.

Fıkra 3.2'de, ISM Kodu ile ilgili olan "SOLAS 74, Bölüm XI, Düzenleme 2'ye uygun artırılmış (sıklaştırılmış) tam teftiş programını uygulamamak" maddesi, Fıkra 3.6'da ise "Tam teftiş rapor dosyasının bulunmaması veya MARPOL Sözleşmesi, Düzenleme 13G(3)(b)'ye uygun olmaması" maddesi tutulma ile ilgili kriterlere eklenmiştir. Böylece, bu kriterlerde Paris MOU 24. Revizyona birebir uyum sağlanmıştır.

Ancak, AT Direktifine Paris MOU'da bulunmayan bir kriter daha eklenmiştir: "Kullanması zorunlu olan gemilerde, VDR'ın olmaması veya çalışmaması" (fıkra 3.2).

Üye ülkeler, 2001/106/EC Direktifiyle ilgili ulusal düzenlemelerini en geç 22 Temmuz 2003 tarihinde yapmış olacaklardır.

Yukarıda yapılan incelemelerden de görüleceği üzere, 2001/106/EC Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyi Direktifiyle değiştirilen 95/21/EC, denetleme standartlarını yükselten ve öncelikli gemiler üzerinde denetimi fazlalaştıran bir direktif haline gelmiştir.

Bu direktifle, bir yılda ortalama denetlenen gemi sayısının 700'den 4000'in üzerine çıkarılması hedeflenmiştir. Bu gelişmenin pek çok taraf üzerinde etkileri olacaktır. Özetlemek gerekirse, eklenen ve değiştirilen maddelerle:

- Deniz güvenliği ve çevresi için tehlike arzeden gemilerin denetlenmesi zorunlu hale getirilmekte,

- Riskli gemilerin daha sıkı denetimlere tabi tutulması, denetimlerin daha sistematik yapılması sağlanmakta,
- Kara listede yayınlanan bayraklara ait ve standart altı olan gemilerin limanlara girmesi yasaklanmakta,
- Gemilerin tutulması ile ilgili yayınlanan bilgiler içinde sıvı ve katı dökme yük taşıyan gemileri taşıma amacıyla kiralayan (charterer)'ın da adının ve adresinin yer alması sağlanmakta,
- Bilgi paylaşımında zorunlu bilgi değişimi ve daha fazla şeffaflık getirilmektedir.

Ayrıca, 2001/106/EC Direktifinin çıkmasını sağlayan Erika I Paketi, tek cidarlı tankerlerin en geç 2015'te AB sularına girmesini yasaklayacak bir düzenleme yapmıştır. Bu gelişmelerin pek çok taraf üzerinde etkileri olacaktır.

Öncelikle, AB ülkelerinin bu standartları yakalayabilmesi için liman devleti denetimine önemli miktarda kaynak ayırmaları gerekecektir. Bu durum, AB ülkelerinin liman devleti denetimini finanse etmek için kusurları veya tutulmaları nedeniyle birden fazla denetledikleri gemilerden aldıkları denetim ücretini arttırmalarına yol açabilecektir. Kara listede bulunan ülkeler daha fazla ve daha sık denetime tabi kalacaklarından ve yapılacak her denetim kusurların bulunma ihtimalini arttırdığından, bu durum kara listedeki bayrakların gemileri için büyük dezavantaj oluşturacaktır. Ayrıca, AB ile ticari ilişkileri yoğun olan, ancak bayrağı kara listede yer alan ülkelerin gemileri de, AB ile ticaret taşımalarını sürdürmek istiyorsa, istenen standartlarda gemi ile taşıma yapmak durumunda kalacaktır.

Türkiye, ithalat ve ihracatının neredeyse yarısını AB ülkeleri ile yapmaktadır; ancak, Paris MOU'nun 2007 yılı raporunda gri listeye geçmiştir. Ancak Türk bayraklı gemilerin tutulma oranlarının yüksekliği dikkate alınır, bundan sonra oldukça zor duruma düşecekleri açıktır.

Direktiften etkilenecek bir başka taraf da, Paris MOU'ya taraf ülkeler olacaktır. Paris MOU er ya da geç bu direktifle uyumlu hale getirilecek, bu da AB ülkeleri için yukarıda bahsedilen olası sonuçların diğer Paris MOU tarafı ülkeleri için de geçerli olmasını beraberinde getirecektir. Ayrıca, Paris MOU'nun öncülüğünde diğer bölgesel

MOU'lar, özellikle Tokyo MOU, bu hükümleri uyarlamaya çalışacaktır. Sonuç olarak denizlerin standart altı gemilerden arındırılması için bir adım daha atılmıştır.

2.3.3 AB'nin Deniz Güvenliği için Gelecekte Alacağı Tedbirler

AB, hazırladığı ilk Erika Paketinden sonra, ikincisini de hazırlamıştır. Bu pakette de üç tane tedbir bulunmaktadır:

- 1. Avrupa Deniz Güvenliği Ajansının Kurulması:** Bu ajansın Komisyonun, üye ülkelerin ve aday ülkelerin deniz güvenliği konusundaki faaliyetlerini desteklemesi hedeflenmektedir. Ajansın asıl görevi, bilgi toplamak, deniz güvenliği ile ilgili veritabanını işletmek, klas kuruluşlarını izlemek ve liman devleti denetiminin uygulamasının durumunu belirlemek amacıyla üye ülkeleri denetlemek olacaktır.
- 2. Deniz trafiğinde daha büyük güvenlik sağlamak ve gemilerden kaynaklanan kirliliği daha etkin önlemek:** Topluluk limanlarına gelmeyen ama Topluluk sularından geçen gemilerin de izleneceği bir sistem geliştirilmesi önerilmektedir. Böylece, AB kıyılarını kaza ve kirlilik riskiyle tehdit eden gemilere müdahalede daha yetkili olunması ve kıyı devleti denetimin artırılması hedeflenmektedir. Bunun için Topluluk sularından geçen gemilerin "transponder" adı verilen otomatik tanıma sistemleri ve VDR taşınması düşünülmektedir. Ayrıca, gemilerin kötü havalarda daha fazla kazaya maruz kaldığı gözönüne alınarak, kötü havalarda limanı terketmesinin önlenmesi sağlanacaktır. Bunun yanısıra, her üye devletin tehlikedeki gemiler için sığınma limanları yapması zorunlu hale getirilecektir. VDR ile ilgili hükümler, zaten 2001/106/EC ile yürürlüğe girmiş bulunmaktadır.
- 3. Kirlilik zararından doğan yükümlülük ve tazminatla ilgili hükümlerin değiştirilmesi:** Erika kazasından etkilenenlerin zararlarının iki yıl sonra bile tam olarak tazmin edilememiş olmasından dolayı, ileride oluşabilecek bu tür durumları engellemek için Komisyon petrol kazaları için bir fon kurulmasını teklif etmektedir. Bu fonun üst limitinin 1 milyar EURO olması ve şu andaki tazminat tavanı olan 200 milyon EURO'nun aşılması durumunda kullanılması planlanmaktadır. Komisyon aynı zamanda petrolün taşınmasından sorumlu bütün tarafların ihmal halinde ceza ödemesini önermektedir.

Bunlardan başka, Beyaz Döküman (European Transport Policy for 2010: time to decide)'da duyurulan ve alınması düşünülen tedbirler şunlardır:

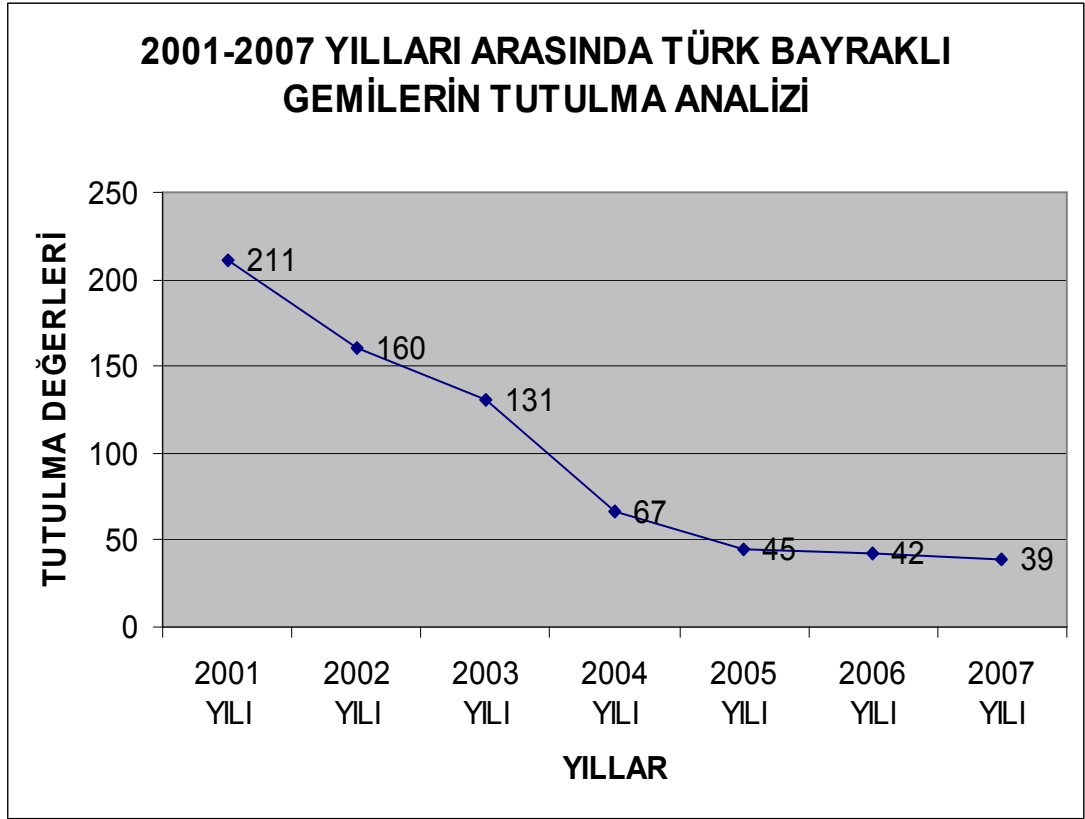
1. Gemi personelinin sosyal durumunun iyileştirilmesi,
2. Kolay bayrakla mücadele ve IMO'ya bayrak devletlerini denetim yetkisi verilmesi,
3. Tonaj vergisi uygulanarak (kazanılan para üzerinden vergi almak yerine) gemilerin tekrar Topluluk bayraklarına gelmesinin sağlanması,
4. Tek deniz:bir Avrupa trafik yönetimi sisteminin kurulması

standartlarını yükseltmek zorunda kalacaktır. Tedbirlerin yaygınlaşması ile, denizlerdeki standart altı gemilerin de önemli oranda azalması sağlanacaktır. [2]

3. TÜRKİYE’DE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMALARI

3.1 Türkiye’deki Mevcut Durum

Türk bayraklı gemiler, çeşitli bölgesel liman devleti denetimlerine taraf ülkelerin pek çoğu için denetlemede öncelikli gemiler arasında bulunmaktadır. Dünyada deniz güvenliği için alınan tedbirler arttıkça, bu tedbirlere ayak uyduramayan yaşlı Türk deniz ticaret filosu güç durumda kalmakta, gidebileceği liman sayısı azalmaktadır. [3]



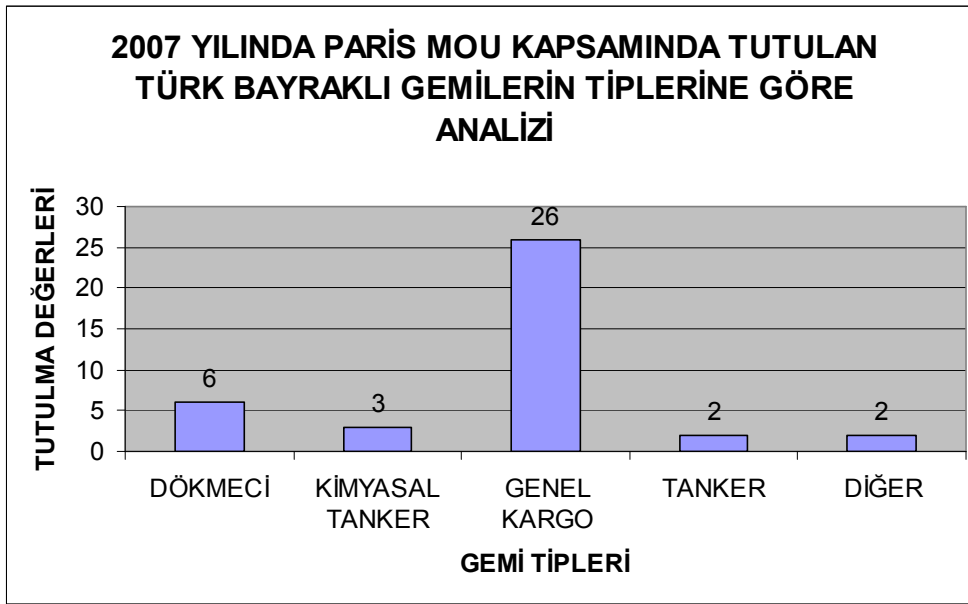
Şekil 3.1: Gemilerimizin tutuklanma analizi

AB’de getirilen sıkı liman devleti denetimi önlemlerine rağmen , AB limanlarında tutuklanan Türk gemilerinin sayısında azalma gözlenmektedir. [4]

Şekil 3.1 açıkça ortaya koymaktadırki tutuklanma sayımızda belirgin bir düşüş yaşanmasına rağmen son 3 yılda bir platoya ulaşılmıştır. Sert düşüş ve arkasından gelen bu platonun açıklaması şu olabilir. Yakın zamanda yapılan çalışmalar ve düzenlemeler ile gemilerimizdeki aksaklıkların bir kısmı düzelmiş ve tutuklanma rakamları aşağıya düşmüştür. Ancak düzeltilmediğimiz aksaklıklar sebebiyle aynı problemleri yaşamakta olma ihtimalimiz yüksektir. Şekil 4.2 başlıca tutuklanma sebeplerini göstermektedir.

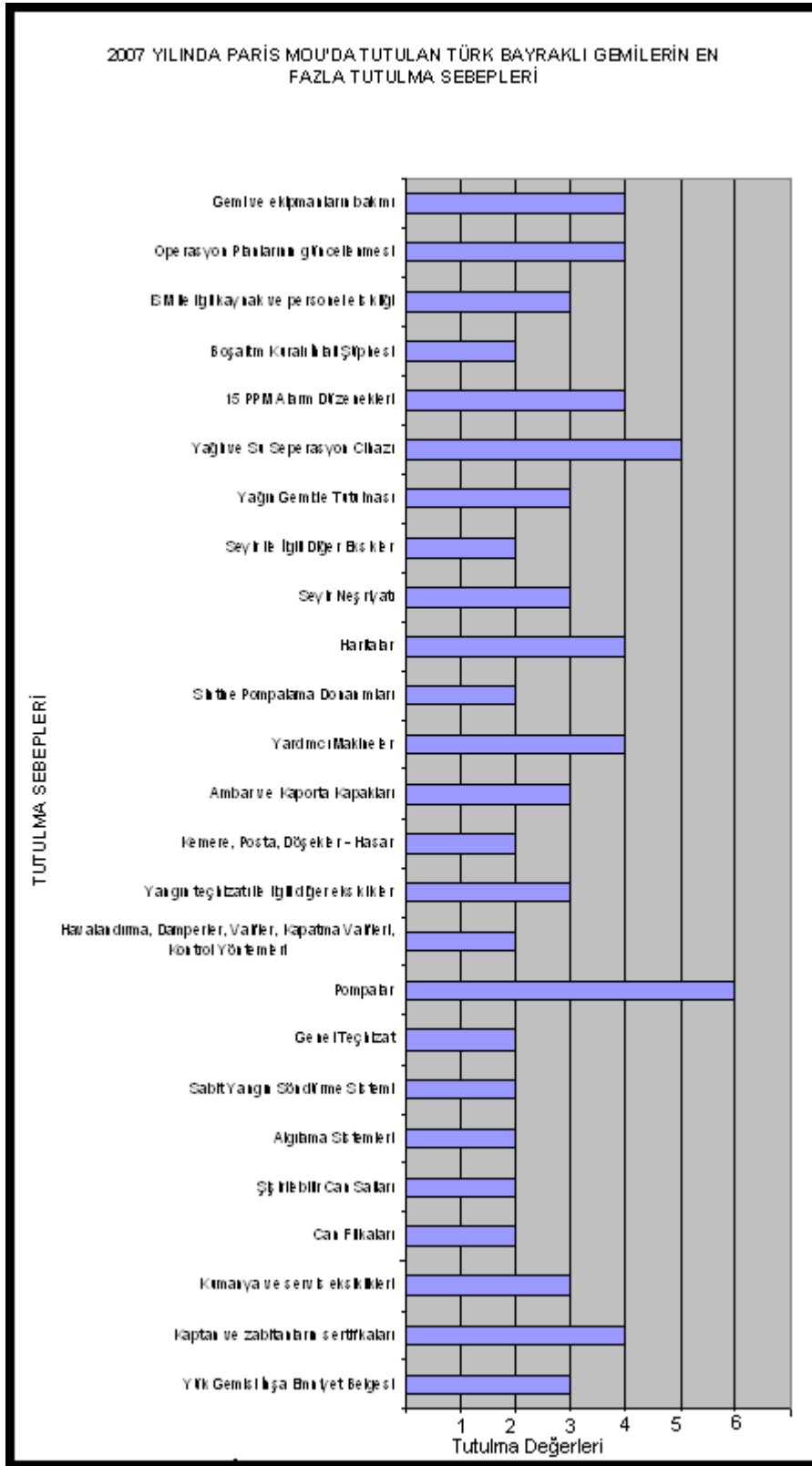
Şekil 3.3'den anlaşılacağı üzere pompalar, 15 ppm sintine seperatörü gibi gemi ekipmanlarının bakım tutumu, haritalar ve filikalar gibi emniyet eksiklikleri, ISM ile ilgili kaynak eksikliği ve sertifika hataları gibi gemi dokümanlarında eksiklikler göze çarpmaktadır. [5]

Buradan da anlaşılacağı gibi gemi personelinin ciddi hataları ve görev kusuru bulunmakla beraber şirket tarafından dokümanların ofisten takibinde kusurlar da bulunmaktadır.



Şekil 3.2: Gemi Tiplerine göre tutulan gemilerimiz

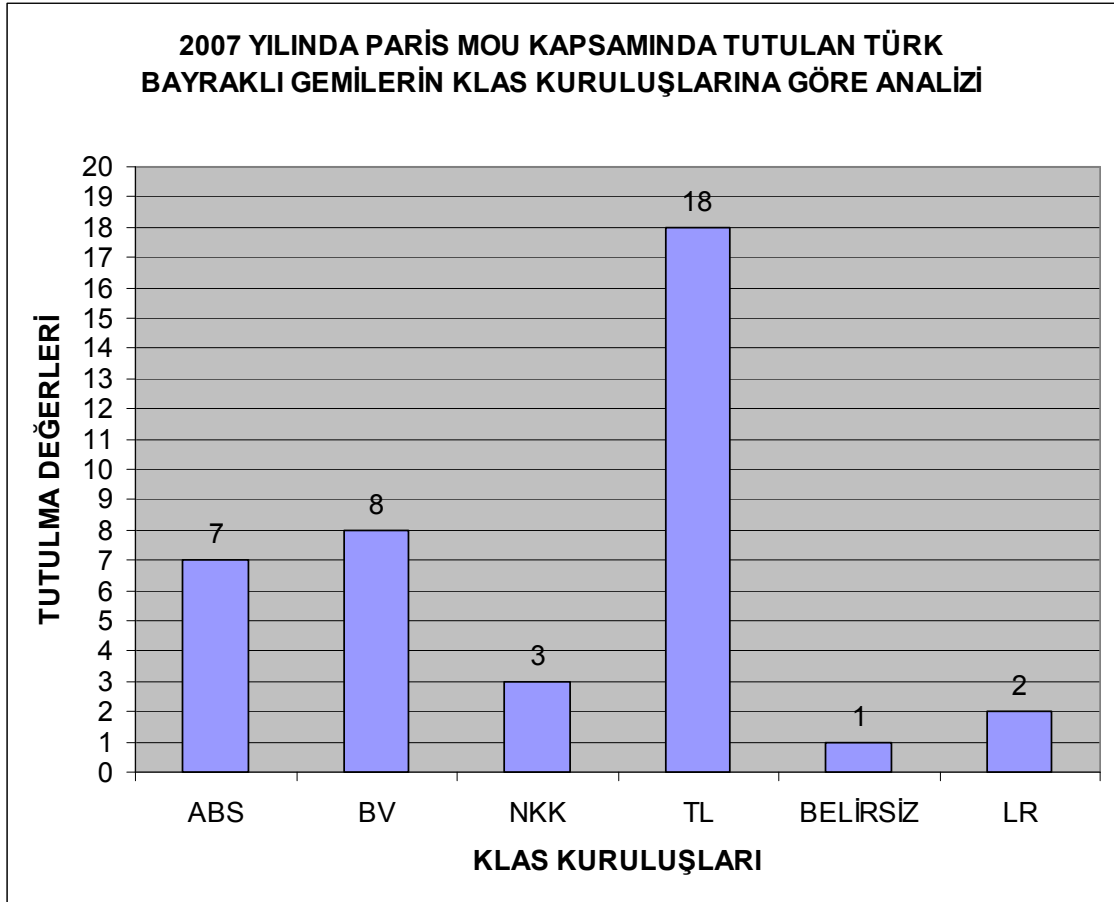
2007 YILINDA PARİS MOU'DA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN EN FAZLA TUTULMA SEBEPLERİ



Şekil 3.3: Gemilerimizin tutulma sebepleri

Kuru yük gemilerinin deniz ticaret filomuzdaki sayılarının fazla olmasının yanında bu gemiler de çalışan personelin de tankerlerde çalışan personele göre uzmanlaşma oranının düşük olması ve tankerlerde çalışan personelin eğitimi, role talimlerinin gerçekleştirilme kalitesi ve iş disiplini gibi etkenlerden dolayı aradaki personel kalitesinin şekildeki makasa yol açtığı düşünülmektedir. Tutuklanan gemilerin tiplerine göre dağılımını gösteren grafik, Şekil 3.2’de görülmektedir.

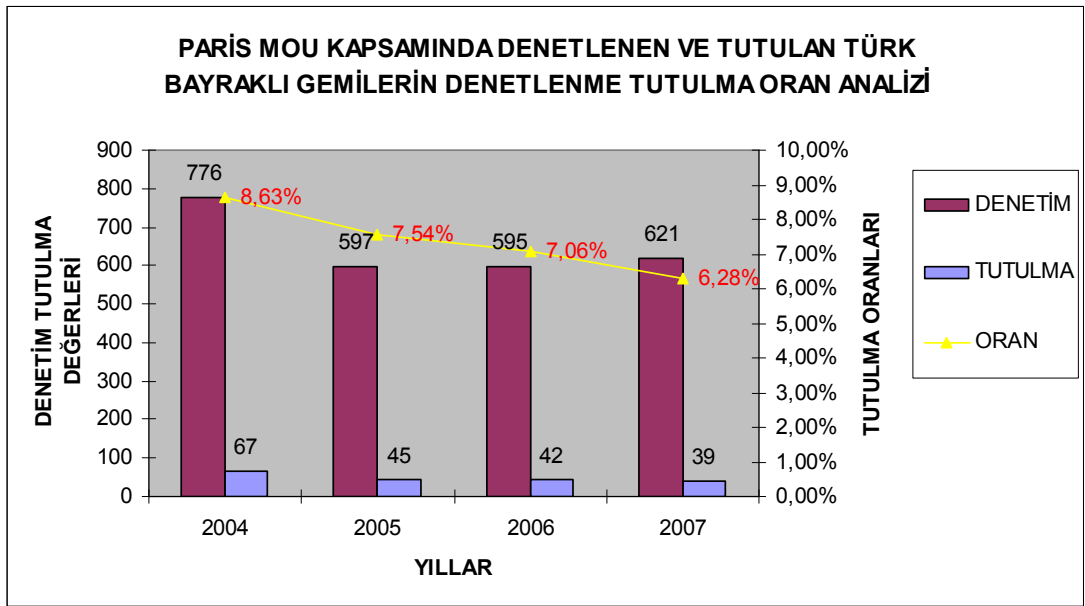
Yabancı Klaslara göre Türk Loydunun öne çıktığı Şekil 3.4’te Bureu Veritas ve ABS Klaslarının da tutuklanan gemiler içinde önemli bir sayısal orana ulaştığı görülmektedir. Bu rakamlara, yetkilendirilmiş Klas kuruluşlarının belgelendirdiği toplam gemi sayısının da etkisi olduğu bir gerçektir. [6]



Şekil 3.4: Klaslarına göre tutuklanan gemiler

Son olarak, İdaremizce son yapılan çalışmalar ve istatistikler ışığında denetime tabi tutulan gemiler ile tutuklanan gemilerin oranına bakarak, gemilerimizin halihazırdaki kalitesine yönelik doğru bir değerlendirme yapmamız mümkün olabilir.

Şekil 3.5'te tutuklanma/denetlenme oranının 2004 senesi için % 8,63 olan oran 2005 senesinde % 7,54'e , 2006'da % 7,06'ya ve son olarak 2007 yılı Kasım ayı itibariyle % 6,28'e düştüğü tespit edilmiştir. Yataya yakın ve sürekli bir düşüş gerçekleştiği anlaşılmaktadır.



Şekil 3.5: Gemilerimizin tutuklanma oran analizi

4. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Temiz çevrede güvenli gemi ve emniyetli denizlerin sağlanması, idarelerin etkin ve verimli çalışmaya uygun oluşturulmuş bir yapısal idari organizasyon , resmi olarak belirlenmiş sorumluluk sahaları ve uygulanabilir hukuki düzenlemelerin varlığıyla mümkündür. Uluslararası antlaşmalar, bölgesel memorandumlar, sözleşmeleri tanıma ve diğer zorunlu mevzuatı çıkarmaya tek yetkili merci İdare, ulusal kuralları ve gelenekleri oluşturmalıdır.

Yanı başımızda güçlü bir kurumsal oluşum ve mevzuat alt yapısıyla ortaya çıkmaya başlayan AB ile ticari ve siyasi ilişkilerimizde kazanan tarafta yer almak için Uluslararası hukuk ve sözleşmeler kapsamında üzerimize düşen yükümlülükleri yerine getirmeli ve devletimiz ilgili kişi, kurum ve kuruluşlara bu konuda yol gösterici olmalıdır.

Bölüm 2’de detaylı olarak belirtildiği gibi, Beyaz Listeye geçmek istediğimiz Paris MoU kriterleri yer yer AB Direktiflerinin yanında daha yumuşak kalmakta ve AB denizcilik mevzuatının emniyet ve güvenlik sağlamaya yönelik yaptırımları sertleşmektedir. Deniz ticaretinin acımasızca sürdüğü dünyada, dersini eksik çalışan, ödevini tam yapmayan yani kurallara kanunlara uymayan ülkelerin pastadan alacağı pay azalmaya mahkumdur.

Gemilerimizin Paris Mou üyesi ülkelerde tabi olduğu denetimlerde açıkça ortaya çıkmıştır ki, denizcilik sektöründe istihdam edilmiş personelimiz içinde eğitim kalitesi ve iş disiplini yönünden eksik gemiadamı mevcuttur. Bunun yanında firmaların ofis personeli ve gemiye karadan destek vermekle yükümlü personelin eğitime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir. Bölüm 3’te bahsedilen tutuklanma sebepleri içinde doküman eksikliği, bakım tutum noksanlığı, ISM Sisteminde meydana gelen zafiyet, emniyet önlemlerinin ihmal edilmesi gibi çok önemli görev hataları denizcilik alanında çalışan insanımızın bir kez daha eğitilmesinin gerektiğini göstermektedir.

Bayrak devleti denetim uzmanlarının uluslararası mevzuata hakim olmasının yanında bilgilerinin güncel kalmasını teminen İdare bünyesinde periyodik eğitimlerin sağlanması önem arz etmektedir. İdarece denetim uzmanlarının bilgilerinin güncellenmesine yönelik olarak oluşturulacak bir birimin hem AB ve diğer yabancı mevzuatın takip edilmesi hemde Milli Mevzuatımızın güncellenmesinde kritik bir rol oynayacağı açıktır. Denetim görevlerinin vakaya göre karar verebilmesini sağlayan profesyonel yargılama yeteneklerinin geliştirilmesi ve uzmanlaşmalarının sağlanması şarttır.

Yetkilendirilmiş Klas kuruluşlarının bayraklar adına belgelendirme vazifesi yetkiyi veren Bayrak adına çok kritik bir işlemdir. Türk bayrağı adına bugün belgelendirme yetkisi verilen klas kuruluşları, yurt dışında deniz elverişliliği biten gemileri denetleyerek uygun görüldüğü takdirde belgelendirmektedir. Bayrağımızın itibarı ve milli hedeflerimizin korunması açısından Yabancı klas kuruluşlarına yaptırımımız verilen yetkinin geri alınması şeklinde mümkün olsa da Türk Klas kuruluşları için tıpkı Bayrak devleti denetim uzmanlarımızın kalitesinin yükseltilmesi için yapılacak çalışmalar Türk Klas kuruluşları için de düşünülmelidir. Bugünün yerel alanda faaliyet gösteren bu kuruluşlar ileriki yıllarda uluslararası bir marka haline gelerek ülkemize kaynak ve istihdam sağlayabilir.

Ayrıca gerek Bayrak devleti ve gerekse Liman devleti olarak gemilerin kontrolü noktasında etkin ve çağdaş normlara uygun mevzuatımız bulunmamaktadır. Bu karmaşık yasal düzenlemeler karşısında mevcut kaynaklarda verimli kullanılmamakta ve israf edilmektedir. Bu durum denetimlerimizi verimsiz kılmaktadır. Deniz güvenliğinin sağlanması, denizci bir ülkenin temel amacı olmasına rağmen yukarıda belirtilen sebeplerden ötürü denetim faaliyetleri tam anlamıyla verimli yapılamamakta ve limanlarımız standartaltı gemilerin uğrak yeri olmaya devam etmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] **Malkoç, A.;** 2007 Kişisel görüşme
- [2] **Yılmaz, S.;** 2003 Dünyada liman devleti denetimi ve Türk mevzuatının AB Muktesebatıyla uyumlaştırılması için gerekli düzenlemeler, Uzmanlık tezi, DPT.
- [3] <http://ekutup.dpt.gov.tr>
- [4] [www. Parismou.org.shipdetensionlists](http://www.Parismou.org.shipdetensionlists)
- [5] www.equasis.org.shipdetensions.lists
- [6] Paris MoU Annual Report 2007 Black-Grey-White Lists

ÖZGEÇMİŞ

26.11.1978 tarihinde İstanbul'da doğdu. İlköğrenimini Pirireis İlkokulu ve Çanakkale Arıburnu ilkokulunda, orta öğrenimini Çanakkale Anadolu Lisesi ve Kocaeli Anadolu Lisesi'nde tamamladı.1997'de İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümüne girmeye hak kazandı. 2002 senesinde Uzakyol Vardiya Zabiti olarak denizcilik hayatına başladı. 2005'te Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğünde Liman Devleti Denetim Uzmanı olarak çalışmaya başladı. 2007'de Denizcilik Uzman Yardımcısı olarak Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünde göreve başladı. Halen Ankara'da bu görevine devam etmektedir.