

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ
ANABİLİM DALI
DENİZCİLİKTE EMNİYET GÜVENLİK ve ÇEVRE YÖNETİMİ
PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN DENETİM
KRİTERLERİ ve LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ
SORUNLARI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA

Orkun Burak ÖZTÜRK

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Nurser GÖKDEMİR IŞIK

İZMİR-2015

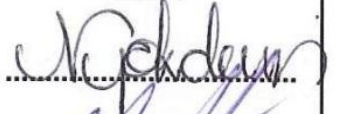
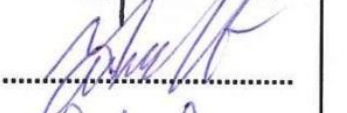
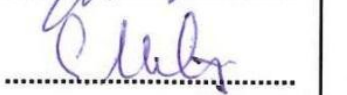
YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2011800458

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : ORKUN BURAK ÖZTÜRK
Tez Başlığı : Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma

Savunma Tarihi : 03.06.2015
Danışmanı : Yrd.Doç.Dr.Nurser GÖKDEMİR IŞIK

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>	<u>İmza</u>
Yrd.Doç.Dr.Nurser GÖKDEMİR IŞIK	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Yrd.Doç.Dr.Yusuf ZORBA	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Prof.Dr.Cengiz METİN	EGE ÜNİVERSİTESİ	

Oybirliği (X)

Oy Çokluğu ()

ORKUN BURAK ÖZTÜRK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma" başlıklı Tezi (X) / Projesi () kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../...

Orkun Burak ÖZTÜRK

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

**Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü
Sorunları Üzerine Bir Çalışma**

Orkun Burak ÖZTÜRK

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi Programı

“Zaferi, denizi kontrol altında tutan, ihtiyacı olan şeyi, ihtiyacı olduğu zaman, istediği yere ulaştırabilen ülke kazanır” sözüyle Mustafa Kemal Atatürk deniz yolunun küresel anlamdaki önemini vurgulamıştır. Bu bağlamda ulaştırma şekilleri içerisinde en büyük paya sahip olan deniz yolunun bileşenlerinden birisi de gemidir. Gemiler, denizcilik piyasasındaki rolünü ulusal ve uluslararası kurallar kapsamında gerçekleştirmektedir. Bu kuralların denetimi konusunda, bayrak devletlerinin yanında zamanla liman devletlerinin söz sahibi olması noktasına gelinmiştir. Liman devletleri, gemileri denize elverişli halde sefer yapmaları hususunda inşa, dizayn, ekipman, donanım vb. konular çerçevesinde denetlemektedirler. Liman devleti denetimleri, emniyet, güvenlik ve çevre açısından standartlı deniz taşımacılığı ile mücadelede önemli role sahiptir. Gemilerin uluslararası standartlara gelmesinde, devletlerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere yönelik yaptığı kontroller büyük önem taşımaktadır. Liman devleti kontrolleri açısından ülkeler bir araya gelerek liman devleti bölgesel anlaşmaları imzalamışlardır. Ülkemiz, Karadeniz ve Akdeniz Bölgesel Anlaşmalarına taraf olup, limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemileri denetlemektedir. Bununla birlikte Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği oluşturulmuş, denetimler yönetmelikçe uygulanmaktadır.

Tez çalışmamızda; liman devleti kontrolü kavramının kavramsal çerçeveleri çizilmiş, uygulama alanları açıklanmış, yapılan denetlemelerin

uygunsuzluk ve alıkonma gibi sonuçlarına değinilmiştir. Bu bağlamda yabancı bayraklı gemiler ve Türk bayraklı gemilerin liman devleti denetim performanslarına yer verilmiş, ülkemizde uygulanmakta olan liman devleti kontrolünün, taraf olunan bölgesel anlaşmalarla karşılaştırılmaları yapılmıştır. Çalışmanın sonunda ülkemizdeki liman devleti denetimlerini gerçekleştiren görevlilere yönelik delphi araştırması yapılmıştır.

Sonuç olarak, çalışmada Türk limanlarında uygulanan liman devleti kontrollerinin, uzmanların görüşleri doğrultusunda, denetimi yapılacak gemiye intikal edilmeden önce gemiye ilişkin dikkat edilmesi gereken faktörler ve liman devleti kontrolü sisteminin başlıca sorunları ortaya konmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Liman Devleti, Bayrak Devleti, Yabancı Bayraklı Gemi, Liman Devleti Kontrolü, Delphi

ABSTRACT

Master's Thesis

A Study on the Inspection Measures of Foreign-Flagged Vessels and Problems on the Port State Control

Orkun Burak ÖZTÜRK

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department of Marine Transportation Engineering

Maritime Safety, Security and Environmental Management Program

Mustafa Kemal Atatürk has emphasized the importance of the sea routes in the global sense as in his quote: “A country who controls the sea, and reaches whatever it needs whenever and whenever it wants can achieve the victory. In this context, one of the components which has the largest share of the seaway in transport forms is a ship. The ships have been performing their role in marine market in the context of national and international rules. Port states has come to the point on the control of these rules as well as flag states. Port states, with respect to ships that are convenient to the sea, have been inspecting within the framework of issues construction, design, equipment, manning and so on. Port state control has an important role through the struggle against substandart maritime transport in terms of safety, security, and environment. Inspections which have been made by states through foreign flagged vessels that are coming their ports have significant importance for ships to reach international standards. Regional port state arrangements have been made by countries getting together in terms of port state controls. Turkey is a part of Black Sea and Mediterranean Regional Agreement and has been checking foreign flagged vessels which have visited its ports. However, the Port State Control Directive has been established, controls are implemented by regulations.

The conceptual framework of port state control has drawn, its applications have described, the results of monitoring such as impropriety and detention has carried out in this study. In this context, port state control

performances of foreign-flagged vessels and Turkish flagged ships are included, the comparisons between port state control which is implemented in Turkey and regional agreements in which Turkey has participated have been made. At the end of the study, Delphi research has been made towards officers who perform port state controls in Turkey.

As a result, it has tried to find out factors related to ship's port state controls which have been implementing in Turkish ports before the transition through the opinion of the experts and main problems of port state control system.

Keywords: Port State, Flag State, Foreign-Flagged Vessels, Port State Control, Delphi

**YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN DENETİM KRİTERLERİ ve LİMAN
DEVLETİ KONTROLÜ SORUNLARI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xiii
TABLolar LİSTESİ	xviii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xx
EKLER LİSTESİ	xxii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

LİMAN DEVLETİ KONTROLÜNE İLİŞKİN KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. LİMAN DEVLETİ KAVRAMI, DÜZENLEME ve DENETLEME YETKİSİ	4
1.2. BAYRAK DEVLETİ KONTROLÜ, LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ ve TARİHSEL GELİŞİMİ ve 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN İNCELENMESİ	7
1.2.1. Bayrak Devleti Kontrolü	7
1.2.2. Liman Devleti Kontrolü	9
1.2.2.1. Liman Devleti Kontrolü'nün Tarihsel Gelişimi	13
1.2.2.2. Liman Devleti ve 1982 Tarihli BMDHS İlişkisi	19
1.3. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ BÖLGESEL ANLAŞMALARI (MUTABAKAT ZAPTLARI, MOU)	25
1.3.1. Paris Bölgesel Anlaşması	28

1.3.1.1. Paris Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	28
1.3.1.2. Paris Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	29
1.3.1.3. Paris Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	31
1.3.2. Tokyo (Asya-Pasifik) Bölgesel Anlaşması	32
1.3.2.1. Tokyo Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	33
1.3.2.2. Tokyo Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	34
1.3.2.3. Tokyo Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	35
1.3.3. Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar) Bölgesel Anlaşması	36
1.3.3.1. Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	37
1.3.3.2. Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	38
1.3.3.3. Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	38
1.3.4. Karayipler Bölgesel Anlaşması	40
1.3.4.1. Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	40
1.3.4.2. Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	42
1.3.4.3. Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	43
1.3.5. Abuja (Batı ve Orta Afrika) Bölgesel Anlaşması	44
1.3.5.1. Abuja Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	45
1.3.5.2. Abuja Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	46
1.3.5.3. Abuja Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	47
1.3.6. Karadeniz Bölgesel Anlaşması	49
1.3.6.1. Karadeniz Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	49
1.3.6.2. Karadeniz Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	50
1.3.6.3. Karadeniz Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	50
1.3.7. Akdeniz Bölgesel Anlaşması	51
1.3.7.1. Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	52
1.3.7.2. Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	52
1.3.7.3. Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	53
1.3.8. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması	54
1.3.8.1. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	55
1.3.8.2. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	56
1.3.8.3. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	56
1.3.9. Riyad Bölgesel Anlaşması	58

1.3.9.1. Riyad Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri	58
1.3.9.2. Riyad Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları	59
1.3.9.3. Riyad Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri	59
1.4. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ AÇISINDAN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ	61

İKİNCİ BÖLÜM

LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN KURULUŞLAR ve SÖZLEŞMELER

2.1. LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN KURULUŞLAR	65
2.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	65
2.1.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)	70
2.1.3. Klas Kuruluşları	73
2.1.4. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)	76
2.2. LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN SÖZLEŞMELER	79
2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri	79
2.2.1.1. Gemilerin Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesi (LOAD LINES)	79
2.2.1.2. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)	82
2.2.1.3. Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (COLREG)	93
2.2.1.4. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)	95
2.2.1.5. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE)	101
2.2.1.6. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW)	103
2.2.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Sözleşmeleri	108
2.2.2.1. Ticari Gemilerdeki Asgari Standartlara İlişkin 1976 Tarihli Sözleşme (ILO No.147)	108
2.2.2.2. Denizcilik Çalışma (İş) Sözleşmesi (MLC 2006)	111

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE AÇISINDAN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ

3.1.	TÜRKİYE’ DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ’ NE İLİŞKİN BAŞLICA DÜZENLEMELER	114
3.1.1.	Akdeniz Bölgesel Anlaşması	116
3.1.2.	Karadeniz Bölgesel Anlaşması	118
3.1.3.	Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (LDDY)	119
3.2.	TÜRKİYE’ DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNDE GEMİLERİN ALIKONMA ESASLARI	124
3.3.	TÜRK LİMANLARINDA YAPILAN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN ANALİZLER	135
3.3.1.	Türkiye’nin Karadeniz MOU Kapsamındaki PSC İstatistikleri	137
3.3.2.	Türkiye’nin Akdeniz MOU Kapsamındaki PSC İstatistikleri	140
3.4.	TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİNE İLİŞKİN ANALİZLERİ	142
3.4.1.	Paris MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	142
3.4.2.	Tokyo MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	146
3.4.3.	Akdeniz MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	148
3.4.4.	Karadeniz MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	151
3.4.5.	Hint Okyanusu MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	153
3.4.6.	Latin Amerika MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	156
3.4.7.	Abuja MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	157
3.4.8.	Riyad MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	158
3.4.9.	Karayip MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	158
3.4.10.	ABD Sahil Güvenliği Birimi Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler	159

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE’DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ İLE İLGİLİ
BİR ARAŞTIRMA

4.1.	ARAŞTIRMANIN AMACI	162
4.2.	ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	162
4.3.	ARAŞTIRMANIN ANA KÜTLESİ ve ÖRNEKLEM	164
4.4.	ARAŞTIRMANIN UYGULANMASI	165
4.5.	VERİ ANALİZ YÖNTEMİ	167
4.6.	VERİLER ve BULGULAR	168
4.6.1.	Birinci Delphi Turu Bulguları	168
4.6.2.	İkinci Delphi Turu Bulguları	171
4.6.3.	Delphi Araştırması Sorularına Uzmanların Yorumları	173
4.6.4.	Delphi Araştırması Bulgularının Genel Değerlendirilmesi	178
	SONUÇ	181
	KAYNAKLAR	186
	EKLER	

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABS	American Bureau of Shipping
AFS	International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships
AMIS	Abuja MOU Information System
APCIS	Asia-Pasific Center of Information System
APMIAS	Asia-Pacific Maritime Information and Advisory Service
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BO	Boarding Officer
BRM	Bridge Resource Management
BSIS	Black Sea Information System
BSM (BSMOU)	Black Sea Memorandum
BUNKERS	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage
BV	Bureau Veritas
BWM	International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments
CCC	Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers
CCS	China Classification Society
CCSS	Code of Safety for Caribbean Cargo Ships
CDEM	Construction - Design - Equipment - Manning
CFC	Kloroflorokarbonlar
CFR	Code of Federal Regulations
CIALA	Centro de Información Acuerdo de Vina Del Mar
CLC	International Convention Civil Liability for Oil Pollution Damage
CMIC	Caribbean Maritime Information Centre
CO2	Kardondioksit

COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
COTP	Captain of the Port
CRS	Croatian Register of Shipping
Ç1	1. Çeyrek Değeri
Ç3	3. Çeyrek Değeri
ÇAF	Çeyrekler Arası Fark
DİGM	Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü
DM-PERGE	Denizcilik Müsteşarlığı Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi
DNV	Det Norske Veritas
DNVGL	Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd
Dwt	Deadweight
EC	European Commission
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EMSA	European Maritime Safety Agency
EQUASIS	European-Related Quality and Safety -Ship Information System
EUROMED	Euro-Mediterranean Partnership
EYS	Emniyetli Yönetim Sistemi
FAL	Facilitation Committee
FSS Code	International Code for Fire Safety Systems
GL	Germanischer Lloyd
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GT	Gross Ton
HRS	Hellenic Register of Shipping
HSC Code	International Code for High Speed Craft
HSSC	Harmonised System of Survey and Certification
HTW	Sub-Comitee on Human Element, Training and Watchkeeping
IACS	International Association of Classification Societies
IAPP	International Air Pollution and Prevention

IBC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
IGC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk
III	Sub Comitee on Implementation of IMO Instruments
ILO	International Labour Organization
ILO 147	Ticaret Gemilerinde Asgari Standartlara İlişkin Sözleşme
ILO P147	1976 tarihli Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi 1996 Protokolü
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMDG Code	International Code for Maritime Dangerous Goods
IMO	International Maritime Organization
IMO-PERGE	Uluslararası Denizcilik Örgütü ile ilgili uygulamalarda Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi
INF Code	International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships
IOCIS	Indian Ocean Centre of Information System
IRS	Indian Register of Shipping
ISM Code	International Safety Management Code
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
ITC	International Tonnage Convention
KR	Korean Register of Shipping
kW	KiloWatt
LDDY	Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği
LEG	Legal Committee
LL	International Convention on Load Lines
LOAD LINES	International Convention on Load Lines
LR	Lloyd's Register of Shipping
LSA Code	International Code for Life Saving Appliances
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

Md.	Madde
Mdn	Medyan
MedMOU	Mediterranean Memorandum of Understanding
MedSIS	Mediterranean MOU Ship Information System
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MI	Marine Inspector
MLC	Maritime Labour Convention
MOU (MoU)	Memorandum of Understanding
MRM	Maritime Resource Management
MSC	Maritime Safety Committee
MTSA	Maritime Transportation Security Act
NCSR	Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue
NIR	New Inspection Regime
NK	Nippon Kaiji Kyokai Register of Shipping
NO_x	Azot Oksitler
NT	Net Ton
OCMI	Officer-in-Charge, Marine Inspector
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OILPOL	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil
OPA Act.	Deniz Kirliliği Önleme Kuralları
Ppm	Parts per million
PPR	Sub-Committee on Pollution Prevention and Response
PRS	Polish Register of Shipping
PSC	Port State Control
PSCO	Port State Control Officer
Res.	Resolution
RINA	Registro Italiano Navale
RiyadhSIS	Riyadh MOU Ship Information System
RO	Recognized Organization

ROGRAM	Red Operativa de Cooperacion Regional Centre Autoridades Maritimas de Sudamerica
RS	Russian Maritime Register of Shipping
RSO	Recognized Security Organization
SCV	Small Commercial Vessel Code (Caribbean)
SDC	Sub-Committee on Ship Design and Construction
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SOx	Kükürt Oksitler
SS	Standart Sapma
SSE	Sub-Committee on Ship Systems and Equipment
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TC	Technical Co-operation Committee
THETIS	The Technical Information System (Paris MOU)
TONNAGE	International Convention on Tonnage Measurement of Ships
UDHB	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
USC	United States Code
USCG	United States Coast Guard
VDR	Voyage Data Recorder
VOC	Volatile Organic Components

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: Karadeniz MOU ile Türkiye' nin 2013 Yılı PSC Verilerinin Karşılaştırılması	s. 138
Tablo 2: Türkiye' nin 2013 Yılına Ait Karadeniz Kıyısında Bulunan Limanlarındaki Gerçekleşen Liman Devleti Denetimleri	s. 139
Tablo 3: Akdeniz MOU ile Türkiye' nin 2013 Yılı PSC Verilerinin Karşılaştırılması	s. 141
Tablo 4: Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Kapsamında 2003 ile 2013 Yılları Arasında Yapılan PSC Detayları	s. 143
Tablo 5: Paris MOU Kapsamında 2013 Yılında Alıkonulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	s. 145
Tablo 6: 2013 Yılında Tokyo MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	s. 147
Tablo 7: 2013 Yılında Akdeniz MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	s. 150
Tablo 8: 2013 Yılında Karadeniz MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	s. 152
Tablo 9: 2013 Yılında Hint Okyanusu MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	s. 155
Tablo 10: Karayip MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi	s. 159
Tablo 11: ABD Sahil Güvenlik Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin 2013 Yılına Ait Emniyet ve Güvenlik Performansı	s. 160
Tablo 12: Uzlaşma Ölçütleri	s. 167
Tablo 13: Denetim Öncesi Dikkat Edilmesi Gereken Gemi Özelliklerine İlişkin Birinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu	s. 169
Tablo 14: Türkiye' de Uygulanan Liman Devleti Denetimlerinin Sorunlarına İlişkin Birinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu	s. 170
Tablo 15: Denetim Öncesi Dikkat Edilmesi Gereken Gemi Özelliklerine İlişkin İkinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu	s. 171

Tablo 16: Türkiye’ de Uygulanan Liman Devleti Denetimlerinin Sorunlarına
İlişkin İkinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu

s. 172

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Dünya’ daki Liman Devleti Kontrolü Bölgesel Anlaşmaları (MOU)	s. 27
Şekil 2: Türk Limanlarında Yapılan PSC Denetimleri	s. 135
Şekil 3: Türkiye’ de Akdeniz ve Karadeniz MOU Kapsamında 2005-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC İstatistiği	s. 136
Şekil 4: Türkiye’ de Karadeniz MOU Kapsamında 2003-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC İstatistiği	s. 137
Şekil 5: Türkiye’ de Akdeniz MOU Kapsamında 2003-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC İstatistiği	s. 140
Şekil 6: Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Kapsamında 2003-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC Grafiği	s. 144
Şekil 7: Paris MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutulma Maddeleri Analizi	s. 145
Şekil 8: Tokyo MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi	s. 146
Şekil 9: Tokyo MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutulma Maddeleri Analizi	s. 148
Şekil 10: Akdeniz MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim (Tutulma) Analizi	s. 149
Şekil 11: Akdeniz MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Alıkonma Maddeleri Analizi	s. 150
Şekil 12: Karadeniz MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi	s. 151
Şekil 13: Karadeniz MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Alıkonma Maddeleri Analizi	s. 153
Şekil 14: Hint Okyanusu MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi	s. 154
Şekil 15: Hint Okyanusu MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutulma Maddeleri Analizi	s. 155
Şekil 16: Latin Amerika MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi	s. 156

Şekil 17: Abuja MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi	s. 157
Şekil 18: Riyad MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi	s. 158
Şekil 19: ABD Sahil Güvenlik Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre DenetimTutulma Analizi	s. 159

EKLER LİSTESİ

EK 1: Liman Devleti Bölgesel Anlaşmalarının Hukuki Dayanakları Listesi	ek s.1
EK 2: Gemi Klas Kuruluşları Listesi	ek s.2
EK 3: Delphi Anket Formu	ek s.4

GİRİŞ

Denizcilik küresel anlamda, dünya ticaretinde oynadığı rol açısından önemli bir yere sahiptir. M. Kemal Atatürk “Zaferi, denizi kontrol altında tutan, ihtiyacı olan şeyi, ihtiyacı olduğu zaman, istediği yere ulaştırabilen ülke kazanır” sözüyle, deniz gücünün yanında deniz ticaretine de atıf yaparak deniz taşımacılığına dikkat çekmiştir. Denizyolu taşımacılığının, tarihi çok eskilere dayanmaktadır. M.Ö. 3200’de deniz taşımacılığının ilk örnekleri olarak belirtilen, Mısırlıların kullandıkları sahil botlarından bugüne denizyolu taşımacılığı, teknolojik gelişmelerle, paralel olarak gelişmiş ve her dönemde olduğu gibi günümüzde de ticaretin en önemli unsuru olmuştur. Deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yürütülmesindeki temel unsurlardan birisi de gemilerdir. Gemiler, yürüttükleri ticari faaliyet gereği birçok dünya ülkesine uğramakta ve bu ülkelerin limanlarını kullanmaktadırlar. Bu noktada gemilerin denizel çevre, can emniyeti ve güvenliği, işletimsel gereklilikler vb. düzenlemelere haiz olmaları ve bu düzenlemeler doğrultusunda deniz serüvenlerini yerine getirmeleri gerekmektedir. Gemilerin uluslararası standartlarda yolculuğunu gerçekleştirmesi için birçok hukukî düzenlemeler ve yaptırımlar mevcuttur. Bu hukukî düzenlemeler 1982 tarihli BMDHS’ de yer almalarının yanında, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Çalışma Örgütü gibi kuruluşlarca da oluşturulmakta olup söz konusu kuruluşlarca liman sahibi ülkelere sorumluluklar yüklemektedir. Liman sahibi ülkeler, literatürde liman devletleri kavramı olarak yer bulmakta olup, gemi denetim sisteminin önemli bir parçası olma konumuna doğru gelmiştir. Gemilerin denetiminde geçmiş yıllarda özellikle gemilerin bayrak devletleri söz sahibi iken zamanla, 1982 Tarihli BMDHS sözleşmesine müteakip, liman devleti kontrolleri rol oynamaya başlamıştır.

Ülkeler liman devleti kontrolleri bağlamında ortak bir davranış sergilemek, bilgi alış-verişi sağlamak, koordineli çalışmak amacıyla bir araya gelerek aralarında liman devleti kontrolleri anlaşmaları imzalamışlardır. Liman devletleri, ülkelerinin limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilere yönelik denetimlerini kurdukları bölgesel anlaşmalara dayanarak yapmaktadırlar. Ülkemiz, liman devleti kontrollerini etkin bir şekilde yürütmekte olup, bu denetimlerini limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilere karşı, taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları

ilgili hükümleri ve iç mevzuatında bulunan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği kapsamında gerçekleştirmektedir. Yapılan denetimler sonucu söz konusu denetime giren yabancı bayraklı gemiler, alıkonma sonucu ile karşılaşabilmekte ve dolayısıyla ticari faaliyetlerini durdurmak durumunda kalabilmektedirler.

Türkiye’de uygulanmakta olan liman devleti kontrolleri kapsamında, yabancı bayraklı gemilerin denetim kriterlerinin ve liman devleti kontrolü sisteminin sorunlarının saptanması, bu araştırmanın ana amacı olarak belirlenmiştir. Bu amacı gerçekleştirmek için liman devleti kontrollerine ilişkin yapılan çalışmalar incelenmiş, ülkemiz açısından değerlendirilerek ilgili literatür doğrultusunda nitel araştırma yöntemleri kullanılarak konuya ilişkin tespitlerde bulunulmuştur.

Tez çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, liman devleti kontrolüne ilişkin kavramsal çerçevenin oluşturulması bağlamında liman devleti kavramı açıklanarak, liman devletlerinin düzenleme ve denetleme yetkileri ortaya konulmuştur. Gemi denetiminin bir başka ayağı olan bayrak devleti kontrolüne değinilerek, liman devleti kontrolü, liman devleti kontrollerinin tarihsel gelişimi ve liman devleti ile 1982 tarihli BMDHS ilişkisi incelenmiştir. Genel bir çerçeve çizildikten sonra liman devleti kontrollerinde önemli bir yere sahip olan 9 adet Bölgesel Anlaşmalara ve bunların yanında ABD’ de uygulanmakta olan harici bir sistem olan liman devleti denetimi sistemlerine yer verilmiştir.

İkinci bölümde, liman devleti kontrollerine ilişkin kuruluşlar ve sözleşmeler konusu iki kısma ayrılarak anlatılmış, ilk kısımdaki kuruluşlar bağlamında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), gemi klas kuruluşları ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) hakkında bilgiler aktarılmıştır. İkinci bölümde liman devleti kontrollerine ilişkin IMO ve ILO sözleşmeleri detaylı olarak açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde, Türkiye açısından liman devleti kontrolleri değerlendirilerek, taraf olunan Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları ile birlikte iç mevzuatımızda bulunan düzenlemelere yer verilerek ilgili düzenlemeler detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bu düzenlemeler aracılığıyla denetime tabi tutulan yabancı bayraklı gemilerin denetleme sonucu alıkonma hükümlerine değinilerek, söz konusu gemilerin Türk limanlarındaki denetlenme performansları hem Akdeniz hem

de Karadeniz Bölgesel Anlaşması açısından aktarılmıştır. Bunun yanında Türk bayrağı taşıyan gemilerin de diğer ülke limanlarındaki liman devleti kontrolleri performansı sonuçları da verilmiştir.

Çalışmamızın dördüncü bölümünde ise Türkiye’ deki liman devleti kontrolüne ilişkin yapılan araştırma yer almaktadır. Araştırmanın metodolojisi açısından araştırmanın amacı, yöntemi, tekniği, ana kütlesi ve örneklem, veri toplama yöntemi, araştırmanın uygulanma süreci detayları ve verilerin analiz yöntemi açıklanmıştır. Buna müteakip yapılan analizler sonucu araştırmaya ilişkin elde edilen verilere ve verilerin değerlendirilmesine yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

LİMAN DEVLETİ KONTROLÜNE İLİŞKİN KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde liman devleti kontrolünün kavramsal çerçevesi çizilmekte, bu bağlamda liman devleti kavramı açıklanmakta, kavramın hukuki açıdan düzenleme ve denetleme yetkilerine değinilmektedir. Bununla birlikte başka bir gemi denetleme sistemi olan bayrak devleti kontrolü anlatılıp, liman devleti kontrolünün tanımlarına yer verilerek iki kavram arasındaki temel farklar ortaya konulmaktadır. Bu açıklamalar ile birlikte liman devleti kontrolünün ortaya çıkışı incelenmekte ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde hukuki açıdan analizi yapılmaktadır. Daha sonra liman devleti kontrollerine yönelik uygulamalar aktarılmakta, liman devletleri arasındaki bölgesel anlaşmalar detaylı bir şekilde işlenmekte, bunun yanında ayrı bir liman devleti denetimi sistemi olan ABD liman devleti denetim sistemine de yer verilmektedir.

1.1. LİMAN DEVLETİ KAVRAMI, DÜZENLEME ve DENETLEME YETKİSİ

Liman devleti kavramı ilk kez 1970 yılının başlarında kıyı devleti kavramından farklı olarak yargı yetkisine sahip bir oluşum şeklinde MARPOL görüşmelerinde ve daha sonra 1982 tarihli BMDHS' (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) 'ye şekil veren Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında ortaya çıkmıştır (Anderson, 1999: 328). Devletler hukuku enstrümanları arasına -1982 yılında Paris Bölgesel Anlaşmasının fiilen varlık kazanmasıyla - artık "bayrak devleti" ile birlikte "liman devleti" kavramı da girmiştir (Akten ve Koldemir, 2011: 93). Ancak 1982 tarihli BMDHS' de ya da herhangi bir evrensel nitelikteki doküman ya da kuruluşlarda, liman devleti veya kıyı devleti tanımı yapılmamıştır (Molenaar, 2007: 227).

Liman devleti ile kıyı devleti kavramı devletlerin limanlarda bulunan yabancı gemiler üzerinde yetkisini tanımlamada birbirlerinin yerine kullanıldığı da görülmektedir. Teamül hukukunda liman devletinin kıyı devletinden bağımsız hukukî karakteri üzerinde fazla durulmamış ve devletin limanlarda bulunan gemiler

üzerindeki yetkisi çoğunlukla kıyı devleti yetkisi olarak mütalaa edilmiştir (Aydın Okur, 2008; 47). Liman devleti liman sahibi ülkeleri işaret etmektedir (Akten ve Koldemir, 2011: 91) .

Bu kavramlarla birlikte karşımıza bayrak devleti yetkisi kavramı da çıkmaktadır. Bayrak devleti; kendi bayrağı altında tescilli olan ticari gemiler üzerinde düzenleyici kurallar uygulayan ilgili otoriteyi temsil eder (Ercan, 2010: 4). Bayrak devleti ya da geminin tescil edildiği devlet kavramları eş anlamlı olup, geminin uyrukluğunda bulunduğu devleti ifade etmektedir (Churchill ve Lowe, 1999: 257). “Bayrak devleti” deniz ticaret filosuna sahip ülkeleri sembolize etmektedir (Akten ve Koldemir, 2011: 91). Uluslararası kurallar açıkça göstermektedir ki, gemiler limandayken liman devleti yetkisi bayrak devleti yetkisinin önünde gelmektedir. Yabancı gemiler üzerinde, liman devleti yetkisinin bayrak devleti yetkisinden daha üstün olması, geminin bayrak devletinin anlaşmaya taraf olmamasına karşın, liman devletinin gemiye karşı uluslararası anlaşma kurallarını uygulaması hakkını da vermektedir (McDorman, 2000: 212).

Limanlar, kendilerini ziyaret eden yabancı gemilerin belirli ulusal/uluslararası teknik standartlara uyum konusunda ya da liman devleti sularında, deniz alanlarında ya da diğer alanlarda veya açık denizde yasa dışı faaliyette bulunup bulunmadığı konusu ile uğraşır (Molenaar, 2007: 225). Usoro’ya göre (2014: 6), liman devleti olan bir ülke, gemi sahil arası bağlantı noktaları ve tesisler (off-shore dahil) sağlar. Gemiler için demir yerleri, yük işlemleri, tamir ve limbo için rıhtımlar inşa eder. Karadan gemiye, gemiden gemiye yük transferi için yük elleçleme donanımları, bazı durumlar için off-shore tesisler kurarlar.

Liman devletinin denizcilik endüstrisi üzerinde bir takım görevleri ve rolleri bulunmaktadır. Öncelikle liman devletinin ana görevi, düşük standarttaki gemileri belirleme ve kendi sularındaki deniz kazalarını önleme olarak belirtilebilir (X.Li ve Zheng, 2008: 61). Liman devletinin deniz emniyeti ve deniz kirliliğini önleme açısından çok önemli teşvik edici rolü vardır. Hak ve yükümlülükler BMDHS, IMO, ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü- International Labour Organization) belgelerinden ve liman devleti bölgesel anlaşmalarından ileri gelmektedir. 1982 tarihli BMDHS 219. Md’de devletler, düşük standart gemilere karşı önlem alarak kendi limanlarında, limanlarına gelen yabancı gemilerin konvansiyonlara uymalarını sağlamak görevi

altındadırlar(Usoro, 2014: 6). Bir başka görüşe göre, liman devleti gücünü diğer gemiler üzerinde çeşitli şekillerde kullanır. Bu güçlerin başlıcaları denizcilikle iç içe olan göç, gümrük, balıkçılık, emniyet ve güvenlik konularıdır (Bang ve Jang, 2012; 1).

Molenaar (2007: 227) liman devleti yetkisini, açık denizlerdeki ve diğer kıyı devletlerinin deniz alanlarındaki gemi faaliyetlerinin yanı sıra, devletlerin kendi deniz alanında geniş anlamda kurallı ve kapsamlı bir şekilde müdahale edici yetkileri içermektedir, şeklinde açıklamaktadır. Churchill ve Lowe göre (aktaran Molenaar, 2007: 229). “Liman devleti yaptırımlarına örnek olarak aşağıdaki maddeler verilebilir:

- Yükün tahliye, aktarma ya da elleçlenmesini önleme
- Yakıt, kumanya ikmali, personel değişimi tamir ve dördüncü madde durumlarındaki diğer liman hizmetlerini engelleme
- Limana girişi reddetme (özel/öncelikli amaçlı ya da muhtemel olası giriş)
- Limanda gemiye katılma ya da limanda denetleme
- Ulusal mevzuatlara uyuluncaya kadar gemiyi alıkoyma (örnek; CDEM- İnşa, Tasarım, Teçhizat, Mürettebat-standartlarına göre onarım görüşmesi)
- Ulusal mevzuatı ihlal etme halinde mali ya da diğer yaptırımlar (Gemi ya da yüke tedbir)”.

Aydın Okur (2008: 63), liman devleti yetkisi hususunda iki ekolün öne çıktığını belirtmektedir. Anglo-Amerikan ekolünde liman devleti, limanlarında bulunan yabancı gemiler üzerinde tam yetki sahibidir. Fransız ekolünde ise, geminin münhasıran iç düzenini ilgilendiren ve limanın barışını, huzurunu ve düzenini tehlikeye sokmayan olaylarda liman devletinin hiçbir yetkisi bulunmamaktadır. Geminin mürettebatı tarafından kıyı devletinin barışını ya da düzenini bozacak nitelikte olmayan bir suç işlendiğinde, genellikle konuyla bayrak devleti yetkililerinin ilgilenmesine izin verilmektedir. Geminin kaptanı ya da bayrak devletinin konsolosluğu tarafından liman devletinin müdahalede bulunması talep edildiğinde liman devletinin yetki kullandığı görülmektedir. Günümüz uygulamasında çoğunlukla Anglo-Amerikan teorisi kabul edilmektedir. Liman

devletlerinin yabancı gemiler üzerinde başlıca yaptırımları, yabancı gemilerin denetlenmesi, uygunsuzluklarının kontrol edilmesi, alıkonması, yasaklanması gibi durumları içermektedir (Uso, 2014: 6).

1.2. BAYRAK DEVLETİ KONTROLÜ, LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ ve TARİHSEL GELİŞİMİ ve 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN İNCELENMESİ

1.2.1. Bayrak Devleti Kontrolü

Bayrak devleti ya da geminin tescil edildiği devlet kavramları eş anlamlı olup, geminin uyrukluğunda bulunduğu devleti ifade etmektedir (Churchill ve Lowe, 1999: 257). Bayrak devleti, devletlerin gemilere kendi bayrakları altında seyretme hakkını tanımaktadır (Churchill ve Lowe, 1999: 208).

Bayrak devleti kavramı, geminin gemi sicil limanı kimliğinin bir göstergesi olan ülke bayrağının çekilmesi uygulamasından meydana gelmektedir (Uso, 2014: 5). Bayrak devleti, bir deniz aracının kullandığı bayrağın ait olduğu devlettir. Yani, her ülke, kendi bayrağını taşıyan deniz aracının bayrak devletidir. Burada bayrak ifadesi gemiyle ilgili hakların nerede ve nasıl uygulanabileceğini ve sorumluluk derecesini belirleyen unsur olarak göze çarpmakta dolayısıyla bayrak çekme de gemi üzerindeki bayrak devleti yetkisinin geçerli olduğu ülkeyi temsil etmiş olmaktadır (Singh, 1978: 3; Gavouneli, 2007: 34).

Bayrak devleti uygulaması gemilerin, ülkelerinin yakın sularının ötesine geçtiğinde ve açık denizlerde gerekli olmaya başlamıştır (Uso, 2014: 5). Bu bağlamda, devletlerin açık denizlerde kendi bayrağı ile seyreden gemilerinin üzerinde yetkisi olduğu yıllardır bayrak devleti yetkisi olarak bilinmekte ve en eski denizcilik yetkisi ifadesi olarak göze çarpmaktadır (Aykaç, 2006:1; Gavouneli, 2007: 34).

Bir gemi aynı zamanda bayrağı altında bulunduğu devletin de sorumluluğu altındadır ve bayrak devletin de gemi üzerinde yetkisi vardır (Aykaç, 2006: 1). Bayrak devletlerinin kendi gemilerinin kontrollerindeki çeşitli görevlerini açıklamak

ve incelemek için ilk olarak geminin milliyetine bakmak esas olup onların üzerindeki yargı yetkisi hakkına bakılmaktadır (Zwinge, 2011: 297).

Gemiler sadece milliyetlerini aldıkları devletlerden hak ve kurallarını alırlar (Churchill ve Lowe, 1999: 257). Bayrak devletin görevi, kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının, hem kendi seyrüsefer güvenliğini hem de denizdeki güvenliği sağlamak amacıyla, uluslararası sözleşmelerde belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir (Eyigün, 2013: 15). Bayrak devletleri kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarına yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yük miktarı ve yükleme markası bakımlarından denetlemekle ve durumları yeterli olmayan deniz araçlarının eksikliklerini tamamlamasını sağlamakla yükümlüdür (Aykanat, 2010: 27).

Uluslararası kurallar ve konvansiyonlar altında bayrak devletleri, gemilerin uluslararası standartlar seviyesinde olmasını sağlamak durumundadırlar. Bayrak devletleri kendi bayraklarını dalgalandıran gemiler için, denizde emniyet, inşa, bakım ve denize elverişlilik, yönetim, çalışma koşulları, personel eğitimi, çatışmayı önleme konularında bazı ölçütler talep etmektedirler. Bu ölçütler ile, bayrak altındaki gemilerin kondisyonlarını gözlemlene ile ilgili olarak, özellikle her bir geminin kondisyon, donanım ve yönetim gibi konular ile ilgili gerekli uygun muayenesini içermesini sağlamalıdır (Özçayır, 2001: 24).

Bayrak devleti denetimi çalışmaları dört ana başlık altında toplanabilir (Eyigün, 2013: 16):

IMO Araçlarının Uygulanması:

- İdare adına hareket edecek kurum ve kuruluşların yetkilendirilmesi konusunda yol göstermek, bu yetkilendirme için model sözleşme taslağı oluşturarak idarelere yardımcı olmak,
- IMO araçlarının (örneğin; kontrolü yürütecek olan personelin sahip olması gereken asgari eğitim düzeyi ve tecrübenin ne olması gerektiği) uygulanmasında bayrak devletine yol göstermek,
- İdare adına tam teftiş (sörvey) ve belgelendirme işlevlerini yerine getirmesi uygun görülen kuruluşlar için ayrıntılı şartnameler hazırlamak, Emniyetli Yönetim Sistemi (EYS-ISM) kodu uygulamasında idareye yol göstermek,

- İdare adına hareket etmek üzere onaylanmış kuruluşların yetkilendirilmesiyle ilgili standartlarda, şartnamelerde, örnek sözleşmelerde değişiklik yapmak, bayrak devletlerinin kendi performans değerlendirmelerini yaptıkları formun formatını hazırlamak ve performans ölçütlerini belirlemek, bu konuda bir veri tabanı oluşturmak.

Liman Devleti Kontrolü:

- Deniz aracında işletim gereklerinin kontrolü için yol göstermek,
- Liman devleti denetimi görevlilerinin sahip olması gereken eğitim ve nitelikleri belirlemek,
- Liman devleti denetimi görevlilerinin yönetimi ile ilgili Kodu hazırlamak,
- Liman devleti denetimi için işlem kuralları (prosedürler) oluşturmak.

Sörvey ve Belgelendirme:

- İdare tarafından tanınmış kuruluşların (Recognized Organization- RO) yetkilendirilmesi,
- Sörvey için yol gösterici işlem kuralları ve bunların revizyonu,
- Muafiyet Belgeleri,
- HSSC (Harmonized System of Survey and Certification –Uyumlaştırılmış Tam Teftiş ve Belgelendirme Sistemi)’ nin hava kirliliği konusundaki Denizde Kirliliği Önleme Sözleşmesi (MARPOL) Ek 6.nın içine alınması,
- Ro-Ro yolcu gemilerinin program dışı denetimleri için yol göstermek.

Kaza İstatistikleri ve Soruşturmalar:

- Kaza raporları ve kaza incelemeleri,
- Deniz kazaları ve olaylarının soruşturması ile ilgili kodun hazırlanması

1.2.2. Liman Devleti Kontrolü

Liman devleti kontrolü ile liman devleti yetkisi kavramları aynı anlama gelmemektedir Liman devleti kontrolü, liman devleti yetkisi gibi liman devletinin denizcilik emniyeti ya da çevre kirliliği konularındaki ihlal iddiaları gibi durumlarda dava açma gibi hakları içermemektedir (Bang ve Jang, 2012: 170). Liman devleti kontrolü, ziyaretçi gemilere yerel yasa ve standartların uygulanması ile ilgili olup limana giriş yapacak gemilerin girişlerinin önlenmesi ile uğraşmaz. Liman devleti

gemilerin liman girişı için gerekli kondisyona getirilmesi durumlarını da kapsamamaktadır (Mc Dorman, 2000: 217). Liman devleti kontrolü ülkelerin kendi sınırlarında, düzeltici önlemler alınıncaya ya da en yakın tersanede tamir talebinde bulununcaya kadar geminin alıkonulması gibi idari yaptırımları içermektedir. Yabancı bayraklı gemilere dava açılması liman devleti yetkisi özelliklerinden olup, liman devleti kontrolü kavramından daha geniş anlamda kullanılmaktadır (Bang ve Jang, 2012; 170).

Liman devleti kontrolünün, denizlerde bayrak devleti kontrolü gibi bir denetim sistemi mevcut iken gün geçtikçe daha da önem kazanması tesadüfi değildir. Bu noktada “Liman devleti kontrolü sık sık son emniyet ağı olarak adlandırılır”. Liman devleti kontrolü, bayrak devleti ve klas kuruluşları tarafından oluşturulan ancak etkin işlemeyen eski bir ağ olan deniz emniyet ağından sonra, bu ağı sağlamlaştırmak için oluşturulan bir kavramdır (Streeter ve diğerlerinden aktaran X. Li ve Zheng, 2008: 61). Bayrak Devleti eğer uluslararası bir sözleşmeye taraf ise, bayrağı altında bulunan gemilerin o sözleşmenin gerekliliklerini yerine getirmesinde ve bunların sürekliliğinin sağlanmasında öncelikle ve tek sorumlu olan kurumdur. Bayrak devletlerinin sorumluluklarını yeteri kadar yerine getirememesinden dolayı standart altı gemiler ortaya çıkmakta ve deniz emniyeti açısından riskli durumlar oluşmaktadır. İşte kontrol mekanizmasının zayıf olduğu bu noktada liman devleti kontrolü ortaya çıkmıştır ve denizcilikte emniyetin ağının önemli bir parçası olmuştur (Eyigün, 2013: 17) .

Bayrak devletleri tarafından gemilere verilen belgelerin kimi zaman geminin gerçek fiziki durumunu yansıtmaması ve özellikle kolay bayrak devletlerinin gemilerin düzenli denetlenmesi görevini yerine getirememeleri sebebiyle, milletlerarası toplum ek bir savunma hattı olarak liman devleti yetkisini milletlerarası deniz hukukuna takdim etmiştir (Aydın Okur, 2008: 243). Bu durumu Chiu ve diğerleri (2008: 207) “şayet tüm bayrak devletleri görevlerini başarılı bir şekilde ifa etselerdi liman devleti kontrollerine gerek kalmazdı” görüşüyle desteklemektedir. Liman devleti denetimi, uluslararası deniz taşımacılığında genel kabul görmüş temel uluslararası kuralların ticaret gemilerince yolunca/usulünce uygulanıp uygulanmadığı, uluslararası standartların korunup korunmadığı bağlamında ticaret gemisinin uğrak yaptığı liman(lar)ın devlet(ler)ince denetlenmesini öngörmektedir.

Bir anlamda, liman devletine bayrak devletini denetleme hakkı bahşeden uygulamadır (Akten ve Koldemir, 2011: 92).

Liman devleti kontrolü, içsularda yabancı bayraklı gemiler üzerinde liman devletine yargı yetkisi sağlayan bir kuraldır. Liman devleti gücü aşağıdaki maddeleri içermektedir (Abdu, 1999: 3):

1. Gemi sertifikalarını denetleme
2. Geminin fiziksel denetlenmesi
3. Ek olarak, sebebini ispat etme koşulu ile gemiyi alıkoyma

Liman devleti kontrolü kavramı, ziyaretçi konumundaki yabancı bayraklı gemilere, liman otoritelerinin taahhütleri aracılığıyla denetimler uygulama, düzeltici önlemler tatbik ettirme (örneğin; düzeltme amaçlı alıkoyma) gibi yollarla, gemilerin uluslararası alanda kabul görmüş standartlarına uygunluğunu geliştirmek için ortaya çıkmıştır (Molenaar, 2007: 22). Liman devleti kontrolü (PSC), gemi kondisyonlarını tetkik etmek ve gemilerin başlıca uluslararası denizcilik sözleşmelerine uyumlarını sağlamak için, kıyı devletlerinin kendi limanlarında bulunan yabancı bayraklı gemilere yönelik yaptıkları denetimlerdir (Anderson, 2002: 1).

IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)' nun gemilerin standartlarının yükseltilmesi ve deniz güvenliğini istenilen düzeyde tesis edebilmesi için uygulamaya koyduğu yöntem ise liman devleti kontrolü (PSC) uygulamasıdır (Aykanat, 2010: 28). IMO, liman devleti kontrolünü; ulusal bir limanda bulunan yabancı bayraklı gemilerin kondisyonlarını soruşturmak bunun yanında gemilerin uluslararası düzenlemelerin gereklerine uygun olarak işletilmeleri ve yönetilmeleri için denetlenmesi işlemi olarak tanımlamaktadır (www.imo.org, 11.02.2015). Yavuz' a göre (2003), Liman Devleti Kontrolü, bir ülkenin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin durumunun ve ekipmanının uluslararası sözleşmelerde belirtilen ölçütlere, gemi personelinin ve işletiminin ise uluslararası hukuka uygunluğunun denetlenmesidir.

Liman devleti denetimi; bir ülkenin kendi limanlarında; uluslararası sefer yapan yabancı gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları bakımından uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunu denetlenmesi ve uygun olmayan gemilere yaptırım uygulamasıdır (Aykanat, 2010). Liman devleti denetimi, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi,

seyir güvenliğini sağlanması, gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi amacıyla, bir devletin limanında bulunan yabancı gemilerin çeşitli açılardan milletlerarası standartlara uygunluğunun denetlenmesidir (Aydın Okur, 2008: 243). Liman Devleti Kontrolü, bir devletin, karasularındaki yabancı bayraklı gemilere güvenlik, emniyet ve çevre ile ilgili olarak uluslararası kurallar, yürürlükte bulunan protokol ve tadillerinin bağlayıcı kurallarıdır (Ercan, 2010: 43).

X.Li ve Zheng'e göre (2008: 61), liman devleti kontrolünün ana fikri, bir geminin yabancı bir ülkedeki limana gitmesi durumunda, geminin IMO standartlarına elverişliliğinin liman devleti tarafından denetlenmesidir. Liman devleti kontrolünün özü, liman devletinin kendi limanlarını ziyaret eden gemilere kendi kurallarını, yasalarını uygulamasından geçer. Limanların devletin bir parçası olarak kabul edildiği göz önüne alınarak, devlet yargı yetkisini buralarda kendi topraklarındaki gibi kullanabilir. Bu açıdan limanlardaki yabancı bayraklı gemiler de sanki ülke topraklarındaki yabancı uyruklu bir şahıs gibi değerlendirilir (Mc Dorman, 2000: 210).

Liman devleti kontrolünün kendi çeşitli yapılarındaki amacı, uluslararası standartlara olduğu kadar devletin gözettiği başlıca kurallara da uymayan gemileri tespit edip elemektir. Gemiler koşullara uymadığı durumda denetçi devletin ilgili birimi uyumun tamamlandığından emin olmak için kontroller gerçekleştirebilir (IMO, 2000: 4,5). Liman devleti denetiminin amacı, gemilerin milletlerarası sözleşmelerde belirtilen standartlara uygunluğunu denetlemede yetersiz kalan bayrak devletlerinin - özellikle de kolay bayrak devletlerinin- sebep olduğu açığı gidererek, standart altı gemilerin denizlerden temizlenmesini sağlamaktır (Aydın Okur, 2008: 242).

Liman Devleti Kontrolü, standart altı gemileri belirlemek ve ortadan kaldırmak için gösterilen uluslararası uygulamanın bir kısmını teşkil eder. Liman devleti kontrollerinde hedef, standart altı çalışan gemileri belirleyerek, limanlar arasındaki rekabetin koşullarının olumsuz etkilenmesini önlemektir, şeklinde özetlenebilmektedir(Ercan, 2010: 43).

Bir ulus kendi sularındaki yabancı bir gemiden kendi kurallarını uygulamasını isteyebilir ve belirli uluslararası konvansiyonlara taraf uluslar kendi sularında çalışan diğer uluslara ait gemilerin bu konvansiyonlarda sıralanan

yükümlülükleri yerine getiriyor olduğunu onaylamak için yetkilendirilir (Aykaç, 2000: 1,2). Gemiler bir kıyı devletinin limanı ya da diğer iç sularında iken, kıyı devletinin toprak egemenliği içindedirler (Churchill ve Lowe, 1999; 54). Gemiler yabancı bir liman ya da diğer iç sulara girdiğinde, kıyı devletlerinin toprak egemenliği yetkisinde bulunmuş olurlar (Mc Dorman, 2000; 217). Liman devleti kontrolü, yabancı gemilerin bir ulusun hükümlerinin uygulandığı sularda olması hallerinde bu gemilere o ulusun otoriteleri tarafından uygulanan bir denetim işlemi olarak özetlenebilir (Aykaç, 2000: 1).

Liman devleti kontrolü son emniyet ağıdır. Emniyet ağı açık denizlerdeki ticarete düşük standartlı gemileri önlemek için kurulmuş bir sistemdir. Bu ağ 6 ana unsurdan oluşmaktadır (Özçayır, 2001: 93) :

1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) uluslararası konvansiyonları
2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) konvansiyonları
3. Bayrak devleti kontrolü
4. Klas kuruluşları
5. Denizcilik sigortası endüstrisi
6. Liman devleti kontrolü

Liman Devleti Kontrolü denetim mekanizması, uluslararası antlaşmalarla oluşturulmaktadır fakat bu antlaşmalar uluslararası sözleşme niteliği taşımayan, bölgesel anlamda üye olan ülkeler tarafından imzalanan mutabakat zaptları (Memorandum of Understanding, MOU) şeklindedir (Eyigün, 2013: 17).

1.2.2.1. Liman Devleti Kontrolü' nün Tarihsel Gelişimi

Tüm devletlerin haklarını koruyan 15.yy Denizlerin Serbestisi doktrini, ülkelerin gemilerinin dolaşmasında ve okyanus kaynaklarının yönetilmesi için kullanılmaktaydı. Zamanla uluslar insanlığın refahı ve küresel ticaret için denizlerin kullanılması konusunda en iyi yönetim metoduna doğru kaymaya başladılar (Uso, 2014: 5). Günümüzde ise denizlerde seyir ve sefer tam serbestisi vardır; ancak liman hizmetlerinden yararlanabilme eskisi gibi serbest değildir. Cenevre'de kabul edilmiş "Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Konvansiyon ve Statü (Cenevre,1923)," bütün ticari limanların uluslararası deniz taşımacılığına açık

tutulacağını ve giriş-çıkış serbestisine sahip olduğunu belirtse de bu Konvansiyon hükümleri artık geçerliğini yitirmiş görünümündedir. Zira “Liman devleti denetimi” mekanizmasıyla gemilerin limana girip çıkabilmeleri ve yük alıp verebilmeleri konusundaki serbesti, öngörülen “seçicilik” enstrümanı ile artık kontrollü serbestiye dönüşmüştür (Akten ve Koldemir, 2011: 91).

Deniz taşımacılığına yönelik getirilen düzenlemelere bakıldığında bunların en temel sebepleri arasında deniz kirliliğinden korunma ve denizde can emniyeti gelmektedir. Bu noktada temel sebeplerden biri olan deniz kirliliği olaylarına değinmek gerekmektedir. 1967 yılında, Torrey Canyon’ dan denize 100.000 ton petrol sızıntısı tüm dünyayı şoka uğratmıştır. Dünya devletleri bir araya gelerek 2 yıl sonra (1969 yılında) Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmesini (CLC 1969) imzalamışlardır. Bu sözleşme felaketleri düzeltmeye değil sadece telafi etmeye yönelik bir sözleşmedir (Abdu, 1999: 2). Bu felaketten sonra, IMO bünyesinde yürütülen çalışmalardan ayrı fakat IMO kararları doğrultusunda olarak gemilerin - liman devletince – denetlenmesi mekanizmasının oluşturulması çabaları ilk ürününü Lahey (Hague) Memorandumu (Anlaşması) ile vermiştir (Akten ve Koldemir, 2011: 94). Söz konusu bu anlaşma 1978 yılında Hague (Lahey)’ de 8 Kuzey devletinin bir araya gelmesi ile imzalanmıştır (Özçayır, 2001: 3). Bu anlaşma genel olarak gemideki yaşam ve çalışma koşullarının ILO Konvansiyonu No.147’e uygun olarak uygulamasıyla uğraşmıştır (Eyigün, 2013: 17). Bir başka ifade ile anlaşmanın arka planı 1976 yılında Uluslararası Çalışma Konferansı’nın denizcilik oturumunda oluşturulan ‘Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (Merchant Shipping Convention- Minimum Standart)’ olup, genellikle ILO sözleşme No. 147 olarak bilinmektedir (Özçayır, 2001: 3).

IMO sözleşmeleriyle ilgili olarak liman devleti kontrolünün kapsam ve doğasına ilişkin soruların sabit faktörleri ilk olarak 1974 yılında IMO’ da kolay bayrak gemilerinin kontrolü ile ilgili bir belgenin Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) tarafından sunulmasına takiben üstlenildi. O zamanda, Deniz Emniyet Komitesi (MSC), IMO’ nun gemi denetimi ile ilgilenmesinin standart altı gemilerin çalışmasını önlemek için öncelikli olduğunu, bayrağa bakılmaksızın bazı gemilerin seyredebilmesini kaydetti. İlk adım olarak MSC, SOLAS ve LL 66 kapsamında gemilerin kontrolü için tavsiye prosedürleri geliştirildi. Kurul 1975

yılındaki 9. Oturumu olan 16 Aralık tarihli oturumda Res. A. 321 (IX) düzenlemesini kabul etti. Standart altı gemilerle mücadele açısından bu sözleşmeler limanlarını ziyaret eden tüm yabancı gemiler için anlaşma taraflarına denetim hakkı verdi ve emniyet ve sağlık açısından tehlikeleri saf dışı bırakma için tüm ölçüleri belirledi. Sözleşme bu hakkın gemileri ve sözleşmeyi onaylamayan bayrak devletlerini de kapsadığını belirtmiştir (Abdu, 1999: 2).

Hague Memorandumu 8 Avrupa ülkesi tarafından ticaret gemilerinin denetlenmesinde uyum ve eşgüdüm sağlanması amacıyla oluşturulmuştur (Akten ve Koldemir, 2011: 96). Bununla birlikte konvansiyonda üye devletlerin limanlarına giriş yapmış gemilerin denetlenmesi amaçlanmıştır (Özçayır, 2001: 3). Lahey Memorandumunun esas aldığı temel felsefe (Akten ve Koldemir, 2011: 95):

- Gemilerin denize elverişliliklerinin günün koşullarına uygun düzeye getirilmesi,
- Düşük standartlı gemilerin standartlarının kabul edilebilir düzeye getirilmesinin sağlanması, idi.

Ancak, bu sefer de mutabakat zaptı yürürlüğe girmek üzereyken 17 Mart 1978’ de Dünya, “Amoco Cadiz” gemisinin (123680 dwt) 230.000 ton petrolü Britanya kıyılarına sızdırması ve buna bağlı 400 km’lik bir kıyı şeridinin kirlenmesi sonucu tekrar şoka uğramıştı. Amoco Cadiz felaketinin toplam ekonomik kaybı 1978’ de 290 milyon dolardı. Bu meblağ birkaç parçaya aşağıdaki gibi dağılmıştır (Abdu, 1999: 2):

- a) Gemi ve yük kaybı, sosyal tesis kaybı, hukuksal ve araştırma maliyeti ve insan sağlığına zararı
- b) Acil müdahale, temizlik ve çevresel yenileme faaliyetleri, ticari olmayan canlılar ve deniz kuşları kayıpları, iş sanayiinden gelen gelir kaybı, bireysel mülkiyet kaybı
- c) Yerel hükümetin gelir azalması, çeşitli sanayilerdeki azalan çıktılarının ikincil etkileri ve hükümet tarafından zarar ve mali kayba uğramış kişilere ödeme

Bu olay Avrupa’ da özellikle Fransa’ da şiddetli politik ve halk gösterilerine sebep olup daha da ötesinde deniz emniyetine ilişkin daha sıkı düzenlemelere yol açmıştır (Vooegel, 2001: 3). Şüphesiz ki, böyle büyük sızıntıların tüm dünya üzerinde çok büyük etkileri bulunmaktadır (Abdu, 1999: 2). Bu büyük etkiler, temel esasları denizde can güvenliği, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, gemide yaşam

ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi olarak belirtilen daha detaylı bir mutabakat zaptı ile sonuçlanmıştır (Eyigün, 2013: 17).

Lahey Memorandumu istenen sonucu vermeyince, dar olan kapsamı, daha sonra kabul edilen uluslararası kurallarla genişletilerek Paris Memorandumu şekillendirilmiştir. Paris Memorandumu 28 Ocak 1982 tarihinde Paris'te imzalanmıştır (Akten ve Koldemir, 2011: 95,96). Sonradan Paris MOU olarak tanınmaya başlanan Liman Devleti Kontrolü yapısı Şubat 1982'de kurulmuş ve başlangıçta 14 Avrupa ülkesi tarafından imzalanmıştır. Bu antlaşma 1 Temmuz 1982'de yürürlüğe girmiştir (Eyigün, 2013: 18). 01 Temmuz 1982'den bu yana yürürlükte olan Memorandum' un açık adı, "Liman Devleti Tarafından Gemilerin Kontrolü Hakkında Memorandum" dur (Akten ve Koldemir, 2011: 95).

Hague Memorandumu Paris Memorandumunun varlık kazanmasıyla birlikte yürürlüğünü yitirmiştir. Paris Memorandumu, 14 Avrupa ülkesinin katılımıyla oluşturulmuş bir *ortak davranış* belgesidir. Gemilerin, liman devleti tarafından kontrolü amacıyla düzenlenmiştir (Akten ve Koldemir, 2011: 95).

Denizcilik endüstrisindeki aktivitelerin telaşının bir başka en zararlı etkisi can kaybı ile ilintilidir. Bu durum 1948' e kadar hükümetlerin uluslararası denizde can emniyeti sözleşmesini onaylamasıyla ölçülmekteydi. Genel olarak can kaybı ya da can emniyeti sorunu mevcut tüm denizci ulusların denizcilik geleneklerinde yerleşik değildir. Bu, her zaman bayrakların es geçtiği ve dolayısıyla tüm denizci ulusların sorunları hafifletmek için bazı sorumluluk taşımaları gerektiği bir problemidir. Bununla birlikte öncelikle sorunun kapsamı tespit edilmesi gerekmektedir (Abdu, 1999: 2).

Paris Mutabakat Zaptı' ndan sonra denizlerde dikkat çekici olaylar meydana gelmeye devam etmiştir. Bayrak devleti denetimi ile başlayan denizlerde emniyet ağı klas kuruluşları, sigortalar, IMO ve ILO dökümanlarının getirdiği yeniliklerle beraber emniyet ağının son parçası olan liman devleti kontrolünün önemi 1990'lı yıllar periyodundan tekrar öne çıkmıştır. Bu açıdan önemli bir zaman dilimi içerisinde denizcilik komitesi bayrak devletleri üzerinde etrafıca bir kontrol sağlamaya dayanmaktaydı. Bunu başarmak özellikle kolay bayrak uygulamasının ortaya çıkmasıyla çok zor hale gelmiştir. Bayrak devletleri ve klas kuruluşları tarafından uygulanan kontrol mekanizması endüstrideki standart altı gemileri ortadan

kaldırmak için yeterli olamamıştır (Özçayır, 2001: 1). Bu yetersizliğin net örneği “San Marco” olayında görülebilmektedir. Bu olay uluslararası emniyet ağındaki eksikliklerin bir resmidir. San Marco, daha sonra “Soral” diye bilinen gemi 1968 yapımı Panamax tipi bir kuru yük gemisidir.

Bu geminin sahibi yasal adresinde levhası dışında herhangi bir gerçek varlığı bulunmayan bir firmaydı. Gemi 1991 yılının Mart ayında “Sea Management” isimli bir işletmeye 3,2 milyon dolara satıldı. San Marco adında ticari faaliyette bulunan gemi başka bir sahte firma olan “Nicosia Shipping Cyprus” namına çalışıyordu. 1993 yılının Mayıs ayında Kanada Sahil Güvenlik (CCG) tarafından yapısal düzenleme, yangınla mücadele ve can kurtarma konularında ciddi kusurlar görülmesiyle alıkonuldu. Olaya müteakip geminin Koruma ve Tanzim Sigortası (P&I) korumasını geri çekti. Armatör, geminin klas kuruluşu olan Breau Veritas (BV)’ den ivedilikle tamir talebinde bulunmak yerine bir denetimden sonra klasla anlaşmasını feshetmişti.

1993 yılının Mayıs ayında gemi “Breau Veritas” dan “Hellenic Register of Shipping (HRS)” klas kuruluşuna transfer oldu ve söz konusu HRS klas tarafından denetlenip “iyi kondisyonda, düzgün çalışır” olarak bulundu. Gemiye herhangi bir onarım gereklilikleri uygulanmadan temiz sertifikalar verildi. Gemi 1995 yılına kadar geçerli olan tavsiye hükümleri içermeyen sertifikalara ve belgelere sahipti. Aynı yılın Haziran ayının sonuna doğru Kanada Sahil Güvenliği tarafından San Marco gemisine armatörün isteği üzerine Vancouver limanından yedeklenerek kalkış izni verildi. Bununla birlikte, HRS imzalı temiz sertifikalar ve 1995 yılına kadar geçerli olan BV sertifikaları olmasına rağmen Kanada Sahil Güvenliği sadece yedeklenerek insansız çalışır pozisyonunda kalkışa izin vermişti. Kanada Sahil Güvenliği’ nin geminin yerel bir onarım görmesi için armatörü zorlama konusunda hiçbir yasal gücü bulunmamaktaydı. Çok geçmeden gemi Kanada sularından çıktığında yedeklenmeden çıkıp mürettebat helikopter yardımıyla gemiye katıldı. Bundan sonra tamir görmemiş vaziyette, temiz Hellenic Register of Shipping sertifikaları ile ticari faaliyetine devam etti. Burada açıkça görülmektedir ki, Kanada liman devleti kontrolü kalkıştan önce tamir için bir yaptırım hakkına sahip olsaydı, gemi denize elverişsiz kondisyon ve tehlikeli şekilde ticarete bulunamayacaktı (Özçayır, 2001: 2).

1993 yılının Kasım ayında, gemi Güney Afrika kıyılarının 150-200 mil kadar açıklarında Fas' tan Endonezya' ya doğru seyrederken 5000 ton yük içeren 1 nolu ambarının her iki tarafından bazı 14x7 m'lik posta kaplamalarını kaybetti. Gemi sığınacak bir liman olan Cape Town'a gidip akabinde lojistik bölümü tarafından alıkonuldu. Onarım için yüklü miktarda para harcamadan ticaretine devam etmesinin mümkün olmadığı gibi, gemi daha sonra açık arttırma ile hurda sıfatında satıldı. San Marco olayının gösterdiği üzere armatörler, klas kuruluşları, sigortacılar, bayrak devleti kuruluşları işlerini yapmakta başarısız olmuşlardı (Özçayır, 2001: 2).

Bir başka yetersizlik örneği de 1999 yılının Aralık ayında gerçekleşen "Erika" olayı olup bu olay büyük bir mevzuat revizyonu istenmesine yol açtı. 12 Aralık 1999 tarihinin erken sabahında, Malta kayıtlı tanker olan Erika gemisi, Britanya kıyılarının yaklaşık 60 mil uzaklığında, Biskay Körfezi'nde, fırtına şiddetindeki sert rüzgarlar sebebiyle ikiye ayrıldı. Tanker 31000 ton fuel oil taşıyordu (Özçayır, 2001: 3).

Erika felaketinin sebepleri incelendiğinde, bayrak, klas, yaş, kiracı vb. faktörlerin rol oynadığı görülmektedir. Erika tanker endüstrisini doğal serüvenini yansıtıyordu. Kiracı Fransız, armatör İtalyan, personel Hintli, bayrak Malta'ydı. Bununla birlikte Erika olayı, gemi yönetiminde birçok ulusun söz sahibi olduğu tek kaza da değildi. Kolay bayraklı gemilerin yol açtığı pek çok petrol kirliliği olayları bulunmakta ancak hiçbirisi bu olay gibi dikkat çekici olmamıştır (Özçayır, 2001: 3).

Erika olayı, klas kuruluşları ve liman devletlerinin, bayrak devleti ve endüstri denetçilerinin denetimleri altında taşıdığı gerekli sertifika açısından önceki birçok olaydan farklı olarak cereyan etmiştir. Gemi, emniyet ağındaki tüm birimleri delmiştir. Battığı tarihte Erika'nın klas ve yasal belgeleri geçerliydi. Gemi RINA (İtalyan Denizcilik Klası) klaslı olup bu klas da Uluslararası Klas Kuruluşları (IACS) birliğine kayıtlıdır. Gemi EYS' si RINA tarafından sertifikalandırılmış bir İtalyan şirketi yönetimindeydi. 1991 ve 1999 yılları arasında 16 kez liman devleti kontrolü denetçileri, 2 kez de bayrak devleti kontrolü denetçileri tarafından denetlenmiştir. Bu denetimler önemli petrol denetimleri ya da klas kuruluşları denetimlerini içermemektedir. Erika birçok petrol şirketi tarafından 1990 yılları boyunca kiralanmıştır. Texaco, Exxon iştirakli Standard Shipping, Repsol ve Shell denetçileri yük taşıma konusunda geminin uygun olduğunu onaylamıştı. Gemi battığında yük

TotalFina tarafından onaylı idi. Erika, 1999 Aralık ayında tanker olarak kabul edilmeden önceki ağır denetlemeleri uygulayan önemli petrol şirketleri tarafından tasdik edilmişti (Özçayır, 2001: 3). Sanmarco olayından 6 yıl sonra, “Erika” olayı endüstrinin emniyet ağının radikal bir şekilde tekrar gözden geçirilmesine sebep olmuştur (Özçayır, 2001: 2).

IMO, Kasım 1991’de A.682 (17) sayılı “Gemilerin ve Atıklarının Denetiminde Bölgesel İşbirliği Kararını” onaylayarak standart altı gemilerin ortadan kaldırılmasını amaçlamış ve tüm dünyada, 1982 yılında Avrupa Bölgesinde kurulan Paris Liman Devleti Denetimi örnek alınarak bölgesel Liman Devleti Denetimleri kurulmasını önermiştir. Karar, Paris MOU’ ya ve liman devleti denetimine taraf olan diğer ülkeleri, bölgesel antlaşmaların sonuçlanmasında ve bilgi sistemleri ile Liman Devleti Denetimi bilgilerinin değişiminin uyumlaştırılması için bölgeler arası işbirliğinin geliştirilmesinde yardımcı olmaya çağırılmaktadır (Hoppe, 2000). IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) konvansiyonları devletlere yabancı gemileri kendi limanlarında iken Liman Devleti Kontrolleri (PSC) denetimlerini gerçekleştirmesine olanak sağlamıştır (IMO, 2000: 1,2).

1.2.2.2. Liman Devleti ve 1982 Tarihli BMDHS İlişkisi

1982 tarihli BMDHS’ de liman devleti konusu bazı maddelerde göze çarpmaktadır. Sözleşmenin liman devleti kavramını ele alış şekli aşağıdaki gibidir:

Madde 25 ‘ in incelenmesi- Kıyı Devletinin Korunma Hakları:

“Gemilerin iç sulara geçmesi veya içsuların dışındaki bir liman tesisine uğraması halinde kıyı devleti, bu gemilerin iç sulara girişinin veya bu gibi bir liman tesisine uğramasının tabi olduğu şartların her türlü ihlalini önleyecek tedbirleri de alma hakkına sahiptir” (Kuran, 2009: 313).

Aslında uygulama yetkisi ile ilgili olan bu madde aynı zamanda liman devletinin düzenleme yetkisini de içermektedir (Molenaar, 1998: 103). Aynı zamanda devletleri kendi limanlarındaki yabancı bayraklı gemilerin denizcilik standartlarındaki sözleşmelerin ihlalini önlemeleri için gerekli adımları atma konusunu güçlendirir (Anderson, 2002: 3).

Madde 211'in incelenmesi- Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme:

“Yabancı gemilerin kendi liman veya iç sularına giriş yapmalarının veya açık-kıyı terminallerinde durmalarının şartı olarak deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için özel gerekler (şartlar) saptayan devletler, bu gibi veya daha fazla devletin politikalarını uyumlaştırma çabasıyla bu şartları aynı şekilde saptaması halinde söz konusu bildirim hangi devletin bu gibi iş birliği düzenlemelerini katıldığını belirtecektir. Her devlet, bayrağını taşıyan veya ülkesinde tescil edilmiş bu geminin kaptanından; aynı bölgede anılan işbirliği düzenlemelerine katılan bir devletin karasularında seyrettiği zaman o devletin isteği üzerine; bu işbirliği düzenlemelerine iştirak etmiş olan aynı bölgenin başka bir devletine tercihen yoluna devam edip etmediği hususunda bilgi vermesini ve eğer ediyorsa, o devletin limana giriş şartlarına uyup uymadığını belirtmesini isteyecektir. Bu madde, bir geminin zararsız geçiş hakkını zararlı şekilde kullanmasına veya madde 25 paragraf 2'nin uygulanmasına helal getirmez “ (Kuran, 2009: 373).

211/3 maddesi liman devleti yetkisi kavramının temelini oluşturur. Başka bir ifade ile 211. Madde liman devleti yargı yetkisinden farklı olarak yasama yetkisine değinir (Özçayır, 2001: 80). Bu madde liman devletine, deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi amacıyla iç sulara, limanlara veya açık kıyı terminallerine girecek yabancı gemilerle ilgili özel şartlar belirleme yetkisi verilmektedir kıyı devleti gemilerin iç sulara girişinin veya limanlara uğramasının tabi olduğu şartların her türlü ihlalini önleyecek gerekli tedbirleri alma hakkına sahiptir (Aydın Okur, 2008: 218, 219). Bahsedilen iş birliği düzenlemelerinden kasıt ise liman devleti denetimi konusunda yapılan mutabakat zabıtları yeni standartlar getirmeyen, yalnızca halihazırda mevcut olan kural ve standartların uygulanmasını harmonize eden düzenlemelerdir (Molenaar, 1998: 104). Ancak Aydın Okur'a göre (2008: 220) md. 211/3'teki “işbirliği düzenlemeleri” nin liman devleti denetimi konusunda yapılan bölgesel mutabakat zabıtlarını kapsadığı kabul edilmelidir

Madde 216'nın İncelenmesi- Boşaltma (damping) Yolu ile Oluşan Kirlenme ile İlgili İcra Tedbirleri:

“Bu sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanunlar ve düzenlemeler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar ve diğer diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen kurallar ve standartlar aşağıdakiler tarafından icra edilecektir:

a) Karasuları ve münhasır ekonomik bölge içinde veya kıta sahanlığı üstüne yapılan boşaltmalar bakımından kıyı devleti;

c) Karasularında veya açık-kıyı tesislerindeki artık veya diğer maddeler yükleme işlemleri bakımından herhangi bir devlet”(Kuran, 2009: 376).

Madde 218’ in İncelenmesi- Liman Devletinin İcra Yetkisi:

“Bir gemi kendi isteğiyle bir devletin bir limanında veya bir açık-kıyı terminalinde bulunduğu sırada, liman devleti; söz konusu gemiden, iç suları, karasuları veya münhasır ekonomik bölgesi dışında, yetkili milletler arası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen milletlerarası kural ve standartları ihlal etmek suretiyle, yapılmış olan herhangi bir atı (boşaltma) sebebiyle soruşturma yapabilir ve deliller haklı kıldığında dava açabilir.

Diğer bir devletin iç sularında, karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde gerçekleştirilen bir (atık-boşaltma) ihlali ile ilgili olarak, 1. paragrafta göre hiçbir dava açılamaz, meğerki diğer devlet, bayrak devleti veya atık boşaltma ihlali ile zarar gören veya zarar tehdidine maruz kalan bir devlet bunu kendisinden istemiş ola veya meğerki sözü geçen ihlal, dava açacak devletin iç suları, karasuları veya münhasır ekonomik bölgesinde bir kirlenmeye sebep olmuş ola veya kirlenmeye sebep olma ihtimali ola.

Bir gemi, kendi isteği ile bir devletin bir limanında veya açık kıyı terminalinde iken; bu devlet, (diğer) herhangi bir devletin iç sularında, karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana geldiğinde, bu (alanlara) zarar verildiğine veya zarar verme tehlikesine yol açtığına inanılan ve 1. Paragrafta sözü geçen bir boşaltma ihlalinin soruşturmasını o diğer devletin istemesi halinde, bu isteği mümkün olduğu ölçüde yerine getirir. Aynı şekilde, ihlalin meydana geldiği yere bakmaksızın, bayrak devletinin böyle bir ihlali soruşturmayı istemesi halinde, bu isteği mümkün olan ölçüde yerine getirecektir”.

“Bir liman devleti tarafından bu maddeye uygun şekilde yürütülen soruşturmanın zabıtları istek üzerine bayrak devletini veya kıyı devleti tarafından herhangi bir dava 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, ihlal kıyı devletinin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölge içerisinde meydana gelmiş olduğu zaman, kıyı devletinin isteği üzerine bu dava askıya alınabilir. Bu takdirde davanın zabıtları ve deliller, liman devletine tevdi edilen herhangi bir senet veya değer mali

garanti ile birlikte, o kıyı devletine intikal ettirilecektir. Bu intikal liman devletindeki davanın devamını önler” (Kuran, 2009: 377, 378).

Bu madde uluslararası atık boşaltma ve kirlilik ölçülerini uygulamak için liman devleti rolünü etkinleştirir (Anderson, 2002: 3). Gemi kaynaklı kirlilik açısından liman devletinin uygulama yetkisini düzenleyen en önemli maddedir. Bununla birlikte liman devletinin kıyı devleti olarak sahip olduğu ya da yetkili olduğu deniz alanlarının dışında gerçekleşen boşaltma ihlalleri üzerindeki uygulama yetkisini düzenlemektedir. 1982 BMDHS liman devletinin, kıyı devleti olarak sahip olduğu deniz alanlarının ötesinde gerçekleşen eylemlere ilişkin düzenleme yetkisi konusunda açık hüküm içermemektedir. Ancak md. 218/1 liman devletinin yalnızca uygulama yetkisini düzenleyen bir hüküm görünümünde olmakla birlikte, bu maddenin aynı zamanda liman devletinin yabancı gemilerin açık denizde ya da başka bir devletin deniz alanlarında meydana gelen boşaltma ihlallerine ilişkin olarak düzenleme yetkisini de içerdiğini kabul etmek gerekmektedir. Zira liman devletlerine bu madde ile tanınan uygulama yetkisine temel teşkil edecek düzenleme yetkisi başka bir maddede bulunmamaktadır (Aydın Okur, 2008: 221, 222).

Açık denizde gerçekleşen boşaltma ihlallerinde liman devleti md. 218/1’e göre doğrudan yetki kullanabilirken, Madde 218/2’ ye bakıldığında ihlal açık denizde değil de başka bir kıyı devletinin deniz alanlarında gerçekleştiğinde liman devleti aynı zamanda kirlilikten etkilenen kıyı devleti olmadığı sürece, kendiliğinden yetki kullanamamaktadır. Liman devletinin herhangi bir yetki kullanabilmesi için ilgili devletlerin bu yönde bir talebinin olması gerekmektedir (Aydın Okur, 2008: 223)

Liman devletinin kendisine yapılan soruşturma talebini yerine getirmesiyle ilgili md. 218/3’teki bu hüküm, genelde ihtiyari nitelik taşıyan hükümlerin arasında yükümlülük içeren bir madde görünümünde olsa da, bu yükümlülük “yapılabilir olduğu ölçüde” ifadesi ile oldukça hafifletilmiştir (Aydın Okur, 2008: 224).

218/4. maddede kıyı devletinin isteği üzerine kovuşturma “askıya alınabilir” ifadesi kullanılmasına rağmen, genellikle liman devletinin askıya alma yükümlülüğü bulunduğu kabul edilmektedir (Aydın Okur, 2008: 225).

Madde 219’ un İncelenmesi- Kirlenmeden Kaçınmak için Gemilerin Denize Elverişliliği ile İlgili Tedbirler:

“Bölüm 7 hükümleri saklı kalmak üzere, bu limanda veya açık kıyı terminalinde bulunan bir geminin, gemilerin denize elverişliliği ile ilgili milletlerarası kuralları ve standartları ihlal ettiği ve böylece deniz çevresine zarar verme tehdidinde bulunduğu, talep üzerine veya kendi inisiyatifi ile araştırıp tespit etmiş olan devletler pratik olduğu ölçüde geminin seyrüsefere çıkmasını önleyecek idari tedbirleri alacaktır. Bu devletler, gemini sadece en yakın tamir tersanesine gitmesine izin verebilir ve ihlal sebeplerinin ortadan kalkması üzerine, geminin devam etmesine derhal izin verecektir” (Kuran, 2009: 378).

Liman devletinin geminin sefere çıkmasını önleyecek idari tedbir alma yetkisi, bu maddede aynı zamanda bir “yükümlülük” olarak öngörülmüştür. Ancak liman devletleri idari tedbir alma yükümlülüğünü “yapılabilir olduğu ölçüde” yerine getirecektir. İdari tedbirler ile kastedilen daha ziyade geminin en yakın tamir tersanesine gitmesine izin verilmesinden önceki alıkoyma işlemi gibi tedbirlerdir. Md. 219’a göre liman devletleri milletlerarası CDEM kural ve standartlarını - özellikle de gemilerin emniyetli seyrüseferi ile ilgili olan standartları ihlal eden yabancı gemiler üzerinde yetki kullanabilir ve bu gemileri seferden men edilebilirler. Bu yorumlarla birlikte liman devletinin md. 219’daki yetkileri kullanması açısından geminin limanda kendi isteği ile bulunması şartı aranmamış olmasını unutmamak gerekir (Aydın Okur, 2008: 227,228).

1982 tarihli BMDHS orijinal metninin 218. maddesinde yardımcı fiil olarak “shall” yerine “may” kullanılmıştır. 219. maddede 218. maddeye karşın, “may” yerine “shall” yardımcı fiili kullanılmış olup, bu durum devletlerin, ihlalin çeşidi ana hatları ile belirlendiğinde her zaman devletlerin almak zorunda oldukları idari ölçülere atıf yapar (Özçayır, 2001: 84)

Madde 220’nin İncelenmesi- Kıyı Devletinin İcra Yetkisi:

“Bir gemi kendi isteği ile bir devletin bir limanında veya açık kıyı terminalinde bulunduğu zaman, bu devlet (liman devleti) 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi azaltılması ve kontrol edilmesi amacıyla bu sözleşmeye uygun şekilde kabul edilmiş kanunların ve düzenlemelerin veya milletlerarası kuralların ve standartların herhangi bir ihlali ile ilgili olarak, bu ihlal o devletin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana geldiği zaman, dava açılabilir.

Bir devletin karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin; geçiş esnasında, o devletin gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla bu sözleşmeye veya milletlerarası kurallara ve standartlara uygun şekilde kabul edilen kanunlarını ve düzenlemelerini ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olduğu zaman o devlet, kısım 2 bölüm 3 hükümlerine helal gelmemek üzere, ihlalle ilgili olarak fiziksel incelemesini yaptırabilir ve kanıtların haklı kaldığı durumlarda 7.bölüm hükümleri saklı kalmak üzere kanunlarına uygun şekilde geminin tutuklanması da dahil, hukuki işlemleri başlatabilir.

Bir devletin karasularında veya münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer eden bir geminin, münhasır ekonomik bölgede gemiden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltması ve kontrol edilmesi amacıyla konulmuş olan milletlerarası kurallar ve standartlar veya devletin bu gibi kural ve standartlara uygun olan ve onlara işlerlik kazandıran kanunlarını ve düzenlemelerini ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olduğu durumlarda o devlet gemiden, kimliği ve sicil limanı, en son uğrama limanı ve bir sonraki uğrama limanı ve bu ihlalin vuku bulup bulamadığını tespit etmek için gerekli olan diğer herhangi bir bilgiyi vermesini isteyebilir” (Kuran, 2009: 378, 379).

Maddede kıyı devletinin millî düzenlemeleri ile milletlerarası kurallara eşit muamele yapılmış ve söz konusu kuralların herhangi bir ihlali yetki kullanımı için yeterli görülmüştür. Herhangi bir ihlal yeterli olduğundan, ihlalin boşaltma standartları, seyrüsefer standartları ya da CDEM standartları olması arasında bir fark bulunmadığı gibi herhangi bir zararın meydana gelmesine de gerek yoktur. Görüldüğü gibi liman devleti en geniş uygulama yetkilerine aynı zamanda kıyı devleti olduğunda sahiptir (Aydın Okur, 2008: 230).

Madde 226'nın incelenmesi- Yabancı Gemilerin Araştırılması:

“Devletler 216. 218. ve 220. Maddelerde öngörülen araştırmaları yapmak amacıyla gerekli olandan daha uzun bir süre yabancı bir gemiyi alıkoymayacaklardır. Bir yabancı geminin herhangi bir fiziksel teftişinin (muayenesinin), geminin genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallara ve standartlara göre taşımaları gereken belgelerin veya diğer dokümanların veya geminin taşıdığı diğer benzeri dokümanların incelemesi ile sınırlı olacaktır; geminin

daha ileri fizik muayenesi ancak böyle bir incelemeden sonra ve ancak aşağıdaki sebeplerden birinin olması halinde mümkün olacaktır:

- i. *Geminin veya teçhizatının durumunun bu dokümanların özelliklerine esas itibari ile tekabül etmediklerine inanmak için açık sebeplerin olması;*
- ii. *Bu dokümanların muhtevasının şüpheli bir ihlali doğrulamaya veya tetkik etmeye yeterli olmaması veya*
- iii. *Geminin geçerli belgeleri ve kayıtları taşınmaması*

Eğer araştırma deniz çevresinin korunması ve muhafızı amacıyla konulan ilgili kural ve düzenlemelerin veya milletlerarası kuralların veya standartların ihlal edildiğini ortaya koyarsa, geminin serbest bırakılması, derhal teminat verilmesi veya diğer uygun mali güvenceler verilmesi gibi makul usullere tabi olacaktır.

Gemilerin denize elverişliliği ile ilgili milletlerarası kural ve standartlara helal gelmemek üzere, bir geminin deniz çevresi için makul olmayan bir tehlike arz etmesi halinde, serbest bırakılması reddedilebilir veya en yakın tamir tersanesine gitmesi şartına bağlanabilir. Geminin serbest bırakılmasının reddedildiği veya şarta bağlandığı durumlarda, geminin bayrak devleti derhal haberdar edilmelidir ve (bu devlet), geminin Kısım 15'e göre serbest bırakılmasını isteyebilir”(Kuran, 2009: 381).

1.3. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ BÖLGESEL ANLAŞMALARI (MUTABAKAT ZAPTLARI, MOU)

Liman devleti kontrolü kavramı yeni bir kavram değildir. Bu kavram birçok uluslararası sözleşmelerde dile getirilmiştir. Bununla birlikte uluslararası sözleşmeler liman devleti kontrolü yükümlülüklerini taraf devletlere açıkça empoze etmemişler ancak taraf devletlerin takdirine bırakmışlardır. Üye devletler ilgili liman devleti kontrolü anlaşmalarına katılarak liman devleti kontrolüne ilişkin belirlenmiş talimatlara uymayı üstlenmişlerdir (Özçayır, 2000: 7). Uluslararası hukuk liman devletinin ziyaretçi gemilere ulusal kurallarını uygulamasına izin vermesinin yanında, söz konusu liman devletleri kontrolü işbirliğinin temeli, bölgesel liman otoritelerinin ziyaretçi gemilere karşı ortak bir dizi hukuk kuralları ve standartları koymasındır (Mc Dorman, 2000: 211). Liman devletleri, Uluslararası Denizcilik

Örgütü' nün organizasyonunda bölgesel bloklar halinde uyumla çalışan bölgesel liman devleti anlaşmaları oluşturmıştır. Bu anlaşmaların işlevleri düşük standartlı denizciliği ilerletme, deniz kirliliğini önleme ve deniz çalışanlarının çalışma-yaşam koşullarını geliştirmeyi hedeflemektedir (Usoro, 2014: 6).

Bölgesel Liman Devleti Kontrolü düzeninin kurulmasındaki ana amaçlar şu şekilde özetlenebilir (Ercan, 2010: 44,45) :

- Her üye devletin ulusal düzeyde Liman Devleti Kontrolü sistemini kurması
- Gemilerin kontrolü için konuya ilişkin ortak kararlaştırılmış belgeler kullanılması
- Liman Devleti Kontrolü sırasında ortak Liman Devleti Kontrolü prosedürlerinin uygulanması
- Standart altı gemilere karşı koordineli ve harmonize hareket edilmesinin sağlanması
- Karşılıklı kapsamlı bilgi değişimi

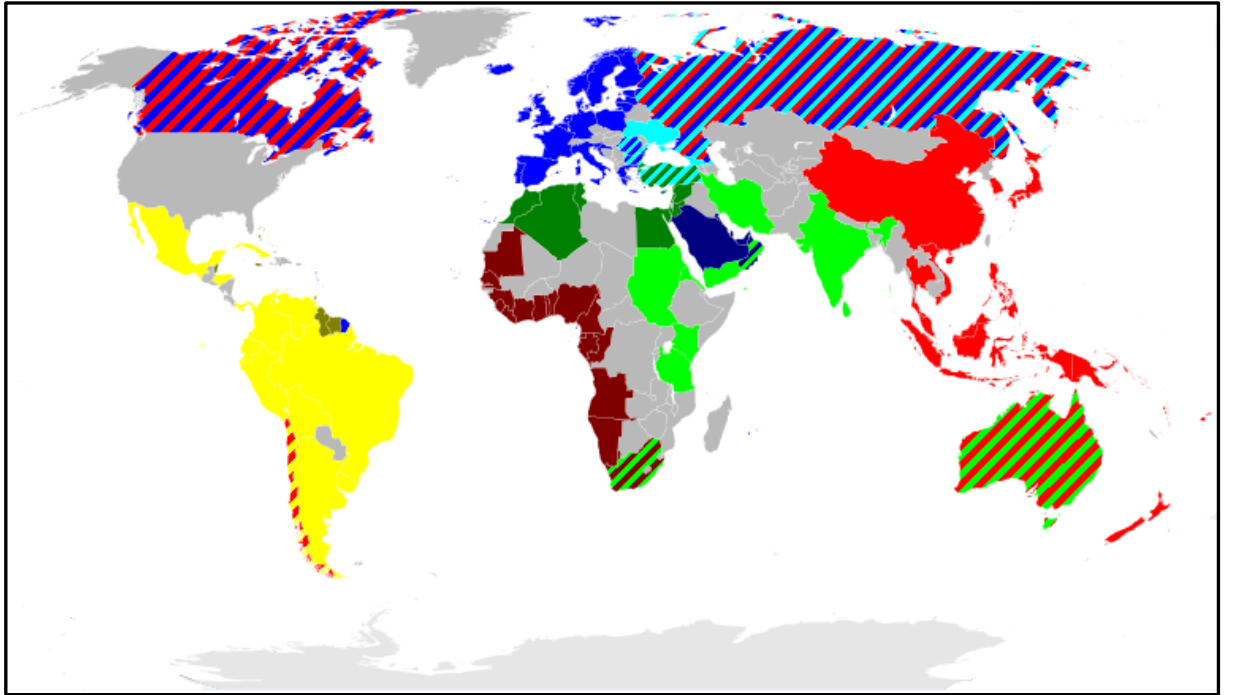
Bir devletin tek başına kendi çabasının, standart altı gemileri engellemekte yetersiz olacağının anlaşılması üzerine o bölgedeki emniyetsiz çalışmayı ve tehdidini ortadan kaldırmak üzere aynı bölgede bulunan ülkelerde uygulanan Liman Devleti Kontrol uygulamalarının standardize edilmesi zorunlu hale gelmiştir (Özçayır'dan aktaran Aykaç, 2006: 3). Bu durumun akabinde denizlerde meydana gelen bazı büyük felaketlerin sonucu olarak da gittikçe önem kazanan Liman Devleti Kontrolü sistemi, dünyanın belli başlı okyanus ve denizlerini kapsayan mutabakat zaptı çerçevesinde bugünkü yapısına ulaşmıştır (Aykanat, 2010: 34).

Avrupa'da limanların kendilerini ziyaret eden yabancı bayraklı gemi sayısının artması 1978 yılında Hague Anlaşmasıyla beraber sekiz Kuzey Denizi devletinin yabancı gemiler hakkında bilgi alışverişine başlamasına neden olmuştur. Bu durumun yerine 1982 yılının Ocak ayında, günümüzde sık sık ve temel bir şekilde Paris MOU (Paris Bölgesel Anlaşması, Mutabakat Zaptı) olarak adlandırılan 14 Avrupa devletin imzaladığı harmonize bir kontrol sisteminin kurulması ile sonuçlanan liman devleti kontrolüne yani Paris MOU' ya bırakmıştır (Intercargo, 2000: 6,7). Bölge genelindeki Liman Devleti Kontrolü yapan diğer devletlerle yapılacak olan bilgi alışverişi ve anlaşmalar Liman Devleti kontrolünü daha etkin ve daha masrafsız kılabilceği düşüncesiyle ilk bölgesel anlaşmadır. Hâlihazırda Paris Memorandumuyla başlayan kontrol rejimi hareketi birçok bölgeye de sıçramıştır. Kasım 1992'de "Liman Devleti Denetimi Konusunda Latin Amerika İşbirliği

Anlaşması” (Acuerdo de Vina del Mar) ile Tokyo’da Aralık 1993’de imzalanmış olan “Liman Devleti Denetiminde İşbirliği Konusunda Asya-Pasifik Anlaşması”, IMO şemsiyesi altındaki denetim zincirinin ilk halkaları olmuştur (Akten ve Koldemir, 2011; 100,101). Günümüzde ise bu anlaşmalar ile beraber 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolü anlaşması bulunmaktadır. Bunlar aşağıdaki gibidir:

- Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MOU)-
- Asya ve Pasifik (Tokyo MOU)
- Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar)
- Karayipler (Caribbean MOU)
- Batı ve Orta Afrika (Abuja MOU)
- Karadeniz Bölgesi (Black Sea MOU)
- Akdeniz (Mediterranean MOU)
- Hint Okyanusu (Indian Ocean MOU)
- Arap Körfezi (Riyadh MOU)

Şekil 1: Dünya’ da Liman Devleti Kontrolü Bölgesel Anlaşmaları (MOU)



Kaynak: Wiki, en.wikipedia.org, 08.03.2015.

NOT: Paris: Mavi, Tokyo: Kırmızı, Hint Okyanusu: Açık yeşil, Akdeniz: Koyu yeşil, Latin Amerika: Sarı, Karayip: Zeytin yeşili, Abuja: Bordo, Karadeniz: Açık mavi, Riyad: Lacivert renkte gösterilmektedir.

Bu 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolü Birliğine ilave olarak Amerika Birleşik Devletleri, kendi ulusal kanunları kaynaklı kurallar ve uluslararası düzenlemeler paralelinde Amerikan Sahil Güvenliği Kontrolü (USCG) diye adlandırılan Liman Devleti Denetimini etkin bir şekilde bölgesinde uygulamaktadır. Türkiye'nin taraf olduğu Liman Devleti Kontrolü Birliği Akdeniz ve Karadeniz bölgesel anlaşmalarıdır.

1.3.1. Paris Bölgesel Anlaşması

26 Ocak 1982 tarihinde Paris'te imzalanan Paris Mutabakat Zaptı belirli bir bölgedeki liman devletlerinin, mutabakat zaptında belirtilen ilgili sözleşmeler ışığında sistemli bir şekilde liman devleti denetimi uygulamaları anlamında ilk örneği teşkil etmektedir (Aydın Okur, 2008:250). O tarihten bu yana Paris Zapt' ı, IMO kuralları yanında deniz güvenliğini işaret eden çeşitli Avrupa Birliği direktifleri gibi önemli gelişmelerden oluşturulan güvenlik ve deniz kirliliğini önleme ilave koşulları ile birçok kez düzenlenmiştir (Aykaç, 2006: 4). İdari bir anlaşma olan Paris Bölgesel Anlaşması'nın temel konuları; denizde can emniyeti, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesidir (Ercan, 2010: 47). IMO 1991 yılında kabul ettiği A.682 (17) Sayılı Kararı ile tüm üye devletlere, 1982 tarihli Paris Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı örnek alınmak suretiyle, bölgesel liman devleti denetim sistemleri kurulması önerisinde ve bölgeler arası işbirliğinin geliştirilmesi çağrısında bulunmuştur (Aydın Okur, 2008: 250).

Paris Mutabakat Zaptı ilk bölgesel Liman Devleti Kontrolü anlaşması olup, diğerlerine model teşkil etmektedir (Eyigün, 2013: 19). Bölgesel mutabakat zabıtlarını birbirinden farklı kılan çeşitli özellikler olmakla birlikte temelde hepsi Paris MOU ışığında hazırlanan benzer düzenlemelerdir (Aydın Okur, 2008: 251).

1.3.1.1. Paris Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Paris Bölgesel Anlaşması'nın coğrafik alanı Avrupa kıyı devletlerini ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar uzanan Kuzey Atlantik kıyı devletlerini kapsar

(Aykaç, 2006: 4). Günümüzde batıda Kanada, doğuda Rusya olmak üzere Avrupa Birliği devletlerinin katılımı ile genişlemiştir (Intercargo, 2000: 7). Kapsama alanı ağırlık olarak Avrupa'daki kıyı devletleri ve İskandinav ülkeleri ve Kanada'dır. Avrupa Birliği'nin genişleme sürecinde üye sayısı son yıllarda artış göstermiştir. Günümüzde 27 üyesi bulunmaktadır (Eyigün, 2013: 19).

Paris Bölgesel Anlaşması'nın üye ülkeleri; Almanya, Belçika, Bulgaristan, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Güney Kıbrıs, Hırvatistan, Hollanda, Kanada, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, İzlanda, Letonya, Litvanya, Malta, Norveç, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu, Romanya, Slovenya ve Yunanistan'dır (www.parismou.org, 10.03.2015). Paris MOU' ya taraf olmak, buna katılmış bulunan bütün üye Devletlerin yetkili makamlarının rızasını almakla mümkündür. Dolayısıyla Paris Memorandumuna taraf olabilmek sadece taraf olmayı arzulayan Devletin girişimiyle ve rızasıyla sınırlı değildir. Taraf ülkelerin de “olur”u gerekmektedir. Bu açıdan Birleşmiş Milletler ve organlarının oluşturduğu Sözleşmelerden “taraf olma şartları” farklıdır (Akten ve Koldemir, 2011: 97).

Paris Mutabakat Zaptı'nın resmi dili İngilizce ile Fransızca'dır. Oluşumun bilgi merkezi Fransa ve sekreteryaya ise Lahey / Hollanda'dır. Paris bilgi işlem sistemi (THETIS) merkezi Lizbon/Portekiz'de bulunan Avrupa Deniz Emniyet Ajansı (EMSA) bünyesindedir (Eyigün, 2013: 19). IMO ve ILO temsilcileri, birçok denizcilik otoritesi kuruluşları ve diğer liman devlet kontrolü birlikleri temsilcileri komite toplantılarına gözlemci olarak katılır (Ercan, 2010: 47).

1.3.1.2. Paris Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Memorandumun hukuki dayanakları Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Çalışma Örgütü sözleşmeleridir (Eyigün, 2013: 20). Paris Memorandumunun özünü teknik ve sosyal içerikli 6 uluslararası sözleşme (konvansiyon) oluşturmaktadır. Bu sözleşmeler şunlardır (Akten ve Koldemir, 2011: 96):

- Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi 1966 (LL 66),

- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1974 (SOLAS 74) ve 1978 Protokolü.
- Gemilerin Denizleri Kirlenmelerinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973 (MARPOL 73 ve 78 Protokolü),
- Gemi Adamlarının Eğitim, Yeterlik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78),
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları (COLREG 72) ve 1981 Tadilatı,
- Ticaret Gemilerinin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO 147).

1 Haziran 2014 tarihinde yürürlüğe giren 37. düzeltmesi dahil Paris Mutabakat Zaptı'nın bölüm 2.1'e göre hukuki dayanağı olan uluslararası sözleşmeler aşağıdaki gibidir:

1. 1966 tarihli Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi (LOAD LINES 66);
2. 1966 tarihli Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi 1988 Protokolü;
3. 1974 tarihli Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74);
4. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü
5. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1988 Protokolü;
6. 1978 ve 1997 Protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/ 78/ 97);
7. 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78);
8. 1972 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (COLREG 72);
9. 1969 tarihli Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 69);
10. 1976 tarihli Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (147 No.lu ILO Sözleşmesi);
12. 1976 tarihli Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi 1996 Protokolü (ILO P147);
13. 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006)
14. 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 69)

15. 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi 1992 Protokolü (CLC PROT 1992);
16. 2001 tarihli Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS2001);
17. 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001)
18. 2004 tarihli Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM).

1.3.1.3. Paris Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

1 Haziran 2014 yürürlük tarihli Paris Mutabakat Zaptı'nda 9 adet bölüm yer almaktadır. Bunlar:

Bölüm-1: Sorumluluk

Bölüm-2: İlgili Dokümanlar

Bölüm-3: Raporlama, Gemi Risk Profili, Seçme, Denetleme ve Gözaltı

Bölüm-4: Yasaklama

Bölüm-5: Bilgi Sağlama

Bölüm-6: Operasyonel İhlaller

Bölüm-7: Örgüt

Bölüm-8: Düzeltmeler

Bölüm-9: İdari Hükümler.

Paris Mutabakat Zaptı'nın bölümlerine kısaca değinecek olursak, taraf devletlerin idarelerinin sorumlulukları, taraf idarelerin bayrak ayrımı yapmaksızın, limanlarını ziyaret eden yabancı ticaret gemilerinin standartlara uygunluklarının temini için etkin bir liman devleti denetim sistemi oluşturacakları taahhüdü, “hedef oran” kavramı ile denetlenecek gemi sayısı ve öncelikli denetlenme durumları yer almaktadır. Bunula birlikte mutabakat zaptı ile ilgili sözleşmelere yer verilmiştir. Her idarenin yürürlükte olan ve taraf olduğu ilgili sözleşmeleri uygulayacağı, sözleşmeler uygulanırken idareler söz konusu sözleşmeye taraf olmayan veya sözleşmede belirtilen büyüklüğün altında olan gemilere “daha hoşgörülü muamele yapılmayacağını” temin edeceğinden bahsedilmektedir. Ayrıca Paris Bölgesel

Anlaşması mensubu oldukları gemilerin denetim performansları ve tutulma oranlarına göre Bayrak Devletlerini “kara liste” , “gri liste” ve “beyaz liste” olarak risk gruplarına ayırmıştır (Eyigün, 2013: 20). Bir başka ifade ile Paris Bölgesel Anlaşması’nın mevzuatında yer alan kriterlere göre belirlenen yüksek riskli, standart riskli veya düşük riskli olmak üzere Gemi Risk Profillerine göre ülkeler beyaz liste, gri liste ya da kara listede yer almaktadır (Ercan, 2010: 49). Mutabakat zaptının en önemli bölümlerinden olan denetlemenin gemi sertifikaları/belgeleri, gemiadamlarının sayısı ve yeterlikleri, yaşam mahalleri, yiyecek ve iâşe, çalışma mahalleri, can kurtarma araçları, yangın savunma araç-gereçleri, kazaların önlenmesi, alarm düzenekleri, bağlama araç-gereçleri, ana ve yardımcı makineler, seyir ve sefer emniyeti, radyo haberleşme araçları, denizi kirletme, tanker güvenliği, gemi güvenliği, yük güvenliği konularında yapılması öngörülmektedir (Akten ve Özman’dan aktaran Akten ve Koldemir, 2011: 98,99). Mutabakat Zaptının ilerleyen bölümlerinde, bazı gemilere yönelik bölgeye girişinin engellenmesi durumlarına, Liman Devleti Kontrollerine ilişkin denetimlerin bilgilerini saklamada kullanılan veri tabanının kullanımıyla ilgili ifadeler yer verilmekte, alıkonma ve denetim ile ilgili bilgilerin paylaşımı, idarelerin başka bir idarenin talebi üzerine COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularını üzerinde şüpheli bir ihlal durumunda delillerin yönetimine, Mutabakat Zaptı oluşumun örgütsel detayları, idarelerin değişiklik yapma konularına ve son olarak sözleşme hakkında temel bilgiler olan dil, yürürlüğe giriş tarihi vb. bilgilere yer verilmektedir.

1.3.2. Tokyo (Asya-Pasifik) Bölgesel Anlaşması

Uzak Doğu’da Asya-Pasifik ya da Tokyo MOU olarak bilinen, Kanada ve Rusya’nın diğer bir bölümünün dahil olduğu bölgesel bir grup daha oluşturulmuştur. Batı Asya Pasifik’ teki devletler ve kuzeyde Çin, güneyde Avustralya ve Yeni Zelanda’ya kadar uzanmaktadır. Tokyo MOU 1990’lı yılların başında Paris MOU’ dan 10 yıl sonra kurulmuştur (Intercargo, 2000: 7). 1 Aralık 1993 tarihinde imzalanıp, 1 Nisan 1994 tarihinde yürürlüğe giren anlaşmanın ana amacı, üye ülkeler limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, emniyet, yönetim, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve

gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunu kontrolünü sağlanmasında, üye ülkeler arasında aktivitelerin harmonizasyonu ve koordinasyonun sağlanmasıdır (Açıkgöz, 2007: 41,42).

1.3.2.1. Tokyo Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Tokyo Bölgesel Anlaşması'na şu anda tam üye olarak komitede 19 otorite bulunmaktadır. Bunlar; Avustralya, Kanada, Çin, Fiji, Hong Kong(Çin), Endonezya, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Malezya, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam, Şili ve Marshall Adaları'dır. Oluşumun gözlemci devletleri Çin Makao, Kuzey Kore, Solomon Adaları, Amerika Birleşik Devletleri, gözlemci kuruluşları ise IMO, ILO, Paris MOU, Latin Amerika MOU, Hint Okyanusu MOU, Karadeniz MOU organizasyonlarıdır (Tokyo MOU, 2014: 1).

Tokyo Anlaşması'nın resmi dili İngilizce'dir. Yayınlarını sadece İngilizce olarak yayınlamaktadır.

Teşkilat yapısı Liman Devleti Kontrolü Komitesi, Sekretarya, Asya Pasifik Otomasyon Bilgi Sistemin' den (APCIS) oluşmaktadır. Liman Devleti Kontrolü Komitesi (Aykaç, 2006: 13);

- Mütabakatname'de tanımlanmış bulunan özel görevleri yerine getirecek,
- Gerek duyulan eğitim ve seminerler için prosedürlerin uyumunu sağlayacaktır.
- Mütabakatname çerçevesinde gerçekleştirilecek denetimler için rehber yollar geliştirecek ve işleyişini gözden geçirecektir.
- Bilgi alışverişi için prosedürler geliştirerek gözden geçirecek ve
- Mütabakatname' nin işleyişi ve etkinliği ile ilgili konuları sürekli izleyecektir.

Bölgesel Anlaşma'nın sekretaryası 15 Mart 1994 yılında Tokyo' da kurulmuştur. Sekreterliğin ana görevleri ise şunlardır;

- Liman Devlet Kontrolü Komitesinin toplantılarına ve diğer toplantılarda sekreterlik hizmeti vermek,
- Liman Devlet Kontrol Denetimcilerinin eğitim kursları ve seminerlerini düzenlemek,

- Bölgede Liman Devlet Kontrol denetim bilgi analiz ve araştırma iletişimini yönetmek,
- Katılımcı otoriteler için Liman Devlet Kontrol' üne ilişkin bilgi toplamak ve yayımlamak,
- Sağlanan teknik asistanlığı desteklemek.
- Asya-Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi liman devlet denetimlerinde bilgi değişimi amacı ile aşağıdakileri sağlamak için kurulmuştur (Aykaç, 2006: 14)
- Diğer bölgesel limanlardaki gemilerin denetiminde denetlenecek yabancı bayraklı gemilerin seçiminde veya seçilen gemilerin incelenmesinde destek olmak için gerekli bilginin otoritelere sağlanması,
- Bölgede liman devleti kontrolüne ilişkin uygulamalarda etkili bir bilgi alışverişi sağlamak.

Tokyo Bölgesel Anlaşması, anlaşma metni uyarınca hedef denetleme oranını önce bölgedeki gemilerin %50'si olarak belirlenmiş, daha sonraki yıllarda %75'i ve en son olarak 2012 yılında 12. düzeltilmiş anlaşma metninde "bölgeye uğrayan gemilerin %80'i denetlemeyi teşvik etmek" şeklinde güncellemiştir. Bu durumda, dünyadaki hedef gemi denetleme oranı en yüksek olan rejimdir. Paris Bölgesel Anlaşması gibi gemilerin denetlemeden önce "gemi hedefleme sistemi" kullanarak geminin sistemde görülen risk puanına göre yüksek risk grubundaki gemileri öncelikli olarak denetim programına alır (Eyigün, 2013; 22).

1.3.2.2 Tokyo Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Mutabakat Zaptı'nın hukuki dayanakları diğer anlaşmalarda olduğu gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir (Açıkgöz, 2007: 42). Tokyo Mutabakat Zaptı'nın bölüm 2.1'e göre hukuki dayanağı olan uluslararası sözleşmeler aşağıdaki gibidir:

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, 1966 (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
3. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, 1974 (SOLAS 74)
4. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü ile yapılan değişiklikleri

5. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri
6. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
7. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
8. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
9. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme, (TONNAGE 1969)
10. Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147,1976)
11. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006)
12. Gemilerde Kullanılan Zararlı Çürüme Önleyici Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001)
13. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 69)

1.3.2.3. Tokyo Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

Tokyo Bölgesel Anlaşması şu bölümlerden oluşmaktadır:

Bölüm-1 Genel

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri, Islah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgi sağlanması

Bölüm-5 Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-6 Organizasyon

Bölüm-7 Düzeltmeler (Değişiklikler)

Bölüm-8 Yönetimle ilgili hükümler

Ek-1 Memoranduma üyelik

Ek-2 Yeni Denetleme Rejimi (NIR)

Tokyo Mutabakat Zaptı'nın bölümlerine kısaca değinecek olursak, ilk bölümde liman devleti vb. kavramların açıklanmasına, üye devletlerin idarelerinin sorumlulukları gibi bilgilere yer verilmiştir, ikinci bölümde mutabakat zaptı ile ilgili liman devleti denetimlerinde esas alınan sözleşmelere yer verilmiştir. Üçüncü

bölümde gemilerin denetleme yöntemleri, öncelikli denetlenmesi gereken gemiler, denetlenecek geminin seçimi, alıkonma vb. hususlar yer almaktadır. Dördüncü bölümde idarelerin başka bir idarenin talebi üzerine COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularını üzerinde şüpheli bir ihlal durumunda delillerin yönetimine, MARPOL ve COLREG kural 10 göz önüne alınarak idarelerin sorumluluklarına değinilmiş ve üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin istatistiğini yayınlamaları konusu belirtilmiştir. Sözleşmenin 5. Bölümünde liman devleti kontrollerinin denetçisi olan liman devleti kontrolü görevlisinin eğitim ve talim esaslarından bahsedilmiştir. 6. bölümde mutabakat Zaptı oluşumun örgütsel detayları, kuruluş gerekliliği, komite, sekreteryaya ve APCIS sistemini hakkında bilgiler verilmiştir. 7. Bölümde düzenli yayınlanan mutabakat zaptı kitapçıklarına ekleme, düzeltme yapılma koşullarına yer verilmiş, son bölüm olan 8. bölümde ise zaptın değişmez bilgilerine, diline, üye devletlere ve aday ülke bilgileri gibi detaylara yer verilmiştir.

1.3.3. Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar) Bölgesel Anlaşması

Latin Amerika Bölgesi Anlaşması (Viña del Mar) 5 Kasım 1992'de Şili' de, Güney Amerika devletleri, Küba, Panama Denizcilik idareleri arasında bölgesel birlik için etkili ağ (ROCRAM) 6. toplantısında 5 nolu önerge ile kabul edilmiştir. Anlaşma başlangıçta Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela ülkelerinin katılımı ile oluşmuş olup bu nedenle bu tür bir operasyon anlaşmasına ulaşmak için ilk geliştirilmiş bölge olmasından dolayı çok önemli bir uluslararası adım olarak da göze çarpmaktadır.

Latin Amerika Bölgesel Anlaşması arka planı bölümünde kuruluşunun sebeplerini ortaya koymaktadır. Buna göre, teknolojik gelişmelere rağmen deniz kazaları halen gerçekleşmekte, önemli can ve mal kayıplarına sebep olmakta ve deniz çevresini kirlletmektedir. Malzeme ve ekipmandaki uygunsuz bakım, deneyimli çalışan eksikliğinin artması, uluslararası emniyet standartlarına uyulmaması ve bunlarla birlikte dolayısıyla gemilerin yetersiz koşullar altında çalışması gibi sebeplerden dolayı oluşturulmuştur. Latin Amerika Bölgesel Birliği'nin amacı üye devletlerin limanlarını ziyaret eden gemiler için bayrak ayrımı gözetmeksizin,

uluslararası sözleşmelerin getirdiği düzenlemelere uymak ve söz konusu gemiler için etkili bir denetim sisteminin devam etmesini güvence altına almaktır. Öte yandan kuruluşun hedefleri ise; potansiyel riskleri önlemek amacıyla bölgedeki yetersiz (eksik) gemilerin çalışmasını engellemek adına bölgede çalışan yabancı bayraklı gemilerin IMO sözleşmeleri kapsamındaki emniyet standartlarına uygunluğunu doğrulamak için etkili ve uyumlu bir denetim sisteminin sürekliliğini sağlamak şeklinde belirtilmiştir. Anlaşma başlangıçta Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela ülkelerinin katılımı ile oluşmuş olup bu nedenle bu tür bir operasyon anlaşmasına ulaşmak için ilk geliştirilmiş bölge olmasından dolayı çok önemli bir uluslararası adım olarak da göze çarpmaktadır (www.acuerdolatino.int.ar, 11.03.2015).

1.3.3.1. Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Latin Amerika Mutabakat Zaptı Güney ve Orta Amerika bölgesi devletlerinden olan Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela, Küba, Bolivya, Honduras, Guatemala ve Dominik Cumhuriyeti devletlerinden meydana gelmektedir. Bölgesel anlaşmanın temelini Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela ülkeleri atmış olup, ilerleyen zamanlarda sırasıyla 1995 yılında Küba, 2000 yılında Bolivya, 2001 yılında Honduras, 2012 yılında ise Guatemala ve Dominik Cumhuriyeti devletlerinin de katılması ile üye sayısı günümüzde 15'i bulmuştur (www.acuerdolatino.int.ar, 11.03.2015).

Latin Amerika Mutabakat Zaptı'nın resmi dilleri Portekizce ve İspanyolca dilleri olup yayınları bu iki dille birlikte diğer İngilizce olarak da verilmektedir. Latin Amerika Bölgesel Birliği Oluşumun bilgi merkezi CIALA' olup ve sekreteryası Arjantin' in Buenos Aires şehrinde yer almaktadır. Anlaşmanın gözlemci kuruluşları, Uluslararası Denizcilik Örgütü ROCRAM (The Operative Network for Regional Co-operation among Maritime Authorities of Americas)'dır. Anlaşmanın yürütme organı olan Komite, üye devletlerin denizcilik idarelerinin birer temsilcisinden oluşmaktadır (Aydın Okur, 2008: 259).

1.3.3.2. Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın hukuki dayanakları aşağıdaki sözleşmelerdir:

1. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 1974)
2. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri
3. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
4. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
5. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 yılları Protokolü ve 1997 yılı Ekleri (MARPOL 73/78-97)
6. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
7. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme, (TONNAGE 1969)
8. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
9. 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 69) ve 1992 Protokolü
10. Gemilerde Kullanılan Zararlı Çürüme Önleyici Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001)

Tüm Üye devletlerin denizcilik otoriteleri yürürlükteki bu sözleşmeleri, sözleşmelerde değişiklikler olması durumunda bu değişiklikleri uygulamakla mükelleftir (Ercan, 2010: 58).

1.3.3.3. Latin Amerika Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Bölgesel Anlaşması şu bölümlerden oluşur (www.acuerdolatino.int.ar, 11.03.2015) :

Bölüm-1 Sorumluluklar

Bölüm-2 İlgili Belgeler

Bölüm-3 Denetleme, Düzeltme ve Alıkoyma Prosedürleri

Bölüm-4 Bilgi Erişimi

Bölüm-5 Operasyonel İhlaller

Bölüm-6 Organizasyon

Bölüm-7 Düzeltmeler (Değişiklikler)

Bölüm-8 İdari Hükümler

Bölüm-9 Yürürlüğe girme

Ek-1 Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Kılavuz

Ek-2 Anlaşmanın Bilgi Sistemi

Ek-3 İlgili Görüşmeler

Ek-4 Üye Devletler, Gözlemciler ve Yardımcı Üyeler için Ölçütler

Latin Amerika Mutabakat Zaptı'nın ilk bölümde üye devletlerin idarelerinin sorumluluklarına, bölgedeki liman devleti ve kontrolü vb. kavramların açıklanmasına, hedef denetleme oranı hakkında üye devletlerin limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin %20'lik bir yüzdesini denetlemekle yükümlü olduğu gibi bilgilere yer verilmiştir. İkinci bölümde anlaşma ile ilgili liman devleti denetimlerinde esas alınan sözleşmeler diğer bir deyişle hukuki dayanaklar sıralanmış, bu uluslararası sözleşmelerde değişiklik vb. durumda üye devletlerin mükellefiyetine dikkat çekilmiştir. Üçüncü bölümde gemilerin denetlenmesinde gemilere yönelik tetkik edilen uluslararası denizcilik sözleşmelerinin bölümleri, ilgili maddeleri, gereklilikleri, bu sözleşmelerin denetlemedeki oynayacağı rol hakkında bilgiler verilmiştir. Bununla birlikte öncelikli denetlenmesi gereken gemiler, alıkonma, düzeltme hususları yer almaktadır. Dördüncü bölümde üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin sonuçlarını raporlaması gerekliliğinden bahsedilmiştir. Sözleşmenin 5. bölümünde COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimine değinilmiştir. Sözleşmenin 6. bölümünde oluşumun örgütsel detaylarına, komite, sekretarya ve gözlemci hakkında bilgiler verilmiştir. 7. bölümde her idarenin yapabileceği düzeltme önerileri ve prosedürleri anlatılmıştır. 8. bölümde idari hükümlere, bununla beraber mutabakat zaptı ile uluslararası denizcilik sözleşmesinin uyumuna ve ilişkisine yer verilmiş, üyelik ve gözlemci olma hususları açıklanmıştır. Son bölümde ise anlaşmanın değişmez bilgilerine ve dili hakkında hatırlatmalar yapılmıştır.

Anlaşmada 2013 yılındaki güncellemeye istinaden 9 bölüm haricinde 4 adet eklere yer verilmiştir. Ek-1 en kapsamlı eklerinden olup genel bilgiler, liman devleti kontrolü görevlisi eğitimi, özellikleri ve yeterliliklerinin yanında liman devleti ve liman devleti kavramlarını açıklamaktadır. Bunlarla birlikte gemilerin alıkonması ve ihlal durumlarına, raporlama gerekliliği ve inceleme işlemlerine yer verilmiştir. Ek-2 oluşumun bilgi sistemi olan CIALA'nın hedef ve fonksiyonlarına değinmiştir. Ek-3'te ROCRAM ve diğer görüşmeler, düzenlemeler sıralanmıştır. Son olarak Ek-4'te ise üye devletler, gözlemciler ve yardımcı üyeler için ölçütlere ve işbirliği gerekliliğine dikkat çekilmiştir.

1.3.4. Karayipler Bölgesel Anlaşması

Üye ülkeler limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, emniyet, yönetim, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunun kontrolünü sağlamak için yapılan bir anlaşmadır (Açıkgöz, 2007: 45). Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart altı gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan bu memorandum 9 Şubat 1996 tarihinde Barbados'ta 9 ülkenin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır.

Bu anlaşma; yıllar süren görüşmelerin, araştırmaların ve IMO desteğinin başarılı bir sonucudur. Amacı; Liman Devleti Kontrolü kapsamındaki harmonize sistem vasıtasıyla standart altı gemilerin bölgede çalışmasını bertaraf etmek, gemilerin denizde can güvenliği, emniyet, deniz kirliliğinin önlenmesi, gemilerdeki çalışma koşullarına ilişkin uluslararası sözleşmelerin belirlediği şartlar ve standartlara uygunluğunu sağlamakta yardımcı olmaktır (Ercan, 2010: 65).

1.3.4.1. Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Antigua ve Barbuda, Barbados, Dominika, Grenada, Guyana, Jamaika, Hollanda Antilleri, Surinam ve Trinidad ve Tobago ülkelerin bir araya gelmesiyle imzalanan Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın günümüzde üye sayısı günümüzde

23'e ulaşmıştır. Bunlar; Anguilla, Antigua ve Barbuda, Aruba, Bahamalar, Barbados, Belize, Bermuda, Cayman Adaları, Curacao, Dominika, Grenada, Guyana, Hollanda, İngiliz Virgin Adaları, Jamaika, Küba, Montserrat, Saint Lucia, Saint Vincent ve Grenadines, Surinam, Saint Kitts ve Nevis, Trinidad ve Tobago ve Türk ve Kakao Adaları'dır. Burada Anguilla, Bermuda, Virgin Adaları, Cayman Adaları, Montserrat ve Türk ve Kakao Adaları yönetimlerinin Birleşik Krallığa, Aruba ve Curacao yönetimlerinin Hollanda Krallığı'na bağlı olan yarı egemen devletler olduğu diğer devletlerin ise egemen devletler olduğunu vurgulamak gerekmektedir (tr.wikipedia.org, 12.03.2015).

Karayip bölgesi liman devleti denetimi birliği üye devletlerden açısından birçok ada devletinin ve temsili yönetimin bir araya getirdiği oluşumdur. Üye devletlerin katılımlarına genel olarak bakıldığında, 1999 yılında Küba, 2003 yılında Surinam 2008 yılında Belize, 2010 yılında Saint Kitts ve Nevis ülkesinin Saint Christopher ve Nevis isimli denizcilik otoritesi katılmış, 26 Eylül 2011 tarihinde ise Hollanda devleti taşımacılık, kamu ve su yönetimi (water management) konusunda bir denetim kurulu vazifesiyle oluşuma üye olmuştur. Daha önceden üye devlet olan Hollanda Antilleri' nin ise 10 Ekim 2010 yılında üyeliği feshedilmiştir (Caribbean MOU, 2013. 1).

Karayip Liman Devlet Kontrol Komitesi katılımcı denizcilik otoritelerinin temsilcilerinden oluşur. Yılda bir kez veya gerekli durumlarda daha sık aralıklarda toplanırlar (Aykaç, 2006: 19). Liman Devleti Kontrolü Komitesi; Karayip Bölgesel Anlaşması'nın yürütme organıdır. Tüm üye devletlerin temsilcilerinden oluşur. Kuruluşun gözlemcileri; IMO, ILO, Paris Bölgesel Anlaşması, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik, Fairplay Lloyd's Register, Kuzey Amerika Lloyd's Register' tır (Ercan, 2010: 65). Anlaşmanın organizasyonunda ayrıca Paris Bölgesel Anlaşması, USCG, Lloyd's Register Fairplay kuruluşlarının katkılarına da değinilmektedir Kingstown/ Jamaika' da bulunan sekreteryaya, kuruluşun yönetim ve planlama koludur. Bununla birlikte görevi günlük yönetsel aktiviteleri yürütmek olup Karayip Liman Devleti Denetimi Birliği' nin tüm toplantılarının, seminerlerinin ve çalıştaylarının düzenlenmesinden sorumludur. Ayrıca üyeler, Gözlemciler, IMO, diğer Liman Devleti Kontrolü Bölgeleri ve ilgili kuruluşlar arasında bilgi alışverişini sağlayan bir bağlantı noktası konumundadır. Mutabakat zaptının resmi dili

İngilizce'dir. Bilgi merkezi CMIC (Caribbean Maritime Information Centre) konusunda Hollanda Antilleri tarafından kendi ülkelerinin bilgi merkezine ev sahipliği yapma konusunda bir öneri gelmiştir. Ancak bu durum veri girişi ve tahsilat konularında bir takım idari sınırlamaların oluşu yüzünden 2003 yılında liman devleti kontrolü komitesi toplantısında bu konu ele alınmış ve bilgi merkezi Surinam' a verilmiştir. Sistem Kanada Taşımacılık sözleşmesindedir (www.caribbeanmou.org, 11.03.2015).

1.3.4.2. Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Bölgesel Anlaşma'nın bölüm 2.1' e göre hukuki dayanakları aşağıdaki gibidir (Caribbean MOU, 2013: 3):

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
3. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74)
4. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü ile yapılan değişiklikleri
5. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri
6. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, 1978 ve 1997 Protokolleri (MARPOL 73/78/97)
7. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
8. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi (COLREG 1972)
9. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme (TONNAGE 1969)
10. Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147,1976)
11. 1996 yılı Protokolü Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO P147)
12. Gemilerde Kullanılan Zararlı Çürüme Önleyici Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001)

13. Karayipler Yük Gemisi Emniyet Kodu (CCSS Code)
14. Küçük Ticari Gemiler Kodu (SCV Code)

1.3.4.3. Karayipler Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

Karayipler Liman Devleti Kontrolü Bölgesel Anlaşması aşağıdaki yazılı olan bölümlerden oluşmaktadır (www.caribbeanmou.org, 12.03.2015):

Bölüm-1: Sorumluluklar

Bölüm-2: İlgili Belgeler

Bölüm-3: Denetleme Prosedürleri, Düzeltme ve Alıkoyma

Bölüm-4: Bilgi Sağlama

Bölüm-5: Eğitim Programları ve Seminer

Bölüm-6: Organizasyon

Bölüm-7: Finansal İşleyiş

Bölüm-8: Düzeltmeler (Değişiklikler)

Bölüm-9: İdari Hükümler

Ek-1A: Uluslararası Gemicilik Denetimlerinde Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Kılavuz

Ek-1B: 500 GRT Altı ve Geleneksel Tipteki Gemilerin Denetimlerinde Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Kılavuz

Ek-2: Anlaşma Bölüm 3.8' e Uygun Olarak Bölge Ülkeleri Tarafından Mesaj Değişimi

Ek-3: Liman Devleti Kontrolü Formu Örneği ve Detayları

Ek-4: Denetlemede Bilgi Sistemi

Ek-5 Bölgesel Üyeler

Karayip Bölgesel Anlaşması'nın ilk bölümünde üye devletlerin idarelerinin sorumluluklarına, görevlerine, denetim oranlarına vb. detaylara yer verilmiştir. İkinci bölümde anlaşmanın hukuki dayanakları yani esas alınan sözleşmeler sıralanmış, bunlara ek olarak kendi işbirliğinde bulunan CCSS ve SCV Kod adlı anlaşmaya mahsus gereklilikleri içeren sözleşmelere yer vermiştir. Üçüncü bölümde gemilerin denetlenmesinde dikkat edilecek öğeler, sertifika, gemi emniyeti ve hijyeni gibi konuların kontrolü, denetleme yapılacak gemi seçimi, eksiklikleri düzelttirme ve

bundan emin olma hususları yer almaktadır. Dördüncü bölümde üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin yayınlama prosedürleri, COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimi vb. bilgilere değinilmiştir. Sözleşmenin 5. bölümünde liman devleti denetimi esaslı eğitim programları ve seminerler düzenleme gerekliliğinden bahsetmektedir. Sözleşmenin 6. bölümünde oluşumun örgütsel detayları, komite ve sekretaryanın görevleri açıklanmıştır. 7. bölümde organizasyona katkı konusunda her üyenin mali sorumluluğuna, bilgi sistemi ve sekretarya işletim maliyetleri konusunda yerine getirilmesi öngörülen taahhütlere yer verilmiştir. 8. Bölümde üyelerin düzeltme talebi prosedürleri anlatılmıştır. Son bölüm olan 9. Bölümde ise anlaşmanın değişmez bilgilerine, kabul tarihi ve dili hakkında açıklamalar yapılmıştır.

Anlaşmanın 9 bölüm haricinde 5 adette ekleri mevcuttur. Bunlara kısaca değinecek olursak Ek-1, 500 GRT altı ve geleneksel tipteki gemilerin denetimlerinde liman devleti kontrolü görevlileri için bir rehber niteliğinde olan, detaylı uygunsuzluk, alıkoyma maddelerini içeren, denetimin detaylarını kapsayan bir bölümdür. Ek-2, emniyet, çevre vb. konulardaki denetim yapılan gemiler için uygunsuz çıkma durumu söz konusu olduğunda, gidişlerine izin verilecek bir durum olması halinde bir sonraki liman detayları hakkında bilgi paylaşımı yapılması ve bölge ülkeleri tarafından mesaj alış verişi hususuna yer verilmiştir. Ek-3, gemi denetiminde denetçiler tarafından kullanılacak bir form örneği ve detayları içermektedir. Ek-4, yapılan denetlemelerde detayların, sonuçların bilgi sistemine aktarımı konusu dikkat çekilmiştir. Son olarak Ek-5'te ise üyeler, gözlemciler, gözlemci organizasyon detaylarına, üyelerin nitel ölçülerine, üye, gözlemci hakları vb. açıklamalara yer verilmiştir.

1.3.5. Abuja (Batı ve Orta Afrika) Bölgesel Anlaşması

Üye ülkeler limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, emniyet, yönetim, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunu kontrolünü sağlamak için yapılan bir anlaşmadır (Açıkgöz, 2007: 46).

Abuja Bölgesel Anlaşması 22 Ekim 1999 tarihinde IMO' nun organizatörlüğü ve Nijerya'nın ev sahipliğinde, Orta ve Batı Afrika bölgesindeki 16 ülkenin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Anlaşmanın misyonu; bölgede standart altı denizciliğin azaltılması ve nihai elemesinin yapılması, deniz kirliliğini önleme, gemide çalışan gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşullarını iyileştirmek için uyumlu liman devleti kontrolü denetim prosedürü geliştirmektir (www.abujamou.org, 13.03.2015).

1.3.5.1. Abuja Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Abuja Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması'na günümüzde 22 ülke üyedir. Bu ülkeler; Angola, Benin, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Ekvatorial Gine, Fildişi Sahili, Gabon, Gambiya, Gana, Gine, Gine Bisse, Güney Afrika, Kamerun, Kongo, Liberya, Moritanya, Namibya, Nijerya, Sao Tome ve Principe, Senegal, Sierra Leone, Togo ve Yeşil Burun Adaları'dır.

Abuja Mutabakat Zaptı'nın gözlemcileri Mali, Burkina-Faso, Paris MOU, Latin Amerika MOU, Tokyo MOU, Karayip MOU, Akdeniz MOU, Hint Okyanusu MOU, Karadeniz MOU, Riyad MOU, Batı ve Orta Afrika Denizcilik Örgütü (MOWCA), IMO, ILO, Rusya Federasyonu Asya- Pasifik Denizcilik Bilgi ve Danışma Servisi (APMIAS) ve Gıda ve Tarım Örgütü (FAO)' dur (www.abujamou.org, 13.03.2015).

Abuja Bölgesel Anlaşması, idari birimleri olarak Bakanlar Konferansı, Komite ve Abuja Bureau olarak üç kısım bahsedilmektedir. Kuruluşun en yüksek karar alma organı Bakanlar Komitesi olup, üye devletlerin Deniz Taşımacılığı Bakanlarından meydana gelmiş ve 1999 yılından bugüne kadar toplam 2 kez toplanmıştır. Öte yandan komite ise bu devletlerin denizcilik idareleri temsilcilerinden oluşmakta olup, mutabakat zaptının genel uygulamalarına nezaret eder. Üye devletlerin yararına yönelik görüşmeler yapıp, karar ve politikaları onaylar. Şartlara ve isteğe göre yılda en az 1 kez toplanmak durumundadır. Bunun yanında idari birim olarak "Abuja Bureau", anlaşmanın etkin uygulanması ve aynı zamanda sekreteryaya ile birlikte komite şubelerine ve anlaşmanın oluşturduğu çalışma gruplarına yön verilmesi konusunda komiteye tavsiyeler vermektedir. Bureau'yu,

Kongo Cumhuriyeti, Nijerya, Gine, Gana ve Sekretarya oluşturmaktadır (www.abujamou.org, 13.03.2015).

Mutabakat Zaptı'nın sekretaryası 2005 yılında Nijerya ile yapılan bir anlaşma sonucu Nijerya'nın Lagos kentinde kurulmuştur ve üye devletlerin mali katkılarıyla finanse edilmektedir. Sekretarya, liman devleti kontrolü uygulama ve prosedürleri, denetim raporlarını derleme, komite toplantılarını organize etme, bilgi alışverişi, çalışma grupları ve eğitimin kolaylaştırılması ve yıllık rapor hazırlama konuları ile ilgilenir. Abuja Bölgesel Anlaşması Bilgi Merkezi, AMIS (Abuja MOU Information System), liman devleti kontrolü denetlenme raporlamaları ve raporların depolanması görevini üstlenmektedir. Sistemin kendi merkezi Rusya' da (APMIAS) altında olup, bölgesel merkez ise Lagos/ Nijerya'dadır. Ancak komite tarafından kalıcı bir yer olarak onaylanmış Pointe-Noire/ Kongo kentine aktarma yolunda çalışmalar devam etmektedir (www.abujamou.org, 13.03.2015).

Bölgesel Anlaşma Abuja' da İngilizce ve Fransızca olarak imzalanmıştır ancak resmi dilleri İngilizce ve Fransızca ile birlikte Portekizce'dir (www.abujamou.org, 13.03.2015).

1.3.5.2 Abuja Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Abuja Mutabakat Zaptı'nın hukuki dayanakları diğer anlaşmalarda olduğu gibi IMO ve ILO sözleşmeleridir (Açıkgöz, 2007: 46). Anlaşmanın 2012 yılı Ekim ayı 1 nolu düzeltmesi Bölüm 2.1' e göre hukuki dayanakları aşağıdaki gibidir:

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1988 Protokolü değişikliği, (LOADLINES 66/88)
3. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74)
4. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü ile yapılan değişiklikleri
5. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri
6. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 ile 1997 Protokolü, (MARPOL 73/78/97)

7. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78)
8. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
9. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme, (TONNAGE 1969)
10. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme, (CLC 69)
11. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi 1992 protokolü, (CLC 69/92)
12. Gemilerde Kullanılan Zararlı Çürüme Önleyici Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001)
13. Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147,1976)
14. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, (MLC 2006)

2012 yılı Ekim ayında yayınlanan belgeye istinaden Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2013 yılında yürürlüğe gireceği bilgisine yer verilmiştir.

1.3.5.3. Abuja Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

Abuja Bölgesel Anlaşması aşağıdaki bölümlerden oluşmaktadır (Abuja MOU, 2012: 3-16):

Bölüm-1: Sorumluluk

Bölüm-2: İlgili Dokümanlar

Bölüm-3 : Raporlama, Gemi Risk Profili, Seçme, Denetleme ve Alıkoyma

Bölüm-4 : Yasaklama

Bölüm-5 : Bilgi Sağlama

Bölüm-6: Operasyonel İhlaller

Bölüm-7: Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-8: Örgüt

Bölüm-9: Finansal Hükümler

Bölüm-10: Düzeltmeler

Bölüm-11: İdari Hükümler

Abuja Bölgesel Anlaşması'nın ilk bölümünde üye devletlerin idarelerinin sorumluluklarına, liman devleti kontrolünün etkin işlemesine dikkat çekilmiş, idarelerin görevlerine, denetim oranlarına, yabancı gemiler üzerinde denetlemelere, bölgesel liman ve bölgesel liman devleti kontrolü kavramlarına ve idarelerin anlaşmanın amaçlarına yönelik bilgi alışverişi vb. detaylara yer verilmiştir. İkinci bölümde anlaşmanın hukuki dayanakları yani esas alınan sözleşmeler sıralanmış, uygulama prosedürlerine atıf yapılmıştır. Üçüncü bölümde gemilerin rapor verme prosedürleri, denetleme yapılacak gemi seçimi, riskli gemi profiline değinilmiş, yapılan denetlemelerin ilgili rehberle paralel olması konusuna dikkat çekilmiş, liman devleti kontrolü görevlisi ile ilgili detaylı bilgiler verilmiş, denetimde bulunan eksikliklerin düzeltilmesi ve gemilerin alıkonma prosedürlerine yer verilmiştir. Dördüncü bölümde gemilerin birden fazla alıkonması durumunda girişlerinin reddi durumları ve bu konuyla ilgili diğer açıklamalar aktarılmıştır. 5. Bölümde üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin yayınlama prosedürleri ve sekretarya-komite-bilgi servisi organları ilişkilerine yer verilmiştir. 6. Bölümde COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimi vb. bilgilere değinilmiştir. Sözleşmenin 7. bölümünde liman devleti denetimi esaslı eğitim programları ve seminerler düzenleme gerekliliğinden, liman devleti kontrolü görevlisi yetkinliğinden bahsetmektedir. Sözleşmenin 8. bölümünde oluşumun örgütsel detayları, üyeler, Bureau, sekretarya, yönetim, komite detayları görevleri açıklanmıştır. 9. bölümde organizasyona katkı konusunda her üyenin mali sorumluluğuna yer verilmiştir. 10. Bölümde üyelerin düzeltme talebi prosedürleri anlatılmıştır. Son bölüm olan 11. Bölümde ise anlaşmanın değişmez bilgilerine, üyelerine, kabul tarihi ve dili hakkında bilgiler verilmiştir.

Anlaşmanın 13 adet ekleri bulunmaktadır. Bunlara kısaca değinecek olursak Ek-1' de anlaşma dışındaki ve sözleşme kapsamındaki gemilerin detaylarına, Ek-2' de Ticari Denizcilik (Asgari Standartlar) Sözleşmesine, Ek-3' de gemi denetiminde bilgi sistemine değinilmiştir, Ek-4' de alıkoyma ve denetlemelere ilişkin bilgilerin yayınlarına yer verilmiştir. 5. Ek' te anlaşmanın üyelik detaylarına, 6' da liman devleti kontrolü görevlisinin asgari yeterlilik hususuna, Ek-7' de riskli gemilerin tanımlanmasına, Ek-8' de gemilerin denetlenmeye seçilmesi tablosuna yer

verilmiştir. Ek-9’ da denetleme tiplerine, Ek-10’ da denetlemede dikkat edilecek sertifikalara ve belgelere, Ek-11’ de idarelerin denetim yükümlülüklerine, Ek-12’ de gemiler için bildirim yapma gerekliliklerine ve son olarak Ek-13’ de ise üye devletleri ve katılım tarihleri detayları aktarılmıştır.

1.3.6. Karadeniz Bölgesel Anlaşması

Liman Devleti Kontrolü hususundaki ana prensiplerde ortak bir anlayışla 2000 yılında 6 Karadeniz devleti (Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna) tarafından oluşturulan Karadeniz MOU’nun coğrafi kapsamında Karadeniz kıyısındaki limanlar yer almaktadır (Eyigün, 2013: 24). Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart altı gemilerin elimine edilmesi, denizde emniyetin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan anlaşma 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul’da imzalanmıştır (Aykaç, 2007: 47). Bölgesel oluşuma göre liman devleti kontrolü sisteminin ana fikri; her bir üye idaresinin ulusal düzeyde liman devleti kontrolü sistemini kurması, ilgili araçların gemi kontrolü için kullanımlarının kabulü, ortak liman devleti denetimi yöntemlerinin liman devleti denetimleri sırasında uygulanması, standartaltı gemilerin uygunlaştırılması ve koordine edilmesine yönelik eylemler, karşılıklı kapsamlı bilgi alışverişi sağlama olarak özetlenmiştir (www.bsmou.org, 15.03.2015).

1.3.6.1. Karadeniz Bölgesel Anlaşması’nın Genel Özellikleri

Karadeniz Bölgesel Anlaşması’nın üye ülkeleri Karadeniz’e kıyısı olan Bulgaristan, Hırvatistan, Romanya, Rusya, Ukrayna, Türkiye’dir. Anlaşmanın gözlemci devletleri Azerbaycan ve A.B.D. olup gözlemci kuruluşları ise IMO, ILO, Karadeniz Komisyonu, Paris MOU, Akdeniz MOU, Hint Okyanusu MOU ve Riyad MOU’ dur (www.bsmou.org, 15.03.2015).

Karadeniz MOU’nun yürütme organı Liman Devleti Kontrolü Komitesidir. 6 üye devletin denizcilik otoritelerinin temsilcilerinden ve Avrupa Komisyonundan oluşur. Liman Devleti Kontrolü Komitesi normalde yılda bir veya gerekirse daha sık

toplanır (Ercan, 2010: 53). Ayrıca komite, politika finans ve yönetime ilişkin konularla ilgilenir ve örgüt tarafından kurulan teknik birimlerce desteklenir. Oluşumun sekreteryası İstanbul’da, bilgi merkezi BSIS (Black Sea Information System) Moskova’ da bulunmaktadır (www.bsmou.org, 15.03.2015). Karadeniz Bölgesel Anlaşmasının resmi dili İngilizce’dir (Blacksea MOU, 2013: 9).

1.3.6.2. Karadeniz Bölgesel Anlaşması’nın Hukuki Dayanakları

Anlaşmanın Düzeltme-9 Bölüm 2.1’ e göre hukuki dayanakları şunlardır:

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74)
3. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü, (MARPOL 73/78)
4. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78)
5. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
6. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme, (TONNAGE 1969)
7. Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147, 1976)
8. Deniz İş Sözleşmesi, (MLC 2006)
9. Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, (AFS 2001)
10. Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi, (BUNKERS 2001)

1.3.6.3. Karadeniz Bölgesel Anlaşması’nın Bölümleri

20 Ağustos 2013 yürürlük tarihli Karadeniz Mutabakat Zaptı’nda 10 adet bölüm yer almaktadır. Bunlar:

Bölüm-1: Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2: İlgili belgeler

Bölüm-3: Denetim Prosedürleri, Islah ve Alıkoymalar

Bölüm-4: Bilgi sağlanması

Bölüm-5: Operasyonel ihlaller

Bölüm-6: Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-7: Organizasyon

Bölüm-8: Finansal İşleyiş

Bölüm-9: Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-10: Yönetimle ilgili hükümler

Mutabakat Zaptı'nın ilk bölümde üye devletlerin idarelerinin sorumlulukları ve liman devleti kontrolünün etkin uygulanmasına yönelik bilgilere, ikinci bölümde mutabakat zaptı ile ilgili liman devleti denetimlerinde esas alınan sözleşmelere, üçüncü bölümde gemilerin denetlemesinde liman devleti kontrolü görevlisinin sorumlulukları ve izleyeceği yollar, yöntemlerine, denetlenecek geminin seçimi, alıkonma, düzeltme (ıslah etme) vb. hususlara, dördüncü bölümde üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin yayınlama prosedürleri ve bilgi servisi işlevine, beşinci bölümde COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimi vb. değinilmiştir. Altıncı bölümde liman devleti denetimi esaslı eğitim programları ve seminerler düzenleme gerekliliğinden, yedinci bölümde oluşumun örgütsel detayları, komite ve sekretarya görevlerinden bahsedilmiştir. Sekizinci bölümde, organizasyonun sekretarya ve bilgi işlem merkezine katkı konusunda her üyenin mali sorumluluğuna, dokuzuncu bölümde üyelerin düzeltme talebi prosedürlerine ve son bölüm olan onuncu bölümde ise anlaşmanın değişmez bilgilerine, kabul tarihi ve dili hakkında bilgilerine yer verilmiştir.

Karadeniz Mutabakat Zaptı' ı yukarıdaki 10 bölüm haricinde 3 adet de ek içermektedir. Bunlar, Ek-1 liman devleti kontrol görevlileri için yeterlilik kriterleri, Ek-2 sekretarya belgelerinin hükümleri, Ek-3 Karadeniz MOU' ya üyelik için niteleyici kriterlerdir (www.bsmou.org, 15.03.2015).

1.3.7. Akdeniz Bölgesel Anlaşması

28 Kasım 1995 tarihinde Barselona' da gerçekleşen denizcilik emniyetini arttırma ve deniz kirliliğini önleme konusunda uluslararası çalışmalar ve Avrupa-

Akdeniz Ortaklığı (EUROMED) konferansı sonucu IMO ve ILO çatısı altında Avrupa Birliği tarafından finanse edilen bir işbirliği projesi oluşumu ilan edilmiştir. Bu ilan STCW 95' e göre geliştirilip uluslararası liman devleti kontrolü rolünün etkinliği konusunda Güney ve Doğu Akdeniz' e yönelik uluslararası bir ortaklık anlaşmasına vesile olmuştur. Bu anlaşmanın hazırlanması ilk olarak 25-29 Mart 1996 tarihinde Tunus' ta, 10-14 Aralık 1996 tarihinde Kazablanka / Fas' ta gerçekleşip, liman devleti kontrolü sistemi kurmaya yönelik son hazırlayıcı görüşme olan 3. görüşme ise 8-11 Temmuz 1997 tarihinde Valletta/ Malta' da yapılmıştır. Görüşme sonunda Akdeniz Bölgesel Anlaşması 8 Akdeniz devleti (Cezayir, Güney Kıbrıs, Mısır, İsrail, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye) tarafından imzalanmıştır (<http://81.192.101.140>, 17.03.2015).

1.3.7.1. Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Akdeniz Bölgesel Anlaşması'na üye devletler; Cezayir, Fas, İsrail, Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti, Lübnan, Malta, Mısır, Tunus, Türkiye, Ürdün'dür. Son olarak anlaşma imzalandıktan sonra aynı yıl içerisinde Ürdün ve daha sonra 1999 yılında Lübnan üye olmuştur. Gözlemci örgütler ise IMO, ILO, AB, Karadeniz MOU, Paris MOU ve ABD Sahil Güvenliği'dir.

Bölgesel birliğin sekreteryası İskenderiye/ Mısır' da olup, bilgi merkezi ise Kazablanka/ Fas' ta bulunmaktadır. Mutabakat zaptının resmi dilleri, İngilizce, Fransızca ve Arapça'dır ancak ilk imzalandığı tarihteki metni İngilizce'dir (<http://81.192.101.140>, 17.03.2015).

1.3.7.2. Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın hukuki dayanakları aşağıdaki gibidir:

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74)
3. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü, (SOLAS 74/78)

4. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü, (MARPOL 73/78)
5. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78)
6. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
7. Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi, (ILO no.147,1976)
8. Deniz İş Sözleşmesi, (MLC 2006)

1.3.7.3. Akdeniz Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

Akdeniz Bölgesel Anlaşması aşağıdaki bölümlerden oluşmaktadır:

Bölüm-1: Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2: İlgili belgeler

Bölüm-3: Denetim Prosedürleri, Islah ve Alıkoymalar

Bölüm-4: Bilgi sağlanması

Bölüm-5: Operasyonel ihlaller

Bölüm-6: Organizasyon

Bölüm-7: Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-8: İdari koşullar

Bölüm-9: Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-10: Finansal İşleyiş

Akdeniz Bölgesel Anlaşması bölümlerine kısaca değinirsek, ilk bölümde üye devletlerin idarelerinin sorumlulukları, liman devleti kontrolünün etkin uygulanmasına yönelik bilgiler, idarelerin hedef/denetim oranı, yıllık denetim yüzdeleri, anlaşmanın amacına yönelik idareler arası bilgi paylaşımı konusu, ikinci bölümde mutabakat zaptı ile ilgili liman devleti denetimlerinde esas alınan sözleşmelerin uygulanması şartları ve şartların gemi boyutuna göre farklılık gösterdiği, üçüncü bölümde gemilerin denetlemesinde dikkat edilecek sertifika ve ilgili doküman kontrolü, denetlenecek geminin seçimi, liman devleti kontrolü görevlisinin detayları, alıkonma, uygunsuzluğu düzeltme (ıslah etme), tersane durumları vb. hususlar yer almaktadır. Dördüncü bölümde üye devletlerin

idarelerinin yaptıkları denetimlerin yayınlaması vurgulanmış ve idarelerin sekretaryaya iletecekleri bilgilerin detaylarına yer verilmiş, beşinci bölümde COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimi vb. bilgilere değinilmiştir. Altıncı bölümde oluşumun örgütsel detayları, komite, sekretarya ve bilgi merkezi hakkında açıklamalar yapılmış ve görevleri sıralanmış, yedinci bölümde üyelerin anlaşmaya yönelik düzeltme ve değişiklik yapabilme prosedürlerine anlatılmış, sekizinci bölümde anlaşmanın değişmez bilgilerine, kabul tarihi ve dili hakkında bilgilerine yer verilmiştir. Dokuzuncu bölümde esaslı eğitim programları ve seminerler düzenleme gerekliliğinden bahsedilmiş, son bölüm olan onuncu bölümde ise sekretarya ve bilgi işlem merkezine katkı konusunda her üyenin mali sorumluluğuna değinilmiştir.

Akdeniz Mutabakat Zapt' ı yukarıdaki 10 bölüm haricinde 7 adet de ek içermektedir. Bunlar, Ek-1 liman devleti denetimi yöntemleri, Ek-2 MARPOL 73/78 sözleşmesine istinaden yapılan inceleme işlemleri için işlemler, Ek-3 standart altı gemiler için prosedürler, Ek-4 denetlemelerde bilgi sistemi, Ek-5 liman devleti kontrolü için bilgilendirme yayınları, Ek-6 Akdeniz MOU' ya üyelik için nitelik ölçüleri ve Ek-7 liman devleti kontrolü görevlisi kriterleri ve gereksinimleridir (Mediterranean MOU, 2012: 11-46).

1.3.8. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması

Hem bölgenin deniz emniyeti altyapısının geliştirilmesi hem IMO sözleşmelerine ilişkin şartlar üzerine Ağustos-Eylül 1997 yılındaki toplantıda yapılan görüşmelerde, bölgede dolaşan standart altı gemileri kontrol etmek için Hint oşinaryumu üzerindeki devletlerle bölgesel işbirliğinin çözüm olacağı düşünülmüştür ve buna göre bir Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrolü Anlaşması kavramı tartışılmıştır (Ercan, 2010: 63). IMO genel sekreterliği çağrısı ve Hindistan hükümetinin görüşmelere ev sahipliği yapması ile birlikte, ilk hazırlık görüşmesi 13-17 Ekim 1997 tarihleri arasında, Avustralya, Bangladeş, Cibuti, Eritre, Etiyopya, Hindistan, Kenya, Maldivler, Mozambik, Myanmar, Umman, Seyşeller, Singapur, Güney Afrika, Sri Lanka, Tanzanya ve Yemen devletlerinin katılımıyla Mumbai' de

gerçekleşmiştir. Bu görüşmede anlaşma taslağı çizilmiş, 1-5 Haziran 1998 tarihleri arasında ise tamamlanmıştır. Güney Afrika Cumhuriyeti' nin Pretoria kentinde 2. hazırlık görüşmesi diğer bir deyişle imza görüşmesi yapılmıştır. Bu görüşmeye, ilk görüşmeye katılan devletlere ek olarak Sudan ve İran devletleri de katılmıştır. Anlaşma Goa/ Hindistan' daki sekreteryada 5 Haziran 1998 ile 22 Ocak 1999 tarihleri arasında imzaya açık tutulmuştur. İlk komite görüşmesi Goa' da 20-22 Ocak 1999 tarihleri arasında yapılmış ve Avustralya, Eritre, Hindistan, Güney Afrika, Sudan, Tanzanya anlaşmayı imzalamışlardır. Bu anlaşma 1 Nisan 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir (www.iomou.org, 18.03.2015).

Bölgesel anlaşmanın nihai hedefi; standart altı gemileri tanımlamak ve bölgeden bu gemileri bertaraf etmektir. Oluşuma göre liman devleti kontrolü, yabancı bayraklı gemilerin limanlara uğraması durumunda gemilerin uluslararası sözleşmelere uygunluğunun denetlenmesini amaçlamaktadır. Şayet gemi bu uygunluğu taşıyor ise liman devleti kontrolü geminin elverişli hale gelmesi için yaptırım uygular (www.iomou.org, 18.03.2015).

1.3.8.1. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

İlk komite görüşmesi ile birlikte anlaşmayı imzalayan ve Avustralya, Eritre, Hindistan, Güney Afrika, Sudan, Tanzanya devletlerinden sonra birliğe, Mauritius, Sri Lanka, İran, Kenya, Maldivler, Umman, Yemen, Fransa (La Reunion), Bangladeş, Komorlar ve Mozambik katılmıştır. 2013 Eylül'de 17 ülke birliğe üye olmuştur (www.iomou.org, 18.03.2015). Cibuti, Seyşeller ve Myanmar devletlerinin üyeliği henüz kabul edilmemiştir (Indian Ocean MOU, 2014: 1). Gözlemci devletler Etiyopya ve Madagaskar, gözlemci kuruluşlar ise Karadeniz MOU, Riyad MOU, Tokyo MOU, Paris MOU, Abuja MOU, IMO, ILO, ABD Sahil Güvenliği ve EQUASIS' tir (IOMOUAR, 2014: 2).

Sekreteryaya Goa' da olup liman devleti kontrollerinde Hint Okyanusu Birliği Komitesi sorumluluğunda yürütülmektedir. Komite görüşmelerine hizmet vermesinin yanında komite faaliyetlerine yardımcı olmaktadır (www.iomou.org, 18.03.2015). Bilgi merkezi IOCIS (Indian Ocean Computerised Information Centre)'dir ve Hindistan hükümeti Bilgi ve Teknoloji Bakanlığı Ulusal Bilgi Merkezi' ne bağlı

olarak sekreteryaya gözetiminde çalışmaktadır. Üyelerden liman devleti kontrolü verileri toplama ve bölgede liman devleti kontrolü bilgi alışverişini geliştirmeyi amaçlamaktadır (www.iomou.org, 18.03.2015).

Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşmasının resmi dili ise İngilizce'dir (IOMOUAR, 2014: 11).

1.3.8.2. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı'nın hukuki dayanakları aşağıdaki gibidir (www.iomou.org, 19.03.2015):

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74)
3. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü, (MARPOL 73/78)
4. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78)
5. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
6. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme, (TONNAGE 1969)
7. Ticari Denizcilik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi, (ILO no.147, 1976)
8. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, (MLC 2006)
9. Gemilerde Kullanılan Zararlı Çürüme Önleyici Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, (AFS 2001)
10. Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşme, (BUNKERS 2001)
11. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi 1992 protokolü, (CLC 69/92)

1.3.8.3. Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

2015 yılı Şubat ayı tarihli düzeltmeleri ile beraber Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı'nda 10 adet bölüm yer almaktadır. Bunlar:

- Bölüm-1: Taahhütler (Sorumluluklar)
- Bölüm-2: İlgili belgeler
- Bölüm-3: Denetim Prosedürleri, Islah ve Alıkoymalar
- Bölüm-4: Bilgi sağlanması
- Bölüm-5: Operasyonel ihlaller
- Bölüm-6: Eğitim Programları ve Seminerler
- Bölüm-7: Organizasyon
- Bölüm-8: Finansal İşleyiş
- Bölüm-9: Düzeltmeler(Değişiklikler)
- Bölüm-10: Yönetimle ilgili hükümler

Akdeniz Bölgesel Anlaşması bölümlerine kısaca değinirsek, ilk bölümde üye devletlerin idarelerinin sorumlulukları, liman devleti kontrolünün etkin uygulanmasına yönelik bilgiler, idarelerin hedef/denetim oranı, yıllık denetim yüzdeleri, anlaşmanın amacına yönelik idareler arası bilgi paylaşımı konusu, ikinci bölümde mutabakat zaptı ile ilgili liman devleti denetimlerinde esas alınan sözleşmeler, sözleşmeler kapsamında olmayan gemiler için uygulanacak yöntemler, üçüncü bölümde gemilerin denetlemesinde dikkat edilecek sertifika ve ilgili doküman kontrolü, geminin ekipman ve hijyen denetimleri, denetlenecek geminin seçimi, liman devleti kontrolü görevlisinin detayları, alıkonma, uygunsuzluğu düzeltme (ıslah etme), tersane durumları vb. hususlar yer almaktadır. Dördüncü bölümde üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin yayınlaması vurgulanmış ve idarelerin sekreteryaya iletecekleri bilgilerin detaylarına yer verilmiş, beşinci bölümde COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimi vb. bilgilere değinilmiştir. Altıncı bölümde eğitim programları ve seminerler düzenleme gerekliliğinden bahsedilmiş, yedinci bölümde oluşumun örgütsel detayları, komite, sekreteryaya ve bilgi merkezi hakkında açıklamalar yapılmış ve görevleri sıralanmış, sekizinci bölümde sekreteryaya ve bilgi işlem merkezine katkı konusunda her üyenin mali sorumluluğuna değinilmiş, dokuzuncu bölümde üyelerin anlaşmaya yönelik düzeltme ve değişiklik yapabilme prosedürleri anlatılmış, son bölüm olan onuncu bölümde ise anlaşmanın değişmez bilgilerine, kabul tarihi ve dili hakkında bilgilerine yer verilmiştir.

Hint Okyanusu Mutabakat Zapt' ı yukarıdaki 10 bölüm haricinde 12 adet de ek içermektedir. Bunlar, Ek-1 denizcilik idareleri iletişim listesi, Ek-2 uluslararası denetimlerde kullanılmak üzere denetçilere için talimatlar, Ek-3 “Açık Gerekçeye” ilişkin olaylar, standart altı gemiler için prosedürler, Ek-4 liman devleti kontrolü görevlisi uygunluk kriterleri, Ek-5 liman devleti kontrolü görevlisi kimlik kartları için gereklilikler, Ek-6 liman devleti denetiminde kullanılacak geminin denetleme raporu formu, Ek-8 denetimde bilgi sistemi, Ek-9 anlaşmanın yönetsel özellikleri bağlamında üyelik için ölçütler, El-10 liman devleti denetiminde sekreteryanın işlevleri, Ek-12, sekreterya ve vekili için uygunluk ve tecrübe gereksinimleridir. Ek-7 3 Eylül 2001 tarihinde Ek-11 ise 20 Ekim 2003' de kaldırılmıştır.

1.3.9. Riyad Bölgesel Anlaşması

Riyad MOU, liman devleti kontrolü konusunda IMO himayesindeki denizcilik otoriteleri tarafından imzalanan birkaç bölgesel anlaşmadan biridir. Anlaşma Haziran 2004' te Riyad' daki toplantıda 6 devlet (Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve BAE) tarafından Körfez Bölgesi'ndeki denizcilik yetki sınırları içinde emniyetli, güvenli ve verimli deniz taşımacılığı imkanı sağlanması amacıyla imzalanmıştır. Oluşuma göre liman devleti kontrolü, ulusal limanlardaki yabancı bayraklı gemilerin donanımlarının uluslararası düzenlemelerin gereksinimlerine ve gemiadamı donatımının sözleşme standartlarına uygunluğunun denetlenmesini sağlar. Riyad Bölgesel Anlaşması, 6 körfez ülkesi denizcilik idarelerine liman devleti kontrolü ölçütlerinin birleştirilmiş bir sistemini, işbirliğinin yoğunlaştırılmasını ve liman devleti kontrolüne ilişkin meseleler üzerinde bilgi alışverişi vaat eder (www.riyadhmo.org, 19.03.2015).

1.3.9.1. Riyad Bölgesel Anlaşması'nın Genel Özellikleri

Riyad Bölgesel Anlaşması'na üye devletler yukarıda belirtildiği gibi anlaşmaya oluşturan Bahreyn Krallığı, Kuveyt, Umman Sultanlığı, Katar, Suudi Arabistan Krallığı ve Birleşik Arap Emirlikleri devletleridir (Riyadh MOU, 2013: 8). Gözlemci kuruluşlar IMO ve ILO'dur (IMO'dan aktaran Aydın Okur, 2008: 270).

Riyad Bölgesel Anlaşmasının yürütme organı liman devleti kontrolü komitesidir. Bu komite üye devletlerin denizcilik idarelerinden oluşup yılda en az 1 kez ancak gerekli görüldüğünde daha çok toplanmaktadır (www.riyadhmou.org, 19.03.2015). Sekretarya 2005 yılının Haziran ayında Muscat/ Umman' da kurulmuştur. Sorumlulukları ise; gerekli toplantılara hazırlık yapmak, liman devleti kontrolü görevlisi eğitim ve seminerlerini organize etmek ve üye devletlere teknik yardım sağlama noktasında yardımcı olmaktır (www.riyadhmou.org, 19.03.2015). Bilgi merkezi, RiyadhSIS, 2007'de Umman' da kurulmuş olup gemilerin denetim bilgilerini tutma ve bölgede liman devleti kontrolü ile ilgili bilgi alışverişi imkanı sağlamaktadır (www.riyadhmou.org, 19.03.2015). Anlaşmanın resmi dili İngilizce'dir (www.riyadhmou.org, 19.03.2015).

1.3.9.2. Riyad Bölgesel Anlaşması'nın Hukuki Dayanakları

Riyad Bölgesel Anlaşması'nın hukuki dayanakları aşağıdaki gibidir:

1. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66)
2. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74)
3. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü, (SOLAS 74/78)
4. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü, (MARPOL 73/78)
5. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78)
6. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
7. Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi, (ILO no.147,1976)
8. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme, (TONNAGE 1969)

1.3.9.3. Riyad Bölgesel Anlaşması'nın Bölümleri

Riyad Bölgesel Anlaşması'nda 10 adet bölüm yer almaktadır. Bunlar şu şekildedir:

- Bölüm-1: Taahhütler (Sorumluluklar)
- Bölüm-2: İlgili belgeler
- Bölüm-3: Denetim Prosedürleri, İslah ve Alıkoymalar
- Bölüm-4: Bilgi sağlanması
- Bölüm-5: Operasyonel ihlaller
- Bölüm-6: Eğitim Programları ve Seminerler
- Bölüm-7: Organizasyon
- Bölüm-8: Finansal İşleyiş
- Bölüm-9: Düzeltmeler (Değişiklikler)
- Bölüm-10: Yönetimle ilgili hükümler

Riyad Bölgesel Anlaşması bölümlerine kısaca değinirsek, ilk bölümde üye devletlerin idarelerinin sorumlulukları, liman devleti kontrolünün etkin uygulanmasına yönelik bilgiler, idarelerin hedef/denetim oranı, yıllık denetim yüzdeleri, anlaşmanın amacına yönelik idareler arası bilgi paylaşımı konusu, ikinci bölümde mutabakat zaptı ile ilgili liman devleti denetimlerinde esas alınan sözleşmeler, sözleşmeler kapsamında olmayan gemiler için uygulanacak yöntemler, üçüncü bölümde gemilerin denetlemesinde dikkat edilecek sertifika ve ilgili doküman kontrolü, geminin ekipman ve hijyen denetimleri, denetlenecek geminin seçimi, liman devleti kontrolü görevlisinin detayları, alıkonma, uygunsuzluğu düzeltme (ıslah etme), tersane durumları vb. hususlar yer almaktadır. Dördüncü bölümde üye devletlerin idarelerinin yaptıkları denetimlerin yayınlaması vurgulanmış ve idarelerin sekreteryaya iletecekleri bilgilerin detaylarına yer verilmiş, beşinci bölümde COLREG kural 10 ve MARPOL sözleşmesinin operasyonel konularına, zehirli atık boşaltma durumları üzerinde ihlal durumunda delillerin yönetimi vb. bilgilere değinilmiştir. Altıncı bölümde eğitim programları ve seminerler düzenleme gerekliliğinden bahsedilmiş, yedinci bölümde oluşumun örgütsel detayları, komite ve sekreteryaya hakkında açıklamalar yapılmış ve görevleri sıralanmış, sekizinci bölümde sekreteryaya ve bilgi işlem merkezine katkı konusunda her üyenin mali sorumluluğuna değinilmiş, dokuzuncu bölümde üyelerin anlaşmaya yönelik düzeltme ve değişiklik yapabilme prosedürleri anlatılmış, son bölüm olan onuncu bölümde ise üye olma durumu, değişmez bilgileri ve dili hakkında bilgiler aktarılmıştır.

1.4. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ AÇISINDAN LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ

ABD herhangi bir bölgesel anlaşma grubuna dahil olmamayı seçmiştir. ABD liman devleti kontrolü programı için tek taraflı kontrol önlemlerini üstlenmektedir (Intercargo, 2000: 7). ABD'deki liman devleti denetimi milletlerarası sözleşmelere ve Federal mevzuata uygunluk açısından ABD Sahil Güvenliği tarafından yapılmaktadır. Önceleri ABD limanlarındaki yabancı gemileri yalnızca çok önemli ve açık ihlallerde alıkoyan ABD Sahil Güvenliği, zaman içerisinde bu tutumunu değiştirmiş ve çok sıkı bir denetim sistemi getirmiştir. 1994 yılında Birleşik Devletler Kongresi, ülkeye gelen yabancı bayraklı gemilerin sayısının yüksek olması sebebiyle limanların, suyollarının ve deniz çevresinin emniyeti için standart altı gemilerin elenmesine yönelik olarak önlemler almaya karar vermiştir. Kongre, ABD Sahil Güvenliğini standart altı gemilerin ABD sularından temizlenmesi için bir program geliştirmesi ve bu program sonucu elde edilen yıllık raporları sunması konusunda görevlendirmiştir (Aydın Okur, 2008: 271).

Amerikan Sahil Güvenlik Birimi, ABD' nin 5 ordu gücünden biri olup, ABD iç güvenlik bakanlığı bünyesindeki tek ordu organizasyonudur. Kuruluşun misyonu; liman, suyolları ve kıyı güvenliği, uyuşturucu kaçakçılığı engelleme, seyirsel yardım, arama-kurtarma, canlı deniz kaynakları, deniz emniyeti, savunma hazırlığı, kaçak göçmen engelleme, deniz çevresini koruma, buz operasyonu ve diğer kuralların yetkileri konuları hakkındadır (www.uscg.mil, 21.03.2015).

Liman Devleti Denetimi Programı, Sahil Güvenlik organizasyonunda yer alan "Deniz Emniyeti ve Çevresel Koruma" Genel Müdürlüğü' nün Yardımcı Kumandanı tarafından yürütülmektedir. Yardımcı Kumandanın altında 2 Alan Kumandanı ve 9 Bölge Kumandanı yer almaktadır. Ülke bazında toplam 45 tane Liman Yüzbaşısı (Captain of the Port - COTP), Alan ve Bölge Kumandanlarına bağlıdır. Liman Yüzbaşısı, USCG Kumandanı tarafından atanmaktadır. Liman Yüzbaşısı, kendi coğrafi bölgesinde ilgili ABD kanunlarının uygulanmasından, gerekli tedbirlerin alınmasından ve bu çerçevede bölgesindeki seyir sularının korunması ile araçların güvenliğinin sağlanmasından sorumludur. Liman devleti denetimine konu olan araç denetlemeleri Liman Yüzbaşısı tarafından yönetilir. Kumandan, deniz araçlarının

denetleme yetkisini ve sorumluluğunu ise büyük ölçüde, her bir liman için o limandan sorumlu Denizcilik Denetleme Başkanına (Officer-in-Charge, Marine Inspector-OCMI)", yani Denizcilik Denetleme Başkanına vermiştir. Denizcilik Denetleme Başkanı, bir anlamda Yerel Denetleyici Kurul Başkanıdır. Bu kurula bağlı olarak denetçiler görev yapmaktadırlar. Gemilerin ekipman, gemi adamı, işletim ile ilgili kanun, kural ve düzenlemelere uygunluğunu, Denizcilik Denetleme Başkanı denetlemektedir. Uygulamada, Denizcilik Denetleme Başkanı ve Liman Yüzbaşı genelde aynı kişidir (Aykaç, 2006: 28).

Liman devleti denetimi ile amaçlanan, geminin ana sistemlerinin milletlerarası sözleşmelere ve federal gerekliliklere uygun olduğu konusunda; geminin emniyetli işletimi konusunda ve mürettebatın yeterli uzmanlığa sahip olduğu konusunda denetim ekibinin tatmin olmasını sağlayacak kapsamda bir denetim yapılmasıdır (Aydın Okur, 2008: 271).

ABD gemi kontrol uygulamalarında deniz emniyeti ve güvenliğiyle birlikte deniz çevresinin korunması açısından hem kendi ulusal kurallarını ve hem de uluslararası kuralların gereklerini istemektedirler. Bu kurallar OPA Act.(Deniz Kirliliği Önleme Kuralları), MTSA (Deniz Taşımacılığı Asayiş Kuralları) ve Ulusal CFR (Federal Düzenlemeler) kodları olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemi Kontrollerinde, diğer bölgesel anlaşmalarda olduğu gibi tüm uluslararası deniz güvenliği, emniyet, yönetim ve deniz kirliliğinin önlenmesiyle ilgili sözleşmeleri kapsamaktadır. Ancak ilave olarak ulusal kuralların gerekleri de istenmektedir. ABD ulusal kurallara rağmen, uluslararası sözleşmeleri diğer memorandumlar gibi hukuki dayanak olarak almıştır (Açıkgöz, 2006: 51,52):

-LOADLINE 66

-SOLAS 74/78

-MARPOL 73/78

-STCW 78

-COLREG 72

-TONNAGE 69

-ILO No. 147

Öte yandan ABD sularında seyir yapan yabancı bayraklı gemiler, Birleşik Devletler Kodu (USC) Başlık 46, Bölüm 33'e göre ABD tarafından denetime tabi

tutulabilir. Kirliliğin önlenmesi ve seyrüsefer güvenliği ile ilgili olan Federal Düzenlemeler Kodu (CFR) 33, 154-156 ve 164 de yabancı bayraklı gemilere uygulanacak kurallardır. ABD'de, Liman Devleti Denetimi için özel olarak çıkarılmış veya düzenlenmiş bir anlaşma ya da kanun olmadığı için liman devleti denetiminde uygulanan kanunların kesin bir listesi bulunmamaktadır. Ancak, ABD'nin yabancı bayraklı gemiler üzerinde otoritesini kullanmakta dayandığı ulusal ve uluslararası kurallar USCG internet sitesinden detaylı olarak bulunabilir (Aykaç, 2006: 30).

Liman devleti kontrolü ile Sahil Güvenlik' in Ticari Gemi Uygunluğu Birimi' ne bağlı Yabancı Bayrak ve Kıyı Ötesi Uygunluğu Bölümü ilgilenmektedir. Bölüm deniz emniyeti, güvenliği ve idaresi (Stewardship) görevlerini başarmak için politika ve standartlar geliştirip sürdürebilir hale getirir (www.uscg.mil, 21.03.2015). Liman Devleti Denetimi Programı detaylı incelendiğinde, Sahil Güvenlik organizasyonunda yer alan "Deniz Emniyeti ve Çevresel Koruma" Genel Müdürlüğü' nün Yardımcı Kumandanı tarafından yürütüldüğü görülmektedir.. Yardımcı Kumandanın altında 2 Alan Kumandanı ve 9 Bölge Kumandanı yer almaktadır. Ülke bazında toplam 45 tane Liman Yüzbaşısı (Captain of the Port - COTP), Alan ve Bölge Kumandanlarına bağlıdır. Liman Yüzbaşısı, ABD Sahil Güvenlik Kumandanı tarafından atanmaktadır. Liman Yüzbaşısı, kendi coğrafi bölgesinde ilgili ABD kanunlarının uygulanmasından, gerekli tedbirlerin alınmasından ve bu çerçevede bölgedeki seyir sularının korunması ile araçların güvenliğinin sağlanmasından sorumludur. Liman devleti denetimine konu olan araç denetlemeleri Liman Yüzbaşısı tarafından yönetilir. Kumandan, deniz araçlarının denetleme yetkisini ve sorumluluğunu ise büyük ölçüde, her bir liman için o limandan sorumlu Denizcilik Denetleme Başkanı'na (Officer-in-Charge, Marine Inspector-OCMI)", yani Denizcilik Denetleme Başkanı'na vermiştir. Denizcilik Denetleme Başkanı, bir anlamda Yerel Denetleyici Kurul Başkanı' dır. Bu kurula bağlı olarak denetçiler görev yapmaktadırlar. Gemilerin ekipman, gemi adamı, işletim ile ilgili kanun, kural ve düzenlemelere uygunluğunu, Denizcilik Denetleme Başkanı denetlemektedir. Uygulamada, Denizcilik Denetleme Başkanı ve Liman Yüzbaşısı genellikle aynı kişidir (Aykaç, 2006: 28).

Sahil Güvenlik' e göre liman devleti denetiminin amacı; ABD limanlarından ve suyollarından standart altı tekneleri elemektir (www.uscg.mil, 21.03.2015).

ABD, liman devleti denetimi konusunda kendi içinde Pasifik ve Atlantik Bölgesi olmak üzere 2 ana bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgelerde 1., 5., 7., 8., 9., 11., 14., 15., 17. Olarak daha küçük bölgelere ayrılmıştır. Burada Atlantik Bölgesinde yer alan 1. Bölge merkezi Boston, 5. Bölge Portsmouth, 7. Miami, 8. Bölge New Orleans ve 9. Bölge Cleveland olup Pasifik Bölgeye ait 11. Bölge merkezi Alamada, 13. Bölge Seattle, 14. Bölge Honolulu ve 17. Bölge Juneau' dur (USCG, 2013: 21).

Gemileri denetleyen "denetim ekipleri" genellikle bir gemi denetçisinden (marine inspector-MI) ve bir ya da daha fazla denetim görevlisinden (boarding officer-BO) oluşmaktadır. Gemi denetçisi, teknik açıdan tam bilgiye sahip ve geminin teknesi ile makinelerini denetlemekle görevli kişidir. Denetim görevlisi ise, teknik bilgisi daha az olan ve geminin belgelerini, can kurtarma ve yangın söndürme gereçlerini, STCW ve ILO gibi sözleşmelere uygunluğunu denetleyen görevlidir (Aykaç, 2006: 28,29).

İKİNCİ BÖLÜM

LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN KURULUŞLAR ve SÖZLEŞMELER

Bu bölümde liman devleti kontrollerine atıf yapan kurumlar ve sözleşmeler detaylı olarak incelenmektedir. Öncelikle kuruluşlar bölümü Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), klas kuruluşları ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) çerçevesinde incelenmekte, söz konusu kuruluşların detaylı bilgilerine yer verilmektedir. Daha sonra liman devleti kontrolleri hususunda ilgili sözleşmeler, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Çalışma Örgütü kapsamındakiler olmak üzere iki gruba ayrılıp, bu kısımlarda IMO sözleşmelerinden liman devleti kontrollerine olanak sağlayan Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesi, Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi, Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmeleri açıklanmaktadır. Buna müteakip son olarak diğer kısımlarda ise denizciliğe ilişkin ILO sözleşmelerinden Ticaret Gemilerindeki Asgari Standartlara İlişkin Sözleşme (ILO No. 147) ve Denizcilik Çalışma (İş) Sözleşmesine (MLC 2006) değinilmekte, tüm sözleşmelerin liman devleti kontrolleri ile ilişkileri vurgulanmaktadır.

2.1. LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN KURULUŞLAR

2.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Bir geminin mülkiyet ve yönetim zinciri pek çok devleti kapsayabilir ve gemiler çoğunlukla ekonomik ömürlerini kendi siciline kayıtlı olduğu devletten uzakta, farklı yetki sınırları arasında hareket ederek tamamlarlar. Gemiler bu hareketlerini güvenli ve emniyetli koşullar altında yaparken, denizel çevre açısından tehdit oluşturmaması gerekmektedir. Bu yüzden, deniz taşımacılığını düzenlemek için herkes tarafından benimsenen ve kabul edilen uluslararası standartların

gerekliliği doğmuştur. Bu amaçla; 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre’de yapılan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı’nda kabul edilen bir konvansiyon ile temelleri atılan, 1958 yılında IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization- Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü) adıyla resmen çalışmalarına başlayan ve 1982 yılında ismi değişen IMO, Birleşmiş Milletlerin, deniz güvenliğini geliştirmek ve deniz araçlarından doğan kirliliği önlemek üzere kurulmuş olan uzman ajansıdır. IMO’ nun temel felsefesi “temiz denizlerde güvenli, emniyetli ve etkin taşımacılık” olup; bu amaca yönelik olarak deniz güvenliği, uluslararası sularda seyir emniyeti, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası ve donanımı ile trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik amacıyla faaliyet göstermekte, özellikle uluslararası sözleşmelerin benimsenmesi ve uygulanması çerçevesinde çalışmalarını sürdürmektedir (Ercan, 2010: 7,8).

IMO’ nün 171 üye devleti olup, 3 adet ise ortak üyesi bulunmaktadır. Türkiye ise 1958 yılında ilk üye olan devletler arasındadır. IMO’ nün temel faaliyet alanları ise aşağıdaki gibidir (Ayan ve Baykal, 2010: 277):

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek,
- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesine yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak

IMO’ nun ilk icraatı, Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin yeni sürümü olan SOLAS-60’ı kabul ederek uygulamaya koymasıdır. SOLAS, dünya denizciliğindeki en eski ve en etkili konvansiyonlardan biridir (Eyigün, 2013: 13).

Uluslararası Denizcilik Örgütü’ nün Temel Organlarına bakıldığında sırası ile (Günsel, 2011: 34,35);

- Genel Kurul
- Konsey
- Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)

- Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)
- Alt Komiteler
- Hukuk Komitesi (LEG)
- Teknik İşbirliği Komitesi (TC)
- Kolaylaştırma Komitesi (FAL)
- Sekreteryaya

bölümlerinden oluştuğu görülmektedir.

Genel Kurul

Genel kurul, IMO' nun en yüksek yönetim birimi olup konsey ve beş ana komiteden oluşur. Bütün üye devletlerin katılımı ile oluşan ve her iki yılda bir toplanan Genel Kurul, konsey üyelerinin seçimi, örgütün çalışma programının ve bütçenin onaylanmasından, mali düzenlemeleri belirlemeden ve bunların yanında konseyin seçiminden sorumludur (www.imo.org, 24.03.2015).

Konsey

Genel kurul tarafından 2 yıllığına seçilen konsey, örgütün yürütme organı pozisyonundadır. Konsey, komiteler ve alt komitelerde hazırlanan raporları, teklif ve tavsiyeleri, genel sekreter tarafından hazırlanan bütçe ve çalışma programı taslağını inceleyerek genel kurula sunmaktadır. Konsey esasen üye devletlere düzenlemeler ve kılavuzlar tavsiye etme dışında, kurulun tüm işlevlerini yerine getirmektedir. Ayrıca konsey, genel kurulun onayı ile genel sekreteri tayin etmektedir. Diğer örgütlerle kurulan ilişkilerden ve bunlarla yapılan anlaşmalardan da konsey sorumludur (Aydın Okur, 2008: 95).

1993 Kasım ayında düzenlenen 18'nci Genel Kurulda alınan karar A.735 (18) uyarınca, Konseyin (32 olan) üye sayısı 40'a çıkartılmıştır. Söz konusu kararın uygun bulunduğuna dair Kanun 24.01.2001 tarih ve 4621 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Buna göre (Ayan ve Baykal, 2010: 278):

(a kategorisi) 10 üye, Uluslararası gemicilik hizmetlerinin sağlanmasından en fazla çıkarı bulunan devletlerden,

(b kategorisi) 10 üye, Uluslararası denizcilik faaliyetlerinden en fazla çıkarı bulunan diğer devletlerden,

(c kategorisi) 20 üye, yukarıdaki a ve b kategorilerinden seçilmeyen, deniz taşımacılığında ve seyrüseferinde özel çıkarları bulunan ve Konseye seçilmeleri dünyanın bütün coğrafi alanlarının temsilini sağlayacak devletlerden oluşacaktır.

Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)

Örgütün en yüksek teknik organı olup bütün üye ülkeleri kapsamaktadır. Komitenin görevi; seyir yardımcıları, gemilerin inşası ve ekipmanları, denizde çatışmayı önleme kuralları, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, deniz emniyet prosedür ve gereklilikleri, hidrografik bilgiler, kayıt defterleri ve seyir jurnal, kayıtları, deniz kazalarını araştırma, denizde kurtarma yardım ve deniz emniyeti ile ilgili her konuyla ilgilenmek ve meclisin onayına sunulacak denizde emniyeti ile ilgili her türlü önerileri ve belgeleri hazırlamaktır. Genişletilmiş Deniz Emniyeti Komitesi, özellikle SOLAS gibi temel konvansiyonların değiştirilmesi durumlarında, üye ülkelerin yanında, üye ülke olmamakla birlikte değişiklik yapılacak sözleşmelere taraf olan ülkelerinde bu komite içinde yer almasıdır (Eyigün, 2013: 13,14).

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)

İlk oluşturulduğunda genel kurulun bir organı olarak gözüken komite 1985 yılında anayasal bir duruma gelmiştir (www.imo.org, 24.03.2015). Deniz çevresi koruma Komitesi (MEPC), deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrol edilmesi konularıyla ilgilenmektedir. Deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki milletlerarası sözleşmelerin kabulü, uygulanması, gerekli değişikliklerin yapılması gibi konularda görevler üstlenmektedir (Aydın Okur, 2008: 96).

Alt Komiteler

Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komiteleri görev alanlarında alt komiteler tarafından desteklenmekte olup, bu komiteler bütün üye ülkelere açıktır. 2013 yılından itibaren alt komiteler aşağıdaki gibidir:

- İnsan Faktörü, Eğitim ve Vardiya Alt Komitesi (HTW)
- IMO Araçlarının Uygulanması Alt Komitesi (III)
- Seyir, İletişim ve Arama-Kurtarma Alt Komitesi (NCSR)
- Kirlilik Önleme ve Sorumluluk Alt Komitesi (PPR)
- Gemi Dizayn ve İnşası Alt Komitesi (SDC)
- Gemi Sistemi ve Ekipmanı Alt Komitesi (SSE)
- Yük ve Konteyner Taşıma (CCC)

Hukuk Komitesi (Legal Comitee)

Hukuk komitesi, örgütün kapsamı dahilindeki tüm hukuki konularla ilgilenmesi açısından yetkilendirilmiş olup, her üye devletin temsilcilerinden oluşmaktadır. Hukuk komitesi 1967 tarihinde Torrey Canyon kazasının ardından yaşanan hukuki sorunlarla ilgilenmesi için kurulmuş, daha sonra kendi konusundaki uluslararası araç ya da organizasyon tarafından kabul edilmiş herhangi bir görevi yerine getirmek için faaliyetine devam etmektedir (www.imo.org, 24.03.2015).

Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee)

Örgütün denizcilik alanında özellikle gelişmekte olan devletlere teknik yardım sağlanması yönündeki çalışmalarında eşgüdümü sağlamak üzere kurulmuştur. IMO' nun Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde Sözleşmesinde Teknik İşbirliği Komitesi kurması kararlaştırılan tek Örgüt olması, çalışmalarında teknik yardımın ne kadar önemli olduğunun da bir kanıtıdır. Komite IMO' nun bütün üye devletlerinden oluşmaktadır (Ercan, 2010: 13). Teknik İşbirliği Komitesi 1969 yılında konseye yardımcı bir organ olarak kurulmuş olup, 1984 yılında IMO sözleşmelerindeki bir değişikliğin olmasıyla kurumsallaşmıştır.

Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee)

Komite 1972 yılının Mayıs ayında konseye yardımcı bir komite olarak kurulmuş olup 2008 yılı Aralık ayında bir değişiklik ile kurumsal bir yapıya dönüşmüştür (www.imo.org, 24.03.2015). Uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması açısından denizcilikteki bazı formalitelerin azaltılması amacını taşıyan bu komite, temel olarak formalite işlemlerle uğraşmaktadır. Gemilerin limanlara giriş çıkışlarında gereken belgelerin ve formalitelerin basitleştirilmesiyle ilgilenmektedir (Aydın Okur, 2008: 97).

Sekretarya (Sekretariat)

IMO sekretaryası genel sekterin ve yaklaşık 300 uluslararası personelin Londra' daki Genel Merkez' de görev aldığı bir kuruluştur. Günümüzde 1 Ocak 2012 tarihinden itibaren görevde Japon Mr. Koji Sekimizu bulunmaktadır (www.imo.org, 24.03.2015). Sekretarya, diğer hususların yanında, üye devletleri örgütteki gelişmelerden haberdar etme, üye devletlerin ilgili kuralları onaylamasını ve uygulamasını gözetleme gibi görevler üstlenmektedir (Aydın Okur, 2008: 97).

Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü' nin Londra'da gerçekleştirilmiş olan 28. Genel Kurul toplantısı kapsamında, 29 Kasım 2013 tarihinde yapılan Konsey üyeliği seçimlerinde Türkiye, IMO' nun yürütme organı olan Konsey'e yeniden seçilmiştir. Söz konusu seçimlerde "C" kategorisinden Konsey adayı olan Türkiye, oylamaya katılan 154 üye ülkeden 136'sinin oyunu alarak, en üst seviyeden IMO' ya 2 yıllık bir süre için Konsey üyesi olma hakkını kazanmıştır.

"C" Kategorisi, dünya denizciliğinde söz sahibi olan ve deniz emniyeti ile deniz çevresi korunması çabalarına en aktif bir şekilde katılan üyeler arasından seçilmektedir. İki yılda bir yenilenen Konsey üyeliği seçimlerinde Türkiye, 1999 yılından bu yana aralıksız olarak "C" kategorisinden IMO Konsey üyeliğine seçilmektedir. Aldığı oy oranı ve sıralaması devamlı artan Türkiye 2013 yılındaki oylamada 24 aday ülke arasından 2. sırada Konsey'e seçilmiştir (www.ubak.gov.tr, 24.03.2015).

2.1.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)

Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization - ILO) 1919 yılında Versailles (Versay) Barış Antlaşması ile kurulmuştur. ILO'ya üye 185 ülke bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler (BM) Teşkilatına üye olan ülkeler ILO Ana Sözleşmesinden doğan yükümlülükleri kabul ettiklerini bildirmeleri halinde üye olabilmektedirler. Birleşmiş Milletlere üye olmayan bir ülke ise ancak ILO Genel Konferansı kararıyla üyeliğe alınmaktadır. Üyelikten çekilme ise ILO Genel Müdürü'ne yapılacak bir bildirimle mümkün olabilmektedir. Merkezi Cenevre'de bulunan ILO, her yıl Haziran ayında yapılan ve karar organı niteliği taşıyan Uluslararası Çalışma Konferansı, yürütme organı niteliğindeki Yönetim Kurulu ve Teşkilatın sekretarya hizmetlerini yürüten Uluslararası Çalışma Bürosu'ndan oluşmaktadır Uluslararası Çalışma Konferansı, her bir üye ülkenin 2 Hükümet, 1 İşçi ve 1 İşveren temsilcisinden oluşmaktadır. Bu temsilcilere Konferans gündemindeki konulara göre teknik danışmanlar da refakat etmektedir. Uluslararası Çalışma Konferansı, çalışma yaşamıyla ilgili güncel sorunları tartışır. Sözleşme ve Tavsiye Kararlarından oluşan uluslararası çalışma standartlarını tespit eder ve bu standartların

üye ülkelerde uygulanmasını denetler. Anılan Konferans, üye ülkelerin katkılarıyla finanse edilen iki yıllık ILO bütçesini kabul eder, iki yıllık ILO faaliyet programını belirler ve her üç yılda bir Yönetim Kurulu üyelerini seçer. Konferans çalışmaları, oluşturulan Komiteler aracılığı ile yürütülmektedir. Yönetim Kurulu, ILO'nun yürütme organıdır. Teşkilatın bütün faaliyetlerinde belirleyici bir role sahip olan Yönetim Kurulu, Konferans gibi üçlü yapıya sahiptir. Yönetim Kurulu, yılda üç kez toplanmakta ve 28 Hükümet, 14 işçi ve 14 İşveren olmak üzere toplam 56 üyeden oluşmaktadır (T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2014: 15).

ILO'nun temel belgesi, Anayasasıdır. İkinci önemli belgesi, 1944 yılında Filadelfiya'da toplanan Uluslararası Çalışma Konferansında kabul edilen "Filadelfiya Bildirgesi"dir. Diğer bir önemli belge ise, 1998 yılındaki Uluslararası Çalışma Konferansında kabul edilen "Temel İlkeler ve İşyerindeki Haklar Konulu ILO Deklarasyonu" dur (Koç, 2000: 1).

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün temel ilkesi, evrensel ve sürekli barışı sosyal adalet ile sağlamak ve bu amaçla hazırladığı sözleşmeler ve tavsiye kararlarıyla, çalışma hayatına ilişkin uluslararası standartları belirlemektir. Uluslararası Çalışma Örgütü işçi, işveren ve devlet temsilcilerinin eşit olarak yer aldığı uluslararası alanda çalışmalarını sürdüren tek birliktir (Algantürk Light, 2007: 269).

ILO'nun özgün ve en önemli görevi uluslararası çalışma standartlarının düzenlenmesi, geliştirilmesi ve izlenmesidir. Bugüne kadar organizasyon, çalışma koşullarını düzenleyen, küresel düzlemde uygulanabilir ve hukuken bağlayıcı 189 sözleşme ve hukuki olarak bağlayıcı olmayan 202 tavsiye ortaya çıkarmıştır. Bu standartların çoğu hala geçerlidir. Uluslararası çalışma standartlarının ana konu alanları, ILO'nun sekiz temel çalışma standardı olarak da ifade edilen çalışma yaşamının temel haklarını kapsamaktadır. Bunlar, örgütlenme özgürlüğü ve örgütlenme hakkı, zorla çalıştırmanın kaldırılması, en az çalıştırma yaşı ve çocuk işçiliğinin etkili bir biçimde ortadan kaldırılması, işyerinde ayrımcılığın yasaklanması ve eşit değerde iş karşılığında kadın ve erkeğin eşit ücret alması yönündeki talimatlar olarak ifade edilebilir (Sengenberger, 25.03.2015).

Uluslararası Çalışma Örgütü 1920 yılından itibaren deniz işkolu alanında da çalışmalar yapmaktadır. 1920 yılında ILO yönetim kurulunda, deniz işkolundaki sorunlar ile ilgilenmek üzere Birleşmiş Denizcilik Komisyonu kurulmasına karar

verilmiştir. Uluslararası Çalışma Konferansı'nın her denizcilik oturumunda delegeler tarafından yeni gemi adamları ve donatan temsilcilerinin seçilmesi nedeniyle Birleşmiş Denizcilik Komisyonu'nun yapısı değişmektedir. Birleşmiş Denizcilik Komisyonu'nun görevi, ILO'nun denizcilik oturumundan önce ön hazırlıkları yapmak ve oturumda tavsiyede bulunmaktır. Birleşmiş Denizcilik Komisyonu, bir tavsiye organı olması nedeniyle, yeni ILO Sözleşmeleri ve tavsiyeleri teklif eden taslaklar sunar. Birleşmiş Denizcilik Komisyonu'nun geçmiş dönemde yapmış olduğu çalışmalar gemi adamları ücretleri, çalışma saatleri, şirket sertifikaları, ücretli yıllık tatiller, sosyal güvenlik, sosyal yardım ve sağlık, güvenlik sorunları olup, Komisyon bir çok sözleşmenin hazırlanmasında rol almıştır (Algantürk Light, 2007: 269). ILO'nun denizle ilgili sözleşmelerinden başlıcaları ise şunlardır (Aykanat, 2010: 26):

- Gemi adamlarının hastalanması, yaralanması yada ölümü halinde gemi sahibinin sorumluluğuna ilişkin 55 sayılı sözleşme.
- Deniz işlerinde çalıştırılacak çocukların asgari yaş haddinin tespiti hakkında 58 sayılı sözleşme.
- Gemilerde mürettebat için iâşe ve yemek hizmetlerine ilişkin 68 sayılı sözleşme.
- Gemi adamlarının sağlık muayenesine ilişkin 73 sayılı sözleşme.
- Mürettebatın gemide barınmasına ilişkin 92 ve 133 sayılı sözleşmeler.
- İş kazalarının önlenmesine ilişkin 134 sayılı sözleşme.
- Gemi adamlarının yıllık ücretli iznine ilişkin 146 sayılı sözleşme.
- Liman işlerinde sağlık ve emniyete ilişkin 152 sayılı sözleşme.
- Gemi adamlarının sağlığının korunması ve tıbbî bakımına ilişkin 164 sayılı sözleşme.

Bu sözleşmeler, ticari amaçlı yük veya yolcu taşımacılığı yapan ve bu sözleşmenin yürürlükte bulunduğu bir ülkede kayıtlı olan her tür uluslararası gemilere uygulanmaktadır. Ayrıca ILO'nun denizciliğe yönelik en son ve en önemli çalışmalarından birisi Deniz Çalışma Sözleşmesi (MLC)'dir.

Türkiye ILO'ya 1932 yılında üye olmuştur. ILO Ankara Ofisi ise 1976 yılında açılmıştır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve sosyal ortakların girişimiyle Türkiye hükümetinin ILO'ya Oran'daki diplomatik alanda tahsis ettiği arsada ILO Ankara Ofisi ve Enformasyon Merkezi inşa edilmiş ve 2001 yılında hizmete girmiştir. ILO Ankara Ofisi ILO'yu Türkiye'de temsil etmeyi, Türkiye'de

uluslararası çalışma standartlarının uygulanmasını izlemeyi, teknik işbirliği program ve projelerini uygulamayı, Türkiye hakkında veri toplamayı ve toplanan verileri değerlendirmeyi ve Enformasyon Merkezi aracılığıyla kamuoyuna ILO yayın, belge ve dokümanları sunmayı, yayın satış programını yürütmeyi hedeflemektedir (www.ilo.org, 26.03.2015). Bu hedefler çerçevesinde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile 10.02.2009 tarihinde imzalanan mutabakat zaptı çerçevesinde, önümüzdeki yıllarda çocuk işçiliği ile mücadeleyi, genç ve kadın istihdamını artırmayı, sosyal diyalogu güçlendirmeyi ve kayıt dışı istihdamı engellemeyi öncelikli hedefleri arasına getirmiştir (www.ilo.org, 26.03.2015).

2.1.3. Klas Kuruluşları

18. yüzyılın ikinci yarısına kadar deniz sigortacıları, sigortaladıkları gemilerin denize ne kadar elverişli oldukları hakkında kulaktan duyma bilgilere güvenmek zorunda kalıyor, sigortaladıkları gemilerin güvenliği ve değerlerini tam olarak saptayamıyorlardı. Sigortacıların garanti taleplerinin ve gemi sahipleri ile kaptanlarının ise gemilerinin denize elverişli hale getirmek için teknik destek ihtiyaçlarının karşılanabilmesi gerekiyordu (Aykanat, 2010: 42). Öte yandan İngiltere’ nin Londra kentinde deniz taşımacılığı işleri ile uğraşan Edward Lloyd, gemiler hakkında edindiği bilgileri liste halinde müşterilerine ulaştırmaya devam etmiş ve bu listeler 1700 yılından itibaren, Ship’s Lists (gemi listeleri) olarak anılmaya başlanmıştır. 1713 yılında Edward Lloyd’un ölümünden sonra Thomas Jemson tarafından, 1734 yılından itibaren “Lloyd's List” adında bir gazete yayınlamaya başlamıştır. Yayınlarına günümüzde de devam eden bu gazetede, dönemin tarzına uygun olarak, gemiler hakkında toplanan bilgiler liste halinde okuyucuya sunulmuştur. Gemi klaslandırma/ sınıflandırma kuruluşlarının temelinin söz konusu gemi listeleriyle atıldığı kabul edilmektedir (Okay ve diğerlerinden aktaran Erginer, 2010: 48).

Klas kuruluşlarının ortaya çıkması ise Londra’daki ‘Edward Lloyds’ kahvesindeki sigortacıların, gemilerin tekne ve ekipmanlarının bağımsız bir şekilde denetimi için bir sistem geliştirmesi ve böylece ilk klas kuruluşu olan “Lloyd’s Register of Shipping” 1760’da kurulması ile olmuştur. Lloyd’s Register’ı 1828

yılında kurulan Fransız klas kuruluşu “Bureau Veritas” takip etti. 1834 yılında ilk olarak, gemi denetimcilerinin izleyecekleri prosedürleri de içeren ‘gemi sörvey ve klaslama kuralları’ yazılarak yayınlandı. Yazılı kurallar oluşturularak yıllık raporlar yayınlanmaya başladığında zamanla gemi sahipleri gemilerinin değerini belirlemek ve sınıflandırmak için klas kuruluşlarından denetleme talebinde bulunmuşlar ve klas kuruluşları bu iş için ücret almaya başlamışlardı. Norveçli sigortacılar tarafından 1864 yılında kurulan “Det Norske Veritas”ı İtalyan klas kuruluşu “Registro Italiano Navale” ve 1867 yılında kurulan Alman klas kuruluşu “Germanischer Lloyd” izledi. Japon “Nippon Kaiji Kyokai” ve Rus “Russian Maritime Register of Shipping” klas kuruluşları ise sırasıyla 1899 ve 1913’de kuruldu. Zaman içinde bayrak devletleri deniz emniyetinin sağlanması için yetkilerini bu kuruluşlara vermeye başlamış ayrıca araştırmaları için kaynak sağlamışlardır. Klas kuruluşları ise zamanla sigortacılar ile uzaklaşıp gemi sahipleri ile ilişkilerini geliştirmişlerdir (Aykanat, 2010: 42,43).

Deniz sigortacıları ve gemi sahiplerinin, sigorta koruması altındaki gemilerin tekne ve ekipmanlarının bağımsız denetimi için 18. Yüzyılda geliştirdikleri sistem olan Klas Kuruluşları, gemilerinin değerini belirleme ve sınıflamanın yanında denetleme işlerini de yaparak ilgili ülkenin idareleri tarafından deniz emniyetinin sağlanması için yetkilendirilen, gemilerin inşa aşamasında ve sonrasında, denetimlerini düzenleyen ve geminin tekne ve makine dizaynına tavsiyelerde bulunan, teknik standartları koymak ve uygulamak için kurulmuş olan organize kuruluşlardır (Ercan, 2010: 5). Klas Kuruluşları gemi yapısını denetlemek ve kontrol etmekten sorumlu uzmanlaşmış özel kuruluşlar olup gemiler ve açık deniz platformlarının dizayn, inşa ve sörveylerine ilişkin teknik standartları oluşturur ve uygularlar (Akpınar, 2014: 37; Aykanat, 2010: 42).

Klas Kuruluşlarının iki yönlü görevleri bulunmaktadır. Bunlardan biri; kendi teknik standartlarına göre geminin durumunu değerlendirmek ve gemi sahibinin isteği üzerine gemi için bir klas belgesi düzenlemektir. Diğer ise; bayrak devletleri adına hareket ederek, uluslararası sözleşmelerde şart koşulan emniyet ve çevre gerekliliklerine geminin uygunluğunu doğrulamak ve ilgili resmi belgeleri düzenlemektir (Akpınar, 2014: 37,38). Aykanat’ a göre (2010: 42) klas kuruluşlarının görevi ise; can, mal ve çevre korunması için teknik standartların geliştirilmesi ve uygulanmasına yardım etmektir.

Gemilerin dizaynı, inşası veya bakımı konularında standart koyan kuruluşlar olarak klas kuruluşlarının rolleri kanun koyucular tarafından zaman içinde tanınmıştır. Klas kurallarına atıflar uluslararası sözleşmelere konulmuştur. Böylelikle, “tanınmış klas kuruluşların” kurallarına uymak bir mevzuat gerekliliği haline gelmiştir. Ancak, bu amaçla klas kuruluşlarını tanımak için uluslararası düzeyde bağlayıcı bir kriter oluşturulmamıştır (Akpınar, 2014: 38).

Dünya’ daki klas kuruluşları listesi Ek-2’ de verilmiştir.

Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS)

1968’ de kurulan Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği’ nin (IACS) kökeni 1930 yılı Uluslararası Yükleme Hattı Sözleşmesine dayanmaktadır. Bu sözleşmenin 9. Maddesi hükümetler tarafından tanınmış klas kuruluşları ile ilgilidir. 1939’ da ilk uluslararası klas kuruluşları konferansı Roma’ da İtalyan Denizcilik Klası ev sahipliğinde gerçekleşmiştir. Konferansa Norveç klası Det Norske Veritas (DNV), Amerika klası American Bureau of Shipping (ABS), Fransa klası Bureau Veritas (BV), Almanya klası Germanischer Lloyd (GL) ve Japonya klası Nippon Kaiji Kyokai (NK) katılmışlardır. Bundan sonra konferans 1955 yılına kadar yapılmamıştır (Özçayır, 2001: 351).

IACS, önemli klas kuruluşları tarafından yeni türeyen farklı kalite ve yetenekteki klas kuruluşlarına karşı bazı ayrıcalıklar getirmek amaçlı kurulmuştur (Talley, 2008: 18). IACS, IMO için tavsiyeler geliştirmesi izin verilen bir sivil örgüttür (Ercan, 2010: 7). Başka bir deyişle IACS devlet hükümetleri ile ilgisi olmayan tek IMO gözlemci kuruluşudur (Özçayır, 2001: 351). IACS deniz emniyetine yardım, teknik destek, araştırma ve geliştirme çalışmaları yapar (Aykanat, 2010: 44).

IACS üyeleri uluslararası gemi tonajının %95’ inin klas kuruluşudur (Talley, 2008: 18). 12 adet klas kuruluşu IACS ‘e üyedir. Bunlar (www.iacs.org.uk, 27.03.2015):

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Croatian Register of Shipping (CRS)
- Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd (DNVGL)

- Indian Register of Shipping (IRS)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Polish Register of Shipping (PRS)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)' dir.

Türk Loydu, Klas Kuruluşları Uluslararası Birliği (IACS-International Association of Classification Societies) üyeliği konusundaki ilk aşamayı başarı ile sonuçlandırmış olup; 30 Eylül 2010 tarihli başvuru üzerine, Türk Loydu'nun gerekli ölçütleri tam olarak sağladığı tespit edilerek, "Klas Kuruluşu Statüsü" nün teyit edilmiş olduğuna ilişkin IACS Konsey Kararı (Classification Society Status Decision); IACS Sekreteryası'nın 14 Ocak 2011 tarihli yazısı ile kesinleşmiştir. Tam üyelik konusundaki çalışmalar devam etmektedir (www.turkloydu.org, 27.03.2015).

2.1.4. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)

EMSA, Avrupa sularında gerçekleşen Estonia yolcu gemisi, Erika ve Prestige isimli tanker felaketlerinin görülmesi üzerine, felaketlerin deniz emniyeti konusundaki zayıflıklarına istinaden AB' nin 1406/2002 sayılı mevzuatıyla 27 Haziran 2002 tarihinde oluşturulmuş Lizbon merkezli bir kuruluştur (en.wikipedia.org, 28.03.2015).

EMSA' ya üyelik konusunda yardımcı bir başka deyişle aday durumunda 7 ülke bulunmaktadır. Bunlar Arnavutluk, Bosna-Hersek, Makedonya, Hırvatistan (24 Eylül 2014' e kadar), Karadağ, Sırbistan ve Türkiye' dir. Üye devletler ise Avrupa Birliği ülkelerinin çoğunluğudur (www.emsa.europa.eu, 28.03.2015).

Ajansın amaçları aşağıdaki gibidir (Ercan, 2010: 24):

- Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ve deniz güvenliği hususlarına dair Avrupa Birliği mevzuatının hazırlanmasında komisyona yardımcı olmak
- Özellikle AB Liman Devleti Kontrolü rejiminin genel işleyişini izleyerek deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin AB mevzuatının etkin bir biçimde uygulanmasında komisyona yardımcı olmak

- Eğitim faaliyetlerini organize etmek, teknik çözümler üretmek ve AB mevzuatının uygulanmasında teknik destek sağlamak
- Deniz kazalarının araştırılmasıyla ilgili genel bir yöntem geliştirmede yardımcı olmak
- Deniz güvenliği ve gemi kaynaklı kirlilikle ilgili verileri sağlamak, yasadışı deşarj yapan gemilerin belirlenmesini ve takibini desteklemek.

Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkelerin STCW ilkelerine uyumu hususunun üye ülkelere tek tek değerlendirilmesi yerine EMSA bu işi toplu olarak onlar adına yapmaktadır. Denetimler topluluk seviyesinde tanımlanan üye olmayan ülkelere gerçekleştirilmektedir. Devamlı denetim sürecinin yanı sıra, üçüncü ülkelerin idareleri ve eğitim kurumlarının STCW standartlarına ne kadar uyup uymadıkları üye ülkelerin istekleri doğrultusunda da denetlenmektedir. Tüm EMSA denetimleri 5 yıllık dönemler boyunca gerçekleştirilmektedir. Tüm bu aktiviteler sonucu, EMSA, Avrupa Birliği sularında çalışan gemilerde Avrupa Birliği içinden veya dışından gelirse gelsin etkin bir eğitim almış gemiadamlarının çalıştırılması hususunda önemli bir katkı sağlamaktadır (Ercan, 2010: 25).

AB'nin klas kuruluşlarını ele alan temel mevzuatı; Erika kazasından sonra da revize edilen 391/2009 sayılı Tüzüğü ve 2009/15/EC sayılı direktifdir. Bu direktifle uyumlu olarak, Komisyon her iki yılda bir 12 tanınmış klas kuruluşunu değerlendirmektedir. EMSA, Komisyon adına gerekli denetimleri gerçekleştirmek için Komisyon tarafından görevlendirilmiştir. Bu nedenle, EMSA her yıl klas kuruluşlarının merkez ofislerine ve seçtikleri bazı bölgesel ve saha ofislerine ve şüpheli klas kuruluşlarının performanslarını kontrol etmek amacıyla gemilere denet düzenlemektedir (Akpınar, 2014: 39).

AB üye devletlerindeki gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesine ilişkin AB mevzuatının uygulanmasını gerçekleştirme görevi EMSA' ya verilmiştir (Akpınar, 2014: 45). EMSA' ya AB seviyesinde liman devleti kontrolünün takibi için teknik sorumluluk verilmiştir. Bu sorumluluk; AB limanlarına uğrayan gemilerin küresel istatistiklerinin kapsamlı bir analizini, her bir gemi denetimi hakkındaki veri analizini yapma görevini üstlenmeyi ve her bir AB üyesi tarafından kurulmuş olan liman devleti denetleme sisteminin işlevselliğini değerlendirmeyi kapsamaktadır. Risk değerlendirme çalışmaları ve istatistiki araştırma sonuçları birleşip, AB liman

devleti kontrolü performansının sürekli olarak geliştirilmesi için hedefler ve prosedürler oluşturmada kullanılmaktadır. Buna ek olarak, EMSA AB liman devleti denetim sisteminin genel olarak etkinliğini sağlamak amacıyla bu alanda bir takım destekleyici görevleri de yürütmektedir. Bu görevler aşağıdaki gibidir (www.emsa.europa.eu, 28.03.2015) :

- 2009/16/EC sayılı düzeltilmiş direktifin uygulanmasına ilişkin Komisyona ve Üye Devletlere teknik yardım sağlamak;
- Birliğe katılım başvurusu için, Avrupa'nın komşu ülkeleri ve Paris MOU'nun bir parçası olan devletler için komisyonun talebi üzerine örgütün ilgili eğitim faaliyetlerini içeren teknik desteği geliştirme
- Gemilerin 2009/16/EC direktifine uygunluğuna ilişkin bilgilerin yayınında komisyona yardımcı olmak
- Komisyon ve Üye devletlere istatistik, bilgi ve veri sağlamak
- IMO, ILO ve Paris MOU teknik organlarının çalışmalarına katkıda bulunmak için üye ülkeler ve komisyona gerekli teknik yardımı sağlamak
- Üye ülkelerin ve komisyonun işbirliği içerisinde liman devleti kontrolü için denetim sistemini destekleyen bilgi sistemi (THETIS)'ni uygulamak ve geliştirmek
- Liman devleti kontrolü görevlisinin yeterliliği hakkındaki eğitim ve değerlendirme için üye devletler aracılığıyla "Uyumlaştırmış Topluluk Projesi" geliştirme ve uygulama
- Liman devleti kontrolü görevlisi seminerlerinde eğitim verme ve organize etme
- Liman devleti kontrolü görevlisi için uzaktan öğrenim programı geliştirme, yönetme, işletme
- IMO, ILO ve liman devleti kontrolü tarafından yayınlanmış ilgili dokümanların veri tabanını geliştirme, yönetme ve işletme, liman devleti kontrolü görevlisi faaliyetlerini destekleme

Türkiye, AB adına hareket eden EMSA heyeti tarafından gerçekleştirilen bir dizi denetimden başarıyla çıkmış ve AB tarafından Türk gemiadamlarının eğitim ve belgelerinin tanındığı onaylanmıştır. Söz konusu raporun onaylanması ve Türkiye'nin IMO' nun beyaz listesinde yer alması ile STCW Sözleşmesinin I/10 Kuralı çerçevesinde gemiadamları eğitim ve belgelendirmesinin tanınmasına yönelik

diğer ülkelerle anlaşma yapılabilmektedir. Bu kapsamda 30 ülke ile protokol imzalanmış ve Türk gemiadamları yeterlik belgeleri; Almanya, İtalya, Portekiz, Malta gibi AB üyesi ülkeler ve büyük deniz ticaret filosuna sahip diğer ülkeler tarafından tanınmakta ve bu ülkelere ait gemilerde Türk gemiadamları çalışabilmektedir. Türkiye, gemiadamları eğitiminde uluslararası standartlarda eğitim almış kalifiye Türk gemiadamlarının yetiştirilmesi için STCW Sözleşmesine getirilen değişiklikleri iç mevzuatına aktarmakta ve uluslararası standartlarda gemiadamı yetiştirmenin tüm gereklerini yerine getirme konusunda çaba göstermektedir (Akpınar, 2014: 76,77).

2.2. LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN SÖZLEŞMELER

Liman devleti kontrollerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri aşağıdaki bölümlerde açıklanmaktadır. Bu sözleşmeler yabancı bayraklı gemilerin denetim esaslarını belirleyen başlıca denizcilik sözleşmeleridir.

2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri

2.2.1.1. Gemilerin Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesi (LOAD LINES)

İlk uluslararası yükleme hattı sözleşmesi 1930 yılında kabul edilmiş ancak bu geminin yedek sephiyeye (reserve buoyancy) sahip olması temelinde bir düzen getirmiştir. Daha sonra serbest bordanın (Fribord) da geminin dengesini sağlama ve fazla yükleme sebebiyle teknede oluşan aşırı stresi (gerilimi) önlemedeki önemi fark edilmiştir. 1966 yılında IMO tarafından kabul edilen yükleme hattı sözleşmesi hükümleri, gemilerin fribord yüksekliğinin belirlenmesi amacıyla alt bölmeleme (sub-division) ve hasar denge hesaplamaları (damage stability calculations) yoluyla oluşturulmuştur. 1966 tarihli Yükleme Sınırları Uluslararası sözleşmesi 5 Nisan 1966 tarihinde kabul edilmiş olup, 21 Temmuz 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir (www.imo.org, 29.03.2015).

Sözleşme, uluslararası ticaretin gelişmesiyle birlikte, gemiler arasındaki haksız rekabetin ortadan kaldırılması ve gemi adamlarının can emniyetinin sağlanması amacıyla yüklemenin sınırlandırılması hususunda bazı düzenlemelerin yapılması amacıyla ortaya çıkmıştır (Ayan ve Baykal, 2010: 284).

Düzenlemeler farklı bölge ve zamanlar için mevcut potansiyel tehlikeleri göz önüne almaktadır. Teknik ekler; kapılar, frengi lombarları, güverte iniş menfezleri ve diğer maddelere ilişkin ilave emniyet yöntemlerini içermektedir. Bu önlemlerin amacı; fribord güverte altındaki gemi teknesinin (karina) su geçirmez bütünlüğünü sağlamaktır. Belirlenmiş ve onaylanmış olan yükleme hatlarının, teknenin ortasında ve her iki bordasında güverte çizgisi ile birlikte işaretlenmesi gerekmektedir. Kısaca sözleşme, gemilerin; mukavemeti, dengesi, güvertenin su alması, su geçirmezlik konusu, hava geçirmezliği, personelin emniyeti ve bu bağlamda yükleme sınırının tayinlerini belirleyen maddeleri kapsamaktadır.

Konvansiyon 3 adet Ek içermekte olup bunlar aşağıdaki gibidir:

Ek-I: Yükleme hatlarının belirlenmesi için kuralları içermekte olup 4 bölümden oluşmaktadır:

1. Bölüm: Genel Hükümler
2. Bölüm: Fribord tayini şartları
3. Bölüm: Fribordlar
4. Bölüm: Kereste fribordu tayin edilen gemilerde özel icaplar

Ek II: Alanlar, bölgeler ve mevsimsel dönemler ile ilgili konuları kapsar.

Ek III: Uluslararası Yükleme Hattı Sertifikası dahil, ilgili sertifikaları içerir.

Sözleşmeye dair çeşitli değişiklikler 1971, 1975, 1979 ve 1983 yıllarında kabul edilmiş olup bu değişiklikler, tarafların 2/3'ünün onaylama şartından dolayı hiçbir zaman yürürlüğe girememiştir.

1988 değişiklikleri Kasım 1988' de kabul edilip 3 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin sorvey (inceleme) ve sertifikalandırma gerekliliği ile bunların SOLAS ve MARPOL sözleşmeleriyle uyumlu hale getirilmesinin yanında 1988 protokolü, sözleşmenin teknik eklerinin belirli kurallarını yeniden düzenlemiştir ve üstü kapalı, sözlü bir değişiklik prosedürü tanıtmıştır. Bu bağlamda, şayet tarafların 1/3'ünün reddi olmasa idi, kabul edilen düzenlemeler varsayılan

kabul tarihinden sonraki 6 ay içerisinde yürürlüğe girmiş olacaktı (www.imo.org, 29.03.2015).

Sözleşme, 4. ve 5. maddelerine göre, aşağıda özellikleri verilen gemiler dışındaki uluslararası sefer yapan tüm gemiler için geçerlidir (Load Lines 66/88, 2005: 8):

- a) Savaş gemileri
- b) Boyları 24 m den küçük yeni gemiler
- c) 150 gross tondan küçük tonajdaki mevcut gemiler
- d) Ticarete kullanılmayan tenezzüh yatları
- e) Balıkçı gemileri
- f) Kuzey Amerika'nın göllerinde, Hazar Denizinde, La Plata, Perana ve Uruguay'da Punta Del Este arasında çizilen hatta kadar olan mıntıka içerisinde sefer yapan gemiler.

1995 değişiklikleri: Yürürlükten kalkmış ve yerini 2003 değişiklikleri almıştır.

2003 değişiklikleri: Ek 2 de yapılan 2003 değişiklikleri; gemilerin gücü ve tam stabilitesi, açıklamalar, üst yapı ve gemi bölmeleri, kapılar, ambar ağızlarının pozisyonu, boşluklar, hava kapakları, ambar ağızı mezarnası, ambar kaynağı, makine dairesi kapıları, friborddaki çeşitli açıklıklar, güverte üstyapısı, yük ambarı ve benzer diğer açıklıklar, borda lombozu, pencereler ve ışıklıklar, fribord hesaplamaları, rahat gemi yolculuğu vasıtasıyla mürettebatın korunması, borda kavsı, minimum pruva yüksekliği, geminin su geçmez güvertesini yük hattı üzerinde tutan yedek yüzücülük ve diğer konulara ilişkin düzenlemelerde çok sayıda revizyon içermektedir (Ercan, 2010: 22).

1966 tarihli Yükleme Hattı Sözleşmesinin liman devleti denetimine olanak tanıyan maddesi aşağıdaki gibidir (Usoro, 2014: 16,17):

“Madde 21 – Kontrol

1. Bu Sözleşmenin 16. ve 17. maddelerine göre verilmiş belgeye sahip olan gemiler, diğer Akit Hükümetlere ait limanlarda bulundukları zaman, bu Hükümetler tarafından usulen yetki verilmiş memurlar vasıtasıyla kontrole tabi tutulurlar. Akit Hükümetler böyle bir kontrolün, gemide işbu Sözleşme hükümlerine uygun muteber bir belgenin bulunup bulunmadığından ibaret olduğunu temin edeceklerdir. Gemide

geçerli bir 1966 Beynelmilel Fribord Belgesi mevcut ise, bundan sonraki kontrol sadece:

(a) geminin belgede müsaade edilen sınırdan daha fazla yüklenmemiş olduğu;
(b) gemi üzerindeki fribord markası mevkiinin belgeye uygun bulunduğu,
(c) gemide, 19. maddenin 3. paragrafının (a) ve (b) bentlerinde belirtildiği üzere, hâlihazır durumları ile can tehlikesi olmaksızın denize çıkmasını engelleyecek derecede önemli değişiklik bulunmadığı hususlarının tespitine inhisar eder. Eğer gemide geçerli bir Beynelmilel Fribord Muafiyet Belgesi mevcut ise, böyle bir kontrol, bu belgedeki şartların gemide bulunduğunu tespiti inhisar eder.

2. Bu maddenin birinci paragrafının (c) bendine göre kontrol yapılması halinde, bu kontrol sadece geminin yolcularına veya mürettebatına tehlike olmadan denize açılabilir durumda bulunduğunu tespitten ibaret olacaktır.

3. Bu madde gereğince yapılacak bir kontrol herhangi şekilde bir müdahaleyi icap ettiriyorsa, bu kontrolü yapan memur, geminin mensup olduğu Devletin konsolos veya diplomatik temsilcisine bu kararı ve müdahaleyi gerektiren bütün mücbir sebepleri yazılı olarak bildirecektir.”

Dünya genelinde sözleşmeye 185 ülke taraf olup bu rakam dünyadaki ticari gemilerin gross tonaj cinsinden toplamının % 98,76’ sına tekabül etmektedir (IMO, 2015: 161). Türkiye bu sözleşmeye 18.05.1968 tarihli, 6/10027 sayılı bakanlar kurulu kararı ile taraftır (T.C. Resmi Gazete, 28.06.1968 tarihli 12936 sayılı). Daha sonra sözleşmenin 11 Kasım 1988 tarihli protokol ile değiştirilmesi sonucu Türkiye, sözleşmenin 1988 Protokolüne 13.08.2007 tarihli 2007/12533 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile katılmıştır (www.resmi-gazete.org, 30.03.2015).

2.2.1.2. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)

SOLAS (Denizde Can Emniyeti) Sözleşmesi ve Protokolleri, ticari gemilerinin emniyetine ilişkin bütün uluslararası sözleşmeler bağlamında en önemlisi olarak kabul edilmektedir (Usoro, 2014: 4). SOLAS sözleşmesi, ilk olarak, 14 Nisan 1912’ deki “ Titanic” gemisinin buz dağına çarpması ve batması olayından sonra 1914 yılında ortaya çıkmıştır. Yapılan konferansa 13 ülke katılmış olup tüm ticari gemiler için seyir emniyeti ile ilgili yeni uluslararası kuralları tanıtmış, ısıya

dayanıklı ve su geçirmez bölmeler, can kurtarma teçhizatları, yangın önleme ve yangınla mücadele yöntemlerine yer verilmiş, bunlarla birlikte diğer gereklilik ise radyo telgraf ekipman ve 50 ve üzeri personel taşıyan yolcu gemilerine kurallar getirilmesidir. 20 Ocak 1914 tarihinde kabul edilen sözleşme savaş sebebi ile Temmuz 1915 tarihinde yürürlüğe konulamamıştır. Sadece 5 ülke tarafından imzalanmış olsa da İngiltere, Fransa, Amerika, İskandinavya için gemi uygulamaları açısından yeni yönetmeliklerin doğmasına yol açmıştır. 1929 yılında Londra’ da 18 ülkenin katılımı ile gerçekleşen bir konferans daha olmuştur. Konvansiyon, gemi inşa, can kurtarma teçhizatı, yangın önleme ve yangınla mücadele, telsiz telgraf ekipmanı, çatışmayı önleme için seyir yardımcıları ve kuralları üzerine bazı 60 maddeden oluşmasının yanında iki ekinden birincisi denizde çatışmayı önleme kurallarını düzeltmiştir. Söz konusu bu sözleşme de 1933 yılında yürürlüğe girmiştir. 1948 yılına kadar devam eden teknik ilerlemelerden dolayı İngiltere deniz emniyetine yönelik daha gemileri daha geniş kapsamda ele alan ve daha detaylı bir konferans düzenlemiş olup bu konferans da SOLAS 1948 ‘i ortaya çıkarmıştır. 1960 yılındaki SOLAS ise 17 Haziran 1960 tarihinde kabul edilmiş, 26 Mayıs 1965 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme IMO’ nun oluşumundan sonraki çok önemli bir çalışması olarak göze çarpmaktadır. Zamanla sözleşmeye düzeltmeler eklense de bunların tamamının birleştirilmesinde bir yavaşlık söz konusu olduğu için yerini SOLAS 1974’ e bırakmıştır.

SOLAS 1974 konferansı 21 Ekim-1 Kasım arasında 71 ülke tarafından Londra’ da yapılmıştır. Sözleşme Örtülü Kabul (Madde:7, Tacit Amendment) maddesi dolayısıyla oldukça önem kazanmıştır. Örtülü (Zımni) kabul yönteminde, sözleşmede öngörülen değişikliklere belirli sayıda devlet tarafından itiraz edilmediği sürece, değişiklikler önceden belirlenen tarihte yürürlüğe girmektedir. Böylece istenen değişikliklerin sözleşmeye eklenmesi kolaylaştırılmış ve son yıllarda birçok değişiklik ve ilaveler yapılmıştır (www.imo.org, 01.04.2015). Zımni Kabul yöntemi, SOLAS sözleşmesinin ekinin sadece II-XII arası bölümleri için geçerlidir. I. Bölümün değiştirilmesi ise eski sistemle yani “açık kabul” şeklinde mümkündür. Denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak I. Bölümün güncellenmesi için 1978 ve 1988’ de SOLAS 74 sözleşmesine 2 ek protokol yapılmıştır (imo.udhb.gov.tr, 01.04.2015).

Sözleşme, gemilerin yapısal, donanımsal ve işletimsel emniyeti ile denizde can emniyetinin sağlanması amacıyla oluşturulmuştur. Denizcilik emniyeti, genel olarak konuşma dilinde gemilerin, denizdeki uçak ya da kuruluşların teknik bütünlüğünü ifade etmekte olup seyir amacıyla, gemi işletiminde, mürettebatın nitelik ve rahatlığına ilişkin küresel standartların uygulanmasında ve deniz çevresinin kirliliğinin önlenmesinde kullanılmaktadır. Deniz emniyetinin özü aşağıdaki gibidir (Usoro, 2014: 4):

- 1) Gemilerin inşa ve yapısal kondisyonlarının asgari standartları
- 2) Gemilerin operasyonel ve işletme asgari standartları
- 3) Minimum donanım (safe manning) gerekliliği, mürettebatın eğitimi ve yeterliliği ve gemide çalışma ve yaşam koşulları

1978 Protokolü ve sonraki SOLAS 74 düzeltmeleri, gemilerin emniyetli inşası ve bulundurulması gereken temel emniyet teçhizatları (yangın önleme, seyir, can kurtarma ve telsiz) için en az seviyede geniş kapsamlı kurallar getirmiştir. Tüm bunların yanında sözleşme, işletimsel araçları, özellikle acil durum yöntemleri ve düzenli muayene ve sertifika uygunluğunun ispatı konusunu içermektedir (Abdu, 1999: 17).

1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi ve bununla ilgili 1988 Protokolü ekleri ve birleştirilmiş metni bölümleri aşağıdaki gibidir:

Bölüm 1: Genel Hükümler

Bölüm 2-1: İnşa- Bölmeleme ve Stabilitate, Makine ve Elektrik Donanımları

Bölüm 2-2: Yangından korunma, Yangın İhbar ve Yangın söndürme (FSS Kod)

Bölüm 3: Can Kurtarma Araçları ve Donanımları (LSA Kod)

Bölüm 4: Telsiz Haberleşmesi (GMDSS)

Bölüm 5: Seyir Emniyeti

Bölüm 6: Yüklerin Taşınması (International Grain Code)

Bölüm 7: Tehlikeli yüklerin taşınması (IMDG, IBC, IGC, INF Kod)

Bölüm 8: Nükleer Gemiler (Nükleer ticari gemilerin emniyet Kodu)

Bölüm 9: Gemilerin Emniyetli Yönetimi (ISM Kod)

Bölüm 10: Yüksek Süratli Teknelerin Emniyet Önlemleri (HSC Kod)

Bölüm 11-1: Genişletilmiş Deniz Emniyeti Özel Önlemleri

Bölüm 11-2: Genişletilmiş Deniz Güvenliği Özel Önlemleri (ISPS Kod)

Bölüm 12: Dökme Yük Taşıyıcılar İçin İlave Emniyet Önlemleri

Ayrıca Uluslararası Denizcilik Örgütü, SOLAS'a, 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe girecek 13. Bölüm olan Uygunluk Tetkiki (Verification of Compliance) ve 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe girecek 14. Bölüm olan Kutup Bölgelerinde Çalışan Gemiler için Emniyet Önlemleri (The Polar Code) isimli 2 yeni bölüm daha eklemeye hazırlanmaktadır (www.imo.org, 02.04.2015).

1978 Protokolüne kadar olan SOLAS 74 düzeltmeleri, 1976 ve 1977 yıllarında art arda meydana gelen tanker kazalarına ithafen getirilmiş olup, tanker tasarımı ve operasyonunu etkileyen önlemleri içermektedir. 1988' in bazı düzeltmeleri 'Herald of Free Enterprise' felaketinin bulgularıyla birlikte hemen harekete geçirilmiştir. Yeni düzenlemeler giriş ve yük alanlarının izlenmesi ve acil durum aydınlatmalarını geliştirmeye yönelik olmuştur. Bu düzenlemeler ayrıca yolcu gemilerinin hasarlı durumu mukavemetinin tanımlanması ve gemilerin rıhtımdan ayrılmadan önce tüm yük alanlarının girişlerinin kapalı olması detayları ile ilgilidir (Uso, 2014: 11).

SOLAS sözleşmesi uluslararası sefer yapma şartı ile boyutu ne olursa olsun tüm yolcu gemilerine ve 500 gross ton ve üzeri yük gemilerine uygulanmaktadır (Abdu, 1999: 17). Ancak, SOLAS sözleşmesi 1. Bölüm, Kısım A, 3. maddeye göre aksi açıkça belirtilmedikçe, sözleşme aşağıdaki gemilere uygulanmaz:

- (i) Harp gemileri ve asker taşıyan gemiler.
- (ii) 500 GT' dan küçük yük gemileri.
- (iii) Makine ile yürütülmeyen gemiler.
- (iv) İlkel şekilde yapılan ağaç gemiler.
- (v) Ticari işlerde kullanılmayan gezi yatları.
- (vi) Balıkçı gemileri.

Bölüm V'deki açık hüküm dışında, burada bulunan hükümlerin hiçbirisi sadece Kuzey Amerika'nın Büyük Göllerinde ve Cap des Rosiers'den Anicosti adasındaki West Point'e çizilen düz çizgiye ve Anticosti adasının kuzey tarafında 63'ncü meridyene kadar olmak üzere St. Lawrence nehrinde seyir yapan gemilere uygulanmayacaktır. Bölüm 4 mevcut hükümlere tabi tüm gemiler ile 300 gross ton ve üzeri tüm gemilere ve Bölüm 5 tüm gemilere, Bölüm 6 tüm gemilere, bölüm 7

tehlikeli yük taşıyan tüm gemilere ve Bölüm nükleer gemilere uygulanmaktadır (Abdu, 1999: 18).

Bayrak Devletleri bayraklarını taşıyan gemilerin bu şartlara uymasını, bu uyumun kanıtı olarak da konvansiyon tarafından belirlenen çok sayıda sertifikaya sahip olmasını sağlamakla yükümlüdür. Kontrol hükümleri, anlaşmaya taraf devletlere diğer taraf devletlerin gemilerinin ve donanımının konvansiyonun şartlarına büyük ölçüde uymadığına inanmak için açık gerekçeler (clear grounds) olması durumunda bu gemileri denetleme iznini vermektedir. Bu işlem Liman Devleti Kontrolü olarak bilinmektedir (Ercan, 2010: 16). SOLAS 74 sözleşmesine liman devleti denetimi sağlayan hüküm aşağıdaki gibidir (Akten ve Koldemir, 2011: 104):

“Kural 19- Kontrol: Bu bölümün 12 ve 13’üncü Kurallarına uyularak verilen bir belgeye sahip olan her gemi, diğer bağlantılı hükümetlerin limanlarında gemide geçerli bir belge bulunup bulunmadığı konusunda, bu limanların yetkili memurlarınca kontrole tabi tutulur. Geminin veya teçhizatının durumu belgede belirlenen ayrıntılardan esaslı bir halde ayrıldığına dair bir kanı elde edilmeye kadar böyle bir belge geçerli olacaktır. Böyle bir ayrılıta olduğuna memur kanı getirecek olursa geminin yolcu veya mürettebatına tehlike vermeden denize açılacak duruma gelmesi için tedbirler aldirtacak ve bu tedbirler yerine getirilmeye kadar geminin hareketine izin vermeyecektir. Bu kontrol herhangi bir şekilde müdahaleyi gerektiriyorsa, kontrolü yapan memur, müdahaleyi gerektiren bütün halleri yazılı olarak, geminin tescil edildiği memleket Konsoloslughuna bildirecek ve bu hususta Örgüte bilgi verecektir.”

1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi’ ne 2015 yılı Nisan ayı itibari ile dünya denizcilik filosunun gross tonaj hacmi olarak yaklaşık % 98,6’sını temsil eden 162 ülke taraftır (IMO, 2015: 16). Türkiye’ nin SOLAS 74 sözleşmesine taraf olması, Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren sözleşmelerin 06.03.1980 tarihinde Resmi Gazete’ de yayımlanması ile başlamış, bununla birlikte SOLAS’ ın 78 Protokolüne taraf olması ise 31.01.2013 tarihinde yayınlanan resmi gazete ile bildirilmiştir. SOLAS 88 Protokolünü Uygun Bulma Kanunu'nun 24.05.2013 tarihli Resmi Gazete’ de yayınlansa da henüz yürürlüğe girmemiştir.

Günümüzde 1978 tarihli Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi Protokolü büyük ölçüde işlevini yitirmiş olup, 1988 tarihli Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi Protokolü' nün (HSSC- Harmonize Sörvey ve Sertifikalandırma Sistemi) ise geniş bir biçimde birçok bölgede uygulandığı gözlemlenebilmektedir (imo.udhb.gov.tr, 01.04.2015).

Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Code)

1980' li yıllarda bir çok ciddi kazaların kaynakları insan hatası ile birlikte yönetsel hatalardan meydana gelmiştir. 'Herald of Free Enterprise' kazası incelendiğinde büyük bir yönetim hatası olarak görülmekte ve özensizlik (yarım yamalaklık) hastalığı olarak belirtilmektedir. IMO, 1989 yılının Ekim ayındaki 16. Oturumunda, gemilerin emniyetli işleyişi ve kirliliği önleme konulu A.647(16) nolu yönergesini çıkarmıştır. Yönerge, emniyetli yönetim ve kirliliği önleme hususlarının uygulanması ve değerlendirilmesini içermektedir (www.imo.org, 03.04.2015).

A.647(16) nolu yönergenin yayınlanmasından bir süre sonra, Kasım 1993 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından ISM Kod (International the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention Code) kabul edilmiş, Mayıs 1994 tarihinde SOLAS 1974'ün 9. Bölümüne eklenmiş, 1 Temmuz 1998 tarihinde ise zorunlu hale getirilmiştir. Daha sonra Kod' a 2000, 2004, 2005, 2008, 2013 yıllarında MSC sirküleri ile eklemeler yapılmıştır (www.imo.org, 03.04.2015).

Emniyetli Yönetim (ISM) Kod' un ana amacı, gemi işletmeciliğinde uluslararası emniyet standartları tesis ederek gemilerin emniyetli bir şekilde yönetilmesini ve işletilmelerini sağlamak ve çevreyi deniz kazalarından oluşacak kirlilikten korumaktır. ISM Kod' un diğer amaçları denizlerde emniyeti sağlamak, insanların yaralanması ve ölmesini engellemek, çevreyi özellikle deniz çevresini ve kıyı yapılarını zarardan korumaktır (www.denizhaber.com, 03.04.2015). Bir diğer görüşe göre ise ISM Kod' un amacı gemilerde emniyetli yönetim ve operasyon konularında ve deniz kirliliğini önlemede uluslararası standartlar temin etmektir (Othman, 03.04.2015).

ISM Kod' un en önemli unsurunu "Emniyetli Yönetim Sistemi" teşkil etmektedir. Emniyetli Yönetim Sistemi şirketlerin, gemilerin emniyetli şekilde işletilmesi amacıyla kurmaları ve uygulamaları gereken bir sistemdir. ISM Kodu uyarınca her geminin Emniyetli Yönetim Sistemi'ne uygun olarak çalışmakta

olduğunu gösteren bir “Emniyetli Yönetim Belgesi” bulundurması gerekmektedir. Emniyetli Yönetim Sistemi bazı işlevsel gereklilikler içermektedir. Bunlar; emniyet ve çevre koruma politikası; gemilerin emniyetli işletilmesi ve çevrenin korunmasına yönelik milletlerarası standartlarla ve bayrak devletinin millî mevzuatıyla uyumlu usuller ve talimatlar; tanımlanmış yetki kademeleri; personel arasında iletişim akışı; kaza ve uyumsuzlukların ISM Kod’ un kurallarına uygun şekilde raporlanması usulleri; acil durumlara hazırlık ve eylem usulleri; iç denetim ve yönetimi gözden geçirme usulleridir. Emniyetli Yönetim Sistemi’nin birçok yararı bulunmaktadır. Bunlar; milletlerarası standartlara uyulmasının sağlanması; kazaları önlemede yardımcı olunması; gemideki acil durumlarda müdahale için gerekli usul ve yöntemlerin bulunmasının sağlanması; gemi ve kara personeli arasında yeterli haberleşmenin kurulmasının sağlanması; personelin yeterli eğitime ve görevini yerine getirmede yeterli kaynaklara kavuşmasının sağlanması; tüm faaliyetlerin ve çalışmaların planlanmış, denetlenmiş ve doğrulanmış olmasının sağlanması; liman devleti denetimlerindeki aksaklıkların azaltılmasının sağlanması; deniz kirliliğinin önlenmesi, gemideki emniyet standartlarının geliştirilmesi ve emniyetli çalışma koşullarının sağlanmasıdır (Aydın Okur, 2008: 120,121).

ISM Kod’ un içeriği aşağıdaki gibidir (IMO, 2014):

Giriş

Kısım-A: Uygulama

1. Genel Bilgiler
2. Emniyet ve Çevresel Koruma Politikası
3. Şirket sorumlulukları ve Yetkisi
4. Yetkilendirilmiş (Atanmış) Kişi(ler)
5. Gemi Kaptanının Sorumluluğu ve Yetkisi
6. Kaynaklar ve Personel
7. Gemi Operasyonları
8. Acil Durum Hazırlıkları
9. Uygunsuzlukların, Kaza ve Tehlikeli Durumlarının Analiz Edilmesi ve Raporlanması
10. Gemi ve Donanımlarının Bakım ve Tutumları
11. Dokümantasyon

12. Şirketin İncelenmesi, Gözden Geçirilmesi ve Değerlendirmesi

Kısım B- Sertifikalandırma ve Gözden Geçirme

13. Sertifikalandırma ve Periyodik İnceleme

14. Geçici Sertifikalandırma

15. Tetkik (Gözden Geçirme)

16. Sertifika Formları

ISM Kod' un uluslararası sularda çalışan gemiler için uygulanması hükümleri aşağıdaki gibidir (IMO, 2010:4):

- 1 Temmuz 1998 tarihine kadar yüksek hızlı yolcu gemileri dahil tüm yolcu gemileri
- 1 Temmuz 1998 tarihine kadar 500 groston ve üzeri büyük petrol tankeri, kimyasal tanker, gaz tankeri, dökme yük gemisi ve yüksek hızlı yük gemileri için
- 1 Temmuz 2002 tarihine kadar 500 groston ve üzeri büyük tüm gemi ve hareketli platformlar

Bu hükümler göz önüne alınarak günümüzde uluslararası sefer yapan tüm gemiler ve bu gemilerin işletmeleri ISM Kod' a tabidir. ISM Kod hükümleri ticari faaliyette bulunmayan resmi gemilerde aranmaz.

SOLAS sözleşmesi Bölüm-9 (ISM Kod)' un liman devleti kontrolüne atıf yaptığı maddesi aşağıdaki gibidir (Usoro, 2014: 13):

“Kural 6-Gözden Geçirme ve Kontrol:

(1) İdare veya İdare'nin talebi halinde bir diğer Taraf Ülke'nin İdaresi ya da İdarece yetkilendirilmiş bir kuruluş, geminin güvenlik yönetimi sisteminin doğru bir şekilde işlemekte olduğunu periyodik olarak kontrol edecektir.

(2) Kural 4.3'te açıklanan şekilde bir belgeye sahip bulunması öngörülen bir gemi, söz konusu belgenin verilmesinden önce Kural XI/4'ün gereklilikleri açısından kontrole tabi tutulacaktır. Bu amaçla, söz konusu belgeler, Kural I/12 veya Kural I/13'de tanımlanan belgeler gibi işlem görecektir.”

Türkiye ISM Kod' a ilişkin 27 Ekim 2009 tarihli 27389 numaralı resmi gazetede Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik yayınlamıştır (UDHB, 2009: 1).

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kodu)

1985 yılında “Achille Lauro” ve 1989 yılında “City of Poros” yolcu gemilerinde meydana gelen terörist saldırılarına kadar denizcilik camiası, terörist saldırıları kayda değer bir denizcilik tehdidi olarak görmüyordu. 1986 yılında IMO, yolcu gemilerine yönelik güvenlik tavsiyeleri içeren SUA (Convention of the Supression of Unlawful Acts- Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme) Sözleşmesini kabul etti (Yılmazel ve Asyalı, 04.04.2015). Bu gelişmelerden sonra 11 Eylül 2001 yılında ABD’nin New York şehrindeki “İkiz Kulelere” yapılan terörist saldırıya müteakip hükümetler ve denizcilik endüstrisi işletmelerinde, teröristlerin bir sonraki saldırı hedefinin denizcilik sektörüne yönelik olacağına dair endişe ve korku oluşmuştu (Okoroji ve Ukpere, 2011: 1426). Bu bağlamda gerçekleşen terörist saldırılar gemilerin ve limanların güvenliğinin artırılmasını gündeme getirmiştir. 9-13 Aralık 2002 tarihleri arasında IMO’ nun önderliğinde toplanan diplomatik konferans sonucunda, terörist saldırıları önlemek ve deniz güvenliğini arttırmak amacıyla SOLAS Sözleşmesi’nde yeni düzenlemeler yapılması kararlaştırılmış ve bu kapsamda “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu” (International Ship and Port Facility Security Code- ISPS Kodu) kabul edilmiştir. 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren ISPS Kodu ile gemiler ve liman tesisleri için güvenlikle ilgili zorunlu tedbirler öngörülmüştür (Aydın Oğur, 2008: 121).

Bu bağlamda ISPS Kod’ un ana amacı güvenlik hususlarına ilişkin limanlar ve gemiler arasında işbirliği ve koordinasyon sağlamaktır (Yılmazel ve Asyalı, 04.04.2015). ISPS Kod’ un amaçları ise şu şekildedir (Karamete, 2010: 51,52):

- Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle iştigal eden gemileri ve liman tesislerini etkileyebilecek güvenlik eylemlerine karşı önleyici tedbirler almak amacıyla SOLAS-74 Sözleşmesine taraf olan devletler, hükümet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman işletmecileri arasında işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis edilmesi,
- Değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olarak hareket edebilmenin yanı sıra yeterli ve düzgün plan ve prosedürlere sahip olabilmek maksadıyla, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji temin edilmesi,
- Denizlerde güvenliği tesis etmek üzere uygun ve yeterli tedbirlerin alınabilmesi için gerekli ortamı sağlanması,

- Güvenlik tehditleriyle ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve taraf devletlerle bu tür bilgilerin paylaşılması, mübadelesi,
- Gemiler ve liman tesisleri arasında haberleşmeye yönelik işbirliğinin devamının sağlanması,
- Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi,
- Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının temin edilmesi,
- Güvenlik planları ve prosedürlerine aşinalık sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların temin edilmesinin sağlanmasıdır.

ISPS Kod Zorunlu hükümleri içeren Bölüm-A ve tavsiye niteliğinde olan Bölüm-A'nın uygulanmasına esas teşkil eden Bölüm-B olmak üzere iki bölümden meydana gelmiştir (Hogan ve Chapman, 2005). Buna rağmen, Avrupa Birliği 31 Mart 2004 tarihindeki çıkardığı *EC no 725/2004* sayılı kural her iki bölümü de zorunlu olarak uygulama kararı almış olup ABD ise bu kod harici ulusal güvenlik hükümlerinin kendi bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler üzerinde uygulanacağı bilgilerini vermiştir (Anstey, 04.04.2015). Bölümlere kısaca değinilecek olursa; Bölüm A'da; genel bilgiler, tanımlar, uygulama, taraf devletlerin sorumlulukları, güvenlik deklarasyonu, şirketin yükümlülükleri, gemi güvenliği, gemi güvenlik değerlendirmesi, gemi güvenlik planı, kayıtlar, şirket güvenlik görevlisi, gemi güvenlik görevlisi, gemi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, liman tesisi güvenliği, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, liman tesisi güvenlik planı, liman tesisi güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, gemilerin doğrulanması ve sertifikasyonu, doğrulamalar, sertifikanın yayınlanması veya onayı, sertifikanın süre ve geçerliliği, geçici belgelendirme hükümleri ve Bölüm-A'ya Ek olarak, Ek 1- Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası Formu, Ek 2- Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası Formu bulunmaktadır. Bölüm-B' ise; giriş, tanımlar, uygulama, taraf devletlerin sorumlulukları, güvenlik deklarasyonu, şirketin yükümlülükleri, gemi güvenliği, gemi güvenlik değerlendirmesi, gemi güvenlik planı, kayıtlar, şirket güvenlik görevlisi, gemi güvenlik görevlisi, gemi güvenliği ile ilgili eğitim, talim ve tatbikatlar, liman tesisi güvenliği, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, liman tesisi güvenlik planı, liman tesisi güvenlik görevlisi,

liman tesisi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, gemilerin doğrulanması ve sertifikalandırılması hükümlerini içermekte, Ek olarak; Ek 1-Bir gemi ve bir liman tesisi arasındaki Güvenlik Deklarasyonu Formu ve Ek 2-Liman Tesisi Uygunluk Beyanı Formu bulunmaktadır.

ISPS Kod' un Bölüm A, 3. maddesine istinaden uygulama şartları aşağıdaki gibidir;

Uluslararası sefer yapan aşağıdaki tipteki gemilere:

- Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dahil yolcu gemileri;
 - 500 gross ton ve üstü yüksek-hızlı tekneler dahil yük gemileri ve
 - Seyyar açık deniz sondaj üniteleri ve
 - Uluslararası sefer yapan bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri
- “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği” nin 2. maddesine göre yönetmelik hükümleri;
- a. Tonajına bakılmaksızın Kabotaj seferiyle iştigal eden tüm gemilere,
 - b. Savaş gemilerine ve yardımcı destek gemilerine,
 - c. SOLAS-74'e taraf bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve sadece ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere,
 - d. Limanlardaki askeri tesislere, uygulanmaz.

Gemi ve liman tesisleri güvenliği konusunda mevcut ulusal mevzuatımız, “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği ” 20 Mart 2007 tarihinde 26468 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Söz konusu yönetmelik ile deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik olarak oluşturulan, ISPS Kodun Türk Bayraklı gemilerde ve Türkiye'nin deniz yetki alanı içerisinde yer alan liman tesislerinde etkin olarak uygulanmasını teminen ilgili kurum ve kuruluşların yetki, görev ve sorumlulukları ile bu kodun öngördüğü yükümlülükler çerçevesinde yapılacak faaliyetlere ilişkin uygulama usul ve esaslarının belirlenmesi, kodun uygulayıcıları arasında koordinasyon ve işbirliğini de içeren bir uygulama sisteminin sağlanması amaçlanmıştır (www.resmigazete.gov.tr, 04.04.2015)

SOLAS sözleşmesi Bölüm-XI/2 (ISPS Kod)' un liman devleti kontrolüne atıf yaptığı maddeleri 9. Kural 1. Bent (Limanlardaki gemilerin kontrolü, 2. Bent (Başka

bir devletin limanına giriş yapma niyetindeki gemi) ve 3. Bent (İlave Hükümler)' tir (Uso, 2014: 13-16). “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği“ nin 16. Maddesi Liman Devleti Kontrolüne atıf yapmaktadır. Buna göre; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, bu yönetmelik hükümlerinin yerine getirilip getirilmediğini, yasak uygulama ve davranışların bulunup bulunmadığını ve amaç dışında faaliyet gösterilip gösterilmediğini tespit etmek amacıyla, Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarını (RSO), ISPS Koda tabi liman tesisleri ve Türk bayraklı gemiler ile liman tesislerine gelen yabancı bayraklı gemileri her zaman denetleyebilir.

2.2.1.3. Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (COLREG)

Çatışmayı önleme amaçlı düzenlemeler, 1960 SOLAS konferansında kabul edilmiş ve konferansın sonuç kararına de eklenmişti. Ancak, bu kurallar SOLAS içerisinde yer almadıkları için uluslararası bağlayıcılık kazanamamışlardı (Açıkgöz, 2007: 9). Aslında, geçmiş 1862 yılına kadar uzanan ve daha sonra 1889 yılında Washington’da yapılan bir milletlerarası konferans ile milletlerarası nitelik kazanan bu kurallar, 1910, 1953, 1965 yıllarında değişiklik geçirmiş ve son olarak 1972 tarihli “Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi” (COLREG) yapılmıştır (Aydın Okur, 2008:125). Sözleşme 20 Ekim 1972 tarihinde oluşturulmuş olup, 15 Temmuz 1977 tarihinde de yürürlüğe girmiştir (IMO, 2015: 44).

Dünya ticaretinin büyük bir kısmının deniz yoluyla yapılması, gemi sayısının ve tonajların artmasıyla sonuçlanmıştır. Böylece denizlerde gemilerin çatışma sonucu kaza riskinin artması sonucu Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi’nin doğmasına zemin hazırlamıştır (Ayan ve Baykal, 2010: 284).

Denizde çatışmayı önleme kuralları 6 bölüm ve 42 kuraldan oluşmaktadır. Bunlar (www.imo.org, 04.04.2015):

Bölüm-A: Genel Hususlar; Uygulama, sorumluluk ve genel tanımlamalar hükümlerini içermektedir.

Bölüm-B: Manevra ve Seyir Kuralları

Kısım-1 (Her türlü görüş şartlarında teknelerin davranışları): Uygulama, gözcülük, emniyetli hız, çatışma riski, çatışmayı önleme hareketi, dar kanallar, trafik ayırım düzenlemeleri hükümlerini içermektedir.

Kısım-2 (Birbirini gören teknelerin davranışları): Uygulama, yelkenli tekneler durumu, yetişme, pruva pruvaya geliş durumu, aykırı geçiş, yol veren tekne, yol verilen tekne hükümleri bulunmaktadır.

Kısım-3 (Kısıtlı görüş koşullarında teknelerin davranışları): Kısıtlı görüş durumu, Bölüm C- Fenerler ve Şekiller: Uygulama, fener tanımlamaları, fenerlerin görünüşleri, kuvvetle yürütülen tekneler için fenerler, çekerek ve iterek yedekleyen tekneler için fenerler, üzerinde yol bulunan yelkenli tekneler ve kürekli tekneler için fenerler, kumanda altında olmayan ve manevra gücü kısıtlı tekneler için fenerler, balıkçı tekneleri için fenerler, su çekimi nedeniyle seyri kısıtlı tekneler için, kılavuz tekneler için fenerler, demirli ve karaya oturmuş tekneler için fenerler, deniz uçakları için fenerler hükümleri bulunmaktadır.

Bölüm D- Ses ve Işık İşaretleri: Ses ve ışık işaretlerinin tanımlamaları, ses işaretleri için aletler, manevra ve uyarma işaretleri, kısıtlı görüş şartlarında verilecek ses işaretleri, dikkat çekme işaretleri, tehlike işaretleri ile ilgili kuralları içermektedir.

Bölüm-E: İstisnalar ile ilgili kuralları içermektedir.

Bölüm-F: Sözleşme Hükümlerine Uygunluk Tetkiki: Tanımlamalar, uygulama ve uygunluğu tetkik etme hükümleri bulunmaktadır (IMO Res. A.1085(28) kararına göre yeni bir bölümdür).

Aynı zamanda; fenerler ve şekillerin yerleştirilmeleri ve teknik ayrıntıları, sesle işaret veren aletlerin teknik ayrıntıları , birbirlerine yakın bir mesafede çalışan balıkçı tekneleri için ek işaretler, uluslararası tehlike işaretleri ile ilgili dört adet de ek bulunmaktadır.

Sözleşmede, 1981 (Res. A.464(XII)), 1987 (Res. A.626(15)), 1989 (Res. A.678(16)), 1993 (Res. A.736(18)), 2001 (Res. A.910(22)), 2007 (Res. A.1004(25)) ve son olarak 2013 (Res. A.1085(28))yıllarında değişiklik yapılmıştır (IMO, 2015: 95,96). 4 Aralık 2013 yılındaki değişiklikte kurallara yeni bir “F” bölümü eklenmiş, bu bölümde sözleşme hükümlerine uyumu tetkik etme kurallarına yer verilmiştir (IMO Res. A.1085(28). Bölümün 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörülmektedir (IMO, 2015: 96).

COLREG Kural-1(a)' ya göre kurallar açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerin tümüne uygulanacaktır.

Sözleşmenin liman devleti denetimine olanak tanıyan hükmü aşağıdaki gibidir: (Akten ve Koldemir, 2011: 107):

“Kural 1(e) – Uygulama: Özel bir şekilde veya özel bir amaç için inşa edilmiş olan bir teknenin fenerlerinin sayısı, yeri, kapasitesi veya görünüş açıları veya şekilleri file sesli işaret aletlerinin yeri veya nitelikleri bakımından bu Kuralların hükümlerine uymadığının ilgili Hükümetçe saptanmış olması halinde, teknenin özel faaliyetlerine müdahale etmeden böyle bir teknenin fenerlerinin sayısı, yeri, kapasitesi, görünüş mesafe ve açıları ile sesli işaret aletlerinin yerleri ve nitelikleri bakımından o tekne için Hükümeti bu Kurallara mümkün olduğu kadar yakın olanını saptayacaktır”.

Dünya genelinde sözleşmeye 156 ülke taraf olup bu rakam dünya gemi gross tonajının %98,76' sına tekabül etmektedir. Türkiye ise 29 Nisan 1978 tarihinde 16273 numaralı resmi gazete ile kabul etmiş ve 16 Mayıs 1980' de yürürlüğe koymuştur (www.mevzuat.gov.tr, 04.04.2015; IMO, 2015: 88).

2.2.1.4. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

Petrol ürünlerinin sanayide geniş ölçüde kullanılmaya başlamasından sonra, 1890-1900 yılları civarında, dünya denizlerinde ilk petrol tankerleri boy göstermeye başlamıştır. Önceleri 300-500 ton gibi çok sınırlı kapasitelere sahip olan tankerlerin boyutları 1915'lerde 15.000 tonlara, 1960'lı yıllarda 200.000 tonlara çıkmıştır. 1920'li yıllarda denizlerde gemi kaynaklı kirlilik izleri görülmeye başlanmış, artan kazalar ve kaygılarla 1954 yılında petrol kirliliğinin azaltılması hususlarını düzenleyen OILPOL (Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme) Sözleşmesi yapılmıştır (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015). 1954 tarihli OILPOL Sözleşmesi bazı değişikliklerle geliştirilmeye çalışılmışsa da, bunların bir bölümünün yürürlüğe girmemesi, yürürlüğe girmiş olanların da yetersiz kalması üzerine yeni bir sözleşme yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Aydın Okur, 2008:

106). Öte yandan 1967 yılında İngiliz Kanalı'nda 'Torrey Canyon' tankerinin karaya oturması sonucunda 120,000 ton ham petrol yükünün tamamı denize yayılmıştır. Bu deniz kazası o tarihe kadar oluşan kazaların en büyüğü ve çevreye en fazla zarar veren kaza olması nedeniyle IMO, olağanüstü konsey toplantısı yaparak Torrey Canyon kazasının teknik ve hukuki yönlerini değerlendirmek üzere bir plan hazırlamaya koyulmuştur (Aykanat, 2010: 21). Bu gelişmeler üzerine IMO, 21 Ekim 1969 tarihinde Res. A.176 (6) kararını yayınlayarak 8 Ekim-2 Kasım 1973 tarihleri arasında konuya ilişkin 71 devletin katılımıyla Londra' da bir toplantı gerçekleştirmiştir (IMO, 1973: 1). IMO' nün önemli bir zaferi olan 1973 Sözleşmesi, uzun süre yürürlüğe girebilmek için gerekli sayıya ulaşamamıştır. 1973 tarihli Sözleşme'nin yürürlüğe girememesinin temel nedenini, teklif edilen yeni teknolojilerin özellikle gelişmekte olan devletlerin önemli direnişlerine neden olması ve petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin EK-I' de öngörülen kuralların kabul edilmesinin çok daha fazla mali külfetler getirecek ve ekonomik güçlükler yaratabilecek zehirli sıvı maddelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin EK II' nin kabul edilmesine bağlanmış olması oluşturmıştır (Abdullayev, 2003: 72,73).

1976 ve 1977 yıllarında art arda bir dizi tanker kazaları olmuştur. Bunlardan en çok ses getirenleri arasında "Olympic Bravery" ve "Argo Merchant" isimli tankerlerin kazaları olmuştur. Bu nedenle IMO, en azından petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin kuralların onaylanmasını hızlandırmak amacıyla, tekrar bir uluslararası konferans çağırması ve 6-17 Şubat 1978 tarihleri arasında yapılan Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Konferans'ın sonunda konuya ilişkin bir Protokol kabul edilmiştir. Bu yıllarda gerçekleşen bir dizi tanker kazası ki en çok dikkat çekenleri "Olympic Bravery" ve "Argo Merchant" tanker kazalarıdır, petrol kirliliği ile mücadele edilmesi için acil önlemler alınması gerektiği gerçeğini tekrar uluslararası kamuoyunun gündemine getirmiştir. Bu nedenle IMO, en azından petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin kuralların onaylanmasını hızlandırmak amacıyla, 6-17 Şubat 1978 tarihleri arasında Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Konferans gerçekleştirmişti (Abdullayev: 2003: 73). Konferansta MARPOL Sözleşmesi'ne bazı teknik zorluklarını gidermek amacıyla bir protokol eklenmesi benimsenmiş ve sözleşme bundan böyle MARPOL 73/78 olarak adlandırılmıştır (Ayan ve Baykal, 2010: 288). Sonuç olarak Denizlerin Gemiler Tarafından

Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, MARPOL73/78, Ek-1 (Petrol Kirliliği) ve Ek-2 (Dökme Zehirli Sıvı Maddeler)' si ile birlikte 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir (www.imo.org, 06.04.2015).

MARPOL sözleşmesi gemilerden kaynaklı işletimsel ve kazara meydana gelen olaylardan dolayı deniz çevresi kirliliğinin önlenmesini kapsayan temel uluslararası bir sözleşmedir (www.imo.org, 06.04.2015). Suya batırma dışında gemilerden kaynaklanan tüm kirlilik çeşitlerini kapsayan MARPOL Sözleşmesi yalnızca petrol ve türevleri değil, tüm zararlı maddeler tarafından deniz çevresinin hem iradi kirliliğini önleme hem de söz konusu zararlı maddelerin kazalar sonucu denize dökülmesini asgari seviyeye indirme konusunda düzenlemeler getirmektedir (Aydın Okur, 2008: 107). MARPOL 73/78; gemilerden kaynaklanan operasyonel deniz kirliliğini önlemeyi amaçlayan toplam 6 ekten oluşan, üst düzey teknik bilgi içeren bir uluslararası sözleşmedir (Akpınar, 2014: 198).

MARPOL kuralları gemilerden kaynaklanan kirliliği en aza indirgeme ve önlemeyi hedeflemektedir (www.imo.org, 06.04.2015). Başka bir deyişle sözleşmenin amaçları; denizlerin petrol, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöpler ile kasıtlı kirletilmesinin önlenmesi ve gemilerin neden olduğu kazalar sonucu doğabilecek deniz kirlenmesinin en aza indirgenmesidir. Bu iki amaç doğrultusunda, sözleşmeye taraf olan devletlerin, gemi yapımından sevk ve idaresine kadar her safhada denizlerin gemilerden kirletilmesinin önlenmesi için her türlü teknik ve işletme önlemlerini almaları, liman ve kıyı tesisleri ile ekiplerini hazırlamaları, uluslararası kabul görececek düzeyde teşkilat ve mevzuat eksikliklerini tamamlamaları gerekmektedir (Ercan, 2010: 17,18).

MARPOL 73/78 sözleşmesi 6 ekten oluşmaktadır. Bunlar:

Ek-I (Petrol Kirliliğini Önleme Kuralları): Ekte “kirliliğe sebep olan petrol’ ile ham petrol, fuel oil, rafine edilmiş petrol ürünleri kastedilmektedir. 150 gross ton üzerindeki petrol tankerleri ile 400 gross ton üzerindeki tüm gemilere uygulanır. Sözleşmeye uyan gemilere “International Oil Pollution Prevention Certificate” (Petrol Kirliliğini Önleme Uluslararası Sertifikası) uluslararası adıyla IOPP sertifikası verilir.

EK-II (Dökme Halde Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları): Dökme halde taşınan zehirli, kimyasal sıvı

maddelerin kaza veya işletme nedenleri ile deniz ortamına karışmasının önlenmesi için geliştirilmiş kuralları içerir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015). Ekte, zehirli sıvılar çevreye vereceği zarara göre A, B, C ve D kategorilerine ayrılmıştır. Tanklarında zehirli sıvı taşıyan tüm gemilere tonaj ve yaş sınırı olmaksızın uygulanır. Sözleşmeye uyan kimyasal tankerlere “Certificate of Fitness” (Uygunluk Sertifikası) verilir.

EK-III (Paketli Halde Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Kuralları): Paketlenmiş zararlı maddelerin (deniz çevresine zararlı, deniz kirleticisi olarak belirlenmiş maddeler) sınıflandırılması, ambalajlanması, markalanması, etiketlenmesi, yaftalanması, dokümantasyon ve istifleri için genel prensipleri ve hükümleri içerir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015). Bu Ekte belirtilen zararlı maddeler “Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeleri Kodun” da(IMDG Code-SOLAS Bölüm-7) belirtilen maddelerdir. 1 Temmuz 1992 tarihinde yürürlüğe girmiş olup tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler için geçerlidir ve bu gemilere “Document of Compliance with the Special Requirements for Ships Carrying Dangerous Goods (Tehlikeli Yük Taşınmasına Uygunluk Belgesi)” sertifikası taşımaları zorunludur.

EK-IV (Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları): Bölüm, pis su (foseptik suyu) kaynaklı kirliliğinin önlenmesi için kurallar içerir. Pis su, gemi tuvaletlerinden, hasta bölümlerinden ve hayvan taşınan bölümlerden gelen atıkları içerir. Gemiden denize pis su boşaltılması bu bölümde yasaklanmış veya kıyıda en az 12 mil açıkta basılması gibi belli kurallara bağlanmıştır. Ancak bazı ülkelerin iç mevzuatları gereği bu mesafe değişebilmektedir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015). 400 gross ton altında, 15 kişi veya daha az kişi taşıyan gemiler hariç bütün gemilere uygulanmaktadır 27 Eylül 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

EK-V (Gemilerden Kaynaklanan Çöp Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları): Bu bölüm, gemilerden kaynaklanan çöp kirliliğinin önlenmesini amaçlar. Bu bölümde çöpler; plastik, yemek artıkları, cam, metal, ambalaj artıkları gibi kategorilere ayrılmıştır. Plastik ve plastik içeren tüm çöplerin denize atılması tamamen yasaktır. Birçok çöp kategorisinin denize boşaltılması ya yasaklanmıştır veya çok sıkı istisnai durumlara bağlanmıştır. Yemek artıkları belli bölgelerde ve kıyıda açıkta denize boşaltılabilir. Ancak temel prensip, tüm çöplerin ve yük artıklarının limanlarda atık

alım tesislerine boşaltılmasıdır. Bu bölüm, 31 Aralık 1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015).

EK-VI (Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları):

MARPOL 73/78 Sözleşmesi’ni değiştiren 1997 Protokolü ile “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar” isimli Ek VI Sözleşme’ye eklenmiş ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015). Gemi kaynaklı hava kirliliği ve sera gazlarıyla mücadeleye yönelik önlemler MARPOL Ek VI kapsamında düzenlenmektedir. MARPOL EK -VI kapsamındaki gemi kaynaklı emisyonlar; SO_x – Kükürt Oksitler, NO_x- Azot oksitler, CFC- Kloroflorokarbonlar, Halonlar, VOC-Uçucu Organik Bileşenler, CO₂- Karbondioksit maddeleridir (Akpınar, 2014: 199). 400 gross ton ve daha büyük tonajda uluslararası sefer yapan tüm gemileri, sabit ve yüzer sondaj üniteleri ile diğer platformları kapsayan bu Ek ile gemi yakıtının kükürt ve sülfür oranı sınırlandırılmış, gemi bacalarının SO_x emisyonunu sınırlandırmaya imkân veren sistemler ile donatılması zorunlu hale getirilmiş, 1 Ocak 2000 ve daha sonra inşa edilen gemilere takılmış olan 130 kW ve üstü güce sahip olan tüm yeni gemi dizel motorlarının NO_x emisyonu bakımından gerekliliklere uygun olması şartı getirilmiş ve Ek kapsamındaki gemiler için “Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP)”nın düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. SO_x, NO_x ve partiküllerin salınımlarının daha sıkı bir şekilde sınırlandırıldığı özel emisyon kontrol sahaları belirlenmiştir. 2013 yılında yürürlüğe giren yeni kurallarla tüm sera gazı emisyonları salınım miktarlarında ciddi azaltımlara gidilmiştir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015).

MARPOL 73/78 sözleşmesi; Bütün üye ülkeleri, üye ülkelerin bayrağını çekmiş gemileri ve üye ülkelerin karasularında sefer yapan diğer gemileri kapsar. Ancak, savaş gemilerini ve yalnızca hükümet adına ticari olmadan çalışan gemileri kapsamaz (Akpınar, 2014: 198,199). Ek’ erle ilgili istisnai ve farklı durumlar Ek’lerin açıklanması bölümünde yapılmıştır.

MARPOL sözleşmesinin liman devleti kontrolü ile ilişkisi aşağıdaki hüküm ile gösterilebilir (Akten ve Koldemir, 2011: 107, 108):

24.06. 1990 tarihli 20558 sayılı T.C. Resmi Gazeteye istinaden MARPOL Sözleşmesi Madde 5(2): “Belgeler ve Gemilerin Denetlenmesine Ait Özel Kurallar: Kurallar gereğince bir belge taşıması istenen bir gemi, bir Sözleşme Tarafının yasama

hakkına sahip olduğu limanlar veya kıyı açığı terminallerde bulunduğu sırada bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından denetime tabi tutulur. Gemi veya teçhizatının bu belge ayrıntılarından oldukça önemli bir tarzda ayrıldığına inandıracak açık deliller bulunmadığı durumda bu denetim gemide geçerli belge bulunup bulunmadığı soruşturması ile sınırlı olacaktır. Bu durumda veya gemide geçerli bir belge bulunmadığı zaman denetlemeyi yapan Taraf geminin deniz çevresine, makul olmayan bir zarar tehlikesi arz etmeyecek hale getirilmesini sağlayacak tedbirleri alacak ve gemi bu hale getirilmeden hareketine müsaade etmeyecektir. Mamañih; bu Taraf geminin en yakın uygun bir tamir limanına gidebilmesi için liman veya kıyı açığı terminalini terk etmesine müsaade verebilir.”

MARPOL Sözleşmesi , kıyı devletin in uygulama yetkileri açısından önemli bir yenilik getirmemekle ve bayrak devletine çok fazla takdir hakkı tanımakla birlikte, bir milletlerarası antlaşmanın uygulanmasında liman devletini aktif bir katılımcı yapan ve liman devleti yetkisi üzerindeki geleneksel sınırlamalardan ayrılan ilk sözleşmedir. Liman devleti bir geminin kendi limanı ya da açık kıyı terminallerinde boşaltma ihlalinde bulunup bulunmadığını tespit etmek amacıyla gemiyi denetleyebilir. Liman devleti boşaltma ihlali yapıldığını tespit ederse bu durumu, gerekli işlemleri yapması için bayrak devletine bildirecektir. Liman devletin in kendi yetkisine tabi deniz alanlarında (kıyı devleti olarak) ihlal meydana gelmesi durumunda liman devleti kendisi de iç hukukuna göre yasal takibat başlatabilir. Bayrak devletine başvurulması durumunda, eğer bayrak devleti ihlale ilişkin yeterli delil olduğuna karar verirse, o zaman bayrak devletin in araştırma yapma ve hukuki işlem başlatma konusunda yükümlülüğü olmaktadır. Liman devleti kendi liman veya açık kıyı terminallerinde bulunan bir geminin, herhangi bir deniz alanında boşaltma ihlalinde bulunduğuna dair bilgi ve delili olan bir devlet tarafından bu delillerin kendisine iletilmesi ve kendisinden soruşturma yapılmasının istenmesi durumunda bu gemiyi denetleyebilir. Liman devleti denetim raporunu kendisinden denetim talebinde bulunan devlete ve gerekli işlemlerin yapılabilmesi için bayrak devletine gönderecektir. Liman devletin in gemiyi denetleme ve denetim raporunu kendisinden talepte bulunan devlet ile bayrak devletine iletme dışında bir yetkisi bulunmamaktadır. Liman devletin in ülkesel yetki alanı dışındaki boşaltma ihlalleri için liman devleti denetim yetkisine sahip olmakla birlikte, liman devleti bir diğ er

devletin isteği üzerine soruşturma yapabilmekte, kendiliğinden soruşturma başlatamamaktadır (Aydın Okur, 2008: 111,112). Özetle MARPOL sözleşmesinin liman devleti kontrolü hususunda atıf yaptığı maddeler 5. madde, 6. madde, Ek-1 kural 11, Ek-2 kural 16.9, Ek-3 kural 8, Ek-4 kural 13' tür (Uso, 2014: 17,21).

Dünya genelinde sözleşmenin Ek-1 ve Ek-2 kısmına 152 ülke ve böylelikle ticari gemi gross tonaj hacminin %99,2'si, Ek-3' 142 ülke ve böylelikle ticari gemi gross tonaj hacminin %97,8'i, Ek-4'e 134 ülke ve böylelikle ticari gemi gross tonaj hacminin %90,74'ü, Ek-5'e 147 ülke ve böylece ticari gemi gross tonaj hacminin %98,3'ü ve son olarak Ek-6'ya 80 ülke ve böylece ticari gemi gross tonaj hacminin %95,23' ü taraf durumdadır (IMO, 2015). Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin I, II ve V. Eklerine, 24.06.1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3.5.1990 Tarih ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. Sözleşmenin I, II ve V. Ekleri, Ülkemiz açısından 10 Ocak 1991 tarihinde yürürlüğe girmiştir (imo.udhb.gov.tr, 05.04.2015). Öte yandan ülkemizde Ek-III ve Ek-IV 14 Ocak 2015' te, Ek-VI ise 4 Şubat 2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir (IMO, 2015).

2.2.1.5. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE)

İngiltere tarafından geliştirilen "The Moorsom Tonaj Ölçüm Sistemi" genel olarak 19. yüzyılda kabul edilmiş uluslararası bir sistem olarak bilinmektedir. 1884 yılında ABD ve Rusya İmparatorluğu arasında ticari gemilerin tonajı ve liman ilişkisi bağlamında ilk karşılıklı sözleşme imzalanmış ve bu müteakip 1886 yılında yine ABD ile Danimarka arasında bir anlaşma daha yapılmıştır. 1931 yılında "Leviathan" isimli Alman gemisinin tonaj ölçümü konusunda çok farklı değerler olması tek düzen tonaj ölçümü konusunu gündeme taşımıştır. Olay, bu sorunla ilgili Milletler Taşımacılık Cemiyeti Birliği Teknik Komitesi için hızlandırıcı bir etki yaratıp 1939 yılında ilgili devletlerin yenilenmiş bir metin oluşturmalarına sebep olmuştur. Bu süreç esnasında ticari gemilerin tonaj ölçümleri ile ilgili Varsaw (Varşova) 1934 anlaşması gibi birçok taraflı anlaşmalar görülmüştür. Bir başka anlaşmada 1937 yılında Panama ile ABD arasında göze yapılmıştır. 2. Dünya Savaşı sebebiyle tüm düzenleme çalışmaları kısa bir süre ara vermiş ancak 1947 yılında Oslo

Sözleşmesiyle tekrar başlamıştır. Sözleşme ile tüm taraf devletler konuyla ilgili 1939 yılında Milletler Cemiyeti tarafından tedavül edilmiş uluslararası kuralların gözlemciliğini üstlenmiştir (Singh’ den aktaran Mansell, 2009: 55). Bu sözleşme 1956 yılında Kopenhag’ ta bir grup uzman çalışmasıyla, IMCO (IMO’ nün eski adı) Ticari Gemiler Tonaj Ölçümleri Alt Komitesiyle ve neticede daha kapsamlı bir tonaj sözleşmesiyle sonuçlanmıştır (Mansell, 2009: 55). TONNAGE69 sözleşmesi 23 Haziran 1969 tarihinde Londra’ da imzalanmış olup 18 Temmuz 1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir (IMO, 2015: 206).

Sözleşme uluslararası sefere konu gemilerin standart bir ölçme gereksinimlerinden kaynaklanmıştır. Böylece gemiler standart bir ölçüm tekniğine kavuşmuş ve denizcilik endüstrisini haksız rekabetten korumuştur (Aykanat, 2007: 31). Aynı zamanda sözleşme evrensel tonaj ölçüm sistemine ilişkin ilk başarılı adım olup, gemilerin tonajlarının belirlenmesiyle ilgili kuralları düzenler, gross ile net tonaj konusunda mevcut yöntemlerle yapılan ölçümler arasında büyük farklılıkların önlenmesi amacıyla gerekli düzenlemeleri kapsamaktadır (www.imo.org, 07.04.2015). Bu çerçevede de Net Tonaj (NT) ve Gross Tonaj (GT) kavramları açıklanmıştır.

Sözleşme 22 madde ve 2 Ekten oluşmakta, Ek-1 kapsamında 2 adet Lahika yer almaktadır. Bölümlerde tarafların sorumlulukları, tanımlar, uygulama hükümleri, tonaj belirleme esasları, düzenlenen belgelerin verilme, iptal, şekil, kabul vb. detayları, sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi, değişiklikleri, dilleri vb. açıklamalar yer almaktadır. Eklerde ise 1. Kısımda gemilerin gross ve net tonajlarının belirlenmesi için kurallara, 2.’de ise “Uluslararası Tonaj Belgesi” örneğine yer verilmiştir.

Sözleşme 2013 yılında Res. A.1084(28) nolu düzeltme ile değişikliğe uğramış, bu değişiklik Ek-1’de bir yenilik ve Ek-3 isimli yeni bir bölüm daha oluşturmuştur. Ek-3 “Sözleşme hükümlerine Uygunluğu Gözden Geçirme” kurallarını içermekte olup, 4 Aralık 2013 tarihinde kabul edilmiş, 28 Şubat 2016 tarihine kadar tüm taraf devletlerin kabulü ile birlikte 28 Şubat 2017 tarihinde yürürlüğe girmesi planlanmaktadır (IMO, 2015: 215).

TONNAGE69 sözleşmesinin uygulama hükümlerine göre sözleşme, boyu 24 metre ve daha büyük ve askeri gemi olmayan uluslararası sefer yapan gemilere uygulanırken Hazar denizi ile Kuzey Amerika ve Arjantin’in belirli yerlerinde

uygulanmaz. Ayrıca Kurallar yürürlüğe giriş tarihi olan 18 Temmuz 1982 tarihinden sonra inşa edilmiş yukarıdaki gemilere uygulanırken, bu tarihten önce yapılmış gemiler için 18 Temmuz 1994 tarihine kadar 12 yıllık bir süre için mevcut tonajlarında kalmalarını izin vermektedir (www.imo.org, 08.04.2015).

Sözleşmenin liman devleti denetimine olanak tanıyan hükmü aşağıdaki gibidir (Uso, 2014: 23):

“Madde 12- Denetleme:

(1) Taraf hükümet olan bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi, diğer taraf hükümetlerin limanlarında iken bu hükümetlerce yetkilendirilmiş görevlilerin denetimlerine tabidir. Bu denetim aşağıdakilerin doğrulanması amaçları ile sınırlıdır:

(a) Geminin geçerli bir Uluslararası Tonaj Belgesine (1969) sahip olduğu

(b) Geminin ana özelliklerin belgede verilen bilgilere uygun olduğu

(2) Bu denetimin icrası hiçbir durumda gemiye bir gecikmeye neden olmayacaktır.

(3) Denetim geminin ana özelliklerinin gross ton ve net tonda bir artmaya neden olacak şekilde Uluslararası Tonaj Belgesi (1969)’nde belirtilenden farklı olduğunu açığa çıkarırsa, geminin bayrağını taşıdığı devletin hükümeti gecikmeksizin bilgilendirilecektir.”

Dünya genelinde 152 ülke yani dünya gemi gross ton hacminin %98,46’sı sözleşmeye taraf olmuştur. Türkiye sözleşmeyi 16 Mayıs 1980 tarihinde kabul etmiş olup, 18 Temmuz 1982’ de yürürlüğe koymuştur (IMO, 2015: 210).

2.2.1.6. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW)

Gemiadamları denizcilik sektörünün en önemli unsurlarından biridir ve deniz kazalarının % 80’inin insan hatasından kaynaklandığı kabul edilmiş bir gerçektir. Son yirmi yılda uluslararası denizcilik kamuoyu, emniyet ile ilgili sorunlara karşı sadece teknik çözüm önerileri getirme yaklaşımından uzaklaşarak, denizde emniyette insan unsurunu ön plan çıkarmıştır. Diğer yandan iyi eğitim almış yeterli gemi adamlarına olan talep her geçen gün artmaktadır. Denizcilik sektörünün belirtilen bu

talep ve beklentilerinin karşılanmasında kurumsal, standartları belirlenmiş, uluslararası özelliğe sahip, izlenebilen bir denizcilik eğitim ve öğretimi büyük önem kazanmıştır (Asyalı ve diğerleri, 09.04.2015). Bu bağlamda IMO, Genel Kurulu'nun 15 Ekim 1971 tarihli kararı uyarınca 14 Haziran- 7 Temmuz 1978 tarihleri arasında Londra'da 73 ülkenin katılımı ile düzenlenen uluslararası konferans sonrasında STCW sözleşmesini kabul edilmiştir. Sözleşmenin kabul tarihi 7 Temmuz 1978 olup yürürlüğe giriş tarihi 28 Nisan 1984' tür.

Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers- STCW 1978), gemilerin bu sözleşmedeki standartlara göre eğitilmiş gemi adamları ile donatılmalarını ön görmekte ve gemilerde vardiya tutma esaslarını belirtmektedir. IMO' nün koordinatör görevini yürüttüğü STCW 1978, denizlerde can ve mal güvenliğini arttırıcı ve çevre kirliliğini azaltıcı yöndeki faaliyetlerinde amaca ulaşmak için, dünya devletlerinden gemi adamlarının eğitimini istemektedir. Bu nedenle de ticaret gemilerinde çalışan gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esaslarını standart hale getirmiştir (STCW95 Sözleşmesi, 1995). STCW; denizde çalışma hayatını standart altına alan, deniz, gemi ve gemi adamı emniyetini esas alan, denizde çalışmak isteyen kişilerin öncelikle alması gereken eğitimleri, yeterlilik yükseltmelerini, eğitim kalite standartlarını içeren bir sözleşmedir (Aykanat, 2010: 24,25). STCW'78 sözleşmesinin ilk amacı, dünyadaki bütün denizcilerin bu sözleşme kurallarına uygun ve standart bir şekilde eğitilmelerini sağlamaktır. İkinci amaç, gemiadamlarına verilecek ehliyetleri standart hale getirmektir. Üçüncü amaç ise, vardiya tutma esaslarını da standartlaştırarak denizlerde güvenliği ve emniyeti arttırıcı rol oynamaktır (Ayan ve Baykal, 2010: 286,287).

Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Konvansiyonu (STCW) ihtiyaçlar doğrultusunda revize edilerek, yeni değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler içerisinde 1995 düzenlemeleri IMO tarafından “büyük düzeltme ” olarak adlandırılmaktadır. Ara ara yeni düzenlemeler yapılmakla beraber Manila'da yapılması dolayısıyla STCW-Manila Kararları diye de adlandırılmakta olan STCW 2010 düzenlemeleri yürürlükteki en son düzenlemelerdir. STCW 1978 ve sonraki düzenlemeler iki temel bölüm üzerine kuruludur bunlardan ilki olan Kısım

A gemi adamlarının eğitim, sınav, vardiya esasları ve sertifikasyonuna değinmekte, Kısım B ise sözleşmenin ve Kısım A'nın nasıl uygulanacağını ifade etmektedir (Aşkın ve diğerleri, 2013: 10). STCW78 Sözleşmesi altı Ek Bölümden oluşurken, 1995 yılında yapılan değişiklikler ile bölüm sayısı sekize çıkarılmıştır. 1995 değişikliklerinin en önemli unsuru STCW Kod' un eklenmesi olmuştur. STCW Kodu, iki bölüme ayrılmaktadır. Kod-A zorunlu nitelikte, Kod-B ise tavsiye niteliğinde hükümler içermektedir. Kod-A gemi adamlarının eğitim ve vardiya esaslarına ilişkin zorunlu kuralları ve belge örneklerini düzenlemektedir. Kod-A minimum yetkinlik standartları şartnameleri; bilgi birikimi, anlama yetisi ve yeterlilik; yetkinliği gösterme metotları ve tüm uzakyol/yakın kıyısız sefer yeterlilik sertifikaları /lisansları için yetkinliğe dayalı olarak gösterme kriterlerini belirler (Sağ, 2011a: 36). Kod-B ise sözleşmenin uygulanmasında kolaylık sağlanması amacıyla rehber olabilecek örnekler ve açıklamalar getirmektedir ve taraflara yardımcı olmak amacıyla tavsiye edilen yardımcı hükümleri içermektedir (Sağ, 2011b: 24). Kod 2010 yılındaki değişiklikle beraber yeni yeterlilikler (GMDSS Radyo operatörü vb.), ECDIS kullanma, Köprüüstü ve Makine Dairesi Kaynakları Yönetimi (BRM, MRM), güvenlik alıştırma ve farkındalık eğitimleri gibi bazı yeni düzenlemeler getirmiştir. Sözleşmenin maddeleri, genel olarak; uygulama taraf devletler, bilgi iletişimi, denetimler, bayrak denetleme, verilen yetkiler ve sorumluluklar ve sözleşmenin yürütülmesi ile ilgili konulardan oluşmaktadır (Ercan, 2010: 23). İlaveten 2010 Manila değişiklikleri 1 Ocak 2012 tarihine yürürlüğe girmiştir. Sonuç olarak denilebilir ki 1978 tarihli STCW Sözleşmesi ve ekleri, günümüzde gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya standartları hakkında en kapsamlı düzenlemeleri içermektedir. Yeniliklere uyum sağlayabilmek amacıyla da sürekli yapılan değişiklikler ile özellikle de teknik konularda sözleşme güncellenmektedir (Ulusoy, 2013: 507). Sözleşme 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006, 2010 ve 2014 yıllarında güncellenmiştir (IMO, 2015: 9).

1978 tarihli STCW Sözleşmesi 3. Maddesine göre, sözleşme savaş gemileri, balıkçı tekneleri, ticari amaçlı olmayan eğlence yatları ve ilkel yapıdaki ahşap tekneler dışında kalan, açık deniz gemilerinde çalışan tüm gemi adamlarını kapsamaktadır.

Sözleşmenin liman devleti denetimine atf yapan hükmü aşağıdaki gibidir (Keşkek ve diğerlerinden aktaran Akten ve Koldemir, 2011: 105):

“Madde X – Kontrol: 1/ Madde III uyarınca istisna tutulanların dışındaki gemiler, taraf bir ülkenin limanlarında iken, gemiadamlarında sözleşmenin gerektirdiği belge veya geçici muafiyetin bulunup bulunmadığını saptamak amacıyla o tarafın gerekli yetki verilmiş memurları tarafından kontrole tabidir. İbraz edilen belgeler, sahte olarak düzenlendiğine veya hamilinin, belge adına düzenlenen şahıs olmadığına dair inandırıcı haklı bir sebep bulunmadıkça kabul edilecektir.

Kural 1 (4) - Kontrol İşlemleri: 1. Gerekli gibi yetki verilmiş kontrol makamları tarafından Madde X uyarınca yapılacak kontroller aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır:

(a) Gemide çalışan tüm gemiadamlarının, Sözleşmenin gerektirdiği geçerli belge veya geçerli geçici muafiyet tezkeresinin bulunup bulunmadığı hususunun Madde X(1) uyarınca denetlenmesi;

2. Yukarıdaki paragraf 1 uyarınca yapılan kontrol sonunda, aşağıdaki noksanlıklar bulunursa, kontrolü yapan makam, Madde X uyarınca, gemi kaptanına ve geminin bayrağını taşıdığı Devletin gereken temsilcisine yazılı olarak bilgi verecektir:

(a) Bölge sahibi olması gerekli gemiadamlarında geçerli belgenin veya geçerli geçici muafiyet tezkeresinin bulunmaması,

(b) Seyir veya makine vardiya düzenlerinin, bayrak Devleti tarafından gemi için belirlenen gereklere uymaması;

(c) Güvenli bir seyir için veya deniz kirlenmesinin önlenmesi için gerekli cihazları kullanacak nitelikteki personelin vardiyada bulunmaması;

(d) Kaptanın sefer başlangıcında ilk vardiya için ve daha sonra bunu izleyen vardiyalar için istirahat etmiş personel sağlayamaması.

3. Paragraf 2(a)'da değinilen noksanlıklardan kaptan, başmühendis, güverte ve makine vardiyalarından sorumlu zabıtların ve paragraf (b)'de değinilen noksanlıkların ve gerektiği ahvalde telsiz zabıtlarının yeterlik belgeleriyle ilgili olanların giderilememesi, Madde X uyarınca kontrolü yapan Tarafın gemiyi seferden alı koyabilmesinin tek gerekçesi olacaktır.”

Öte yandan Aydın Okur (2008: 129, 130) sözleşme hükümleri ile liman devleti denetimi ilişkisini şu şekilde açıklamaktadır:

“ STCW Sözleşmesi’nin 10. maddesinde, bayrak devletleri tarafından düzenlenen ilgili belgelerin taraf devletler arasında karşılıklı olarak tanınması şart koşulmaktadır. Ayrıca liman devleti yetkilisine gemi adamlarının ilgili belgelere sahip olup olmadığını denetleme yetkisi verilmektedir. Eğer denetim yapan liman devleti yetkilileri, sözleşmeye ilişkin herhangi bir ihlal tespit ederlerse, gerekli işlemin yapılması amacıyla, geminin kaptanını, geminin bayrak devletinin konsolosluğunu, konsolosluk yoksa en yakın diplomatik temsilciliğini veya deniz ticareti yetkilisini yazılı olarak haberdar edecektir. Bu bildirimin, saptanan STCW Sözleşmesi uyarınca liman devleti görevlileri md. 10/3’e ve Bölüm I, Düzenleme I/4’e göre gemiyi alıkoyma yetkisine sahiptir. Bölüm I, Düzenleme 1/4 can, mal ve çevre açısından tehlike arz eden eksikliklerin bulunması durumunda liman devletinin müdahalede bulunmasına ilişkin usulleri içermektedir. Liman devleti görevlileri tarafından denetim yapılırken, geminin büyüklüğü ve tipi ile yapacağı seferin mesafesi ve niteliği dikkate alınarak, Bölüm I, Düzenleme 1/4’ün 3 nolu paragrafı ile ilgili aykırılıkların giderilmemesi ve bu durumun can, mal ve çevre için tehlike teşkil ettiğinin saptanması halinde, liman devleti görevlileri tehlike ortadan kaldırılacak şekilde bu gerekler karşılanıncaya kadar geminin seferden alıkonulması için gereken önlemleri alacaktır. Denetim yapılırken, geminin gereksiz olarak alıkonulmasını veya geciktirilmesini önlemek üzere, mümkün olan tüm gayret sarf edilmelidir. Gemi, bu şekilde seferden men edilir veya geciktirilirse, bundan dolayı meydana gelecek zarar veya hasarlar için tazminata hak kazanacaktır. Liman devleti görevlileri tarafından yapılan denetimin sözleşmeye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilere de eşit şekilde uygulanması; bu gemilere sözleşmeye taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilerden daha hoşgörülü muamelede bulunulmaması gerekmektedir. STCW Sözleşmesi’ne 1995 yılında yapılan değişiklik sonrasında, sözleşmenin uygulanması açısından da bazı yenilikler getirilmiştir. Liman devletine de yetkiler tanımakla birlikte genel olarak sözleşmenin uygulanması konusunu bayrak devletlerine bırakan anlayış, 1995 yılında yapılan değişikliklerle biraz değişime uğramıştır. Söz konusu değişiklikler ile ilk kez IMO de sözleşmeye riayet edilmesinin sağlanması ve sözleşmenin uygulanması konularına doğrudan müdahil olmuştur. Taraf devletlerin, sözleşmeye uygunluğun sağlanması açısından aldıkları idari tedbirlere, verdikleri eğitim ve kurslara, belgelendirme usullerine ve

sözleşmenin uygulanmasıyla ilgili diğer konulara ilişkin olarak IMO' ye ayrıntılı bir biçimde bilgi sunmaları gerekmektedir.”

Dünya' da sözleşmeye 158 ülke taraf olmakla birlikte bu rakam dünya ticari gemi gross tonajı toplamının yaklaşık % 98,8' ine tekabül etmektedir. Türkiye sözleşmeyi 28 Temmuz 1992 tarihinde kabul etmiş, 28 Ekim 1992 tarihinde ise yürürlüğe koymuştur (IMO, 2015: 384, 385).

2.2.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Sözleşmeleri

2.2.2.1. Ticari Gemilerdeki Asgari Standartlara İlişkin 1976 Tarihli Sözleşme (ILO No.147)

1958 yılında, denizcilerin sorumlulukları, sosyal şartları ve emniyet şartları üzerine standartaltı gemilerle mücadele açısından belirli öneriler gündeme gelmiş, toplantı gündeminin 5. maddesi olarak belirlenmiş ve zamanla bu öneriler birleştirilerek uluslararası bir sözleşme haline almıştır. 1976 tarihli Ticari Gemilerdeki Asgari Standartlara İlişkin Sözleşme 29 Ekim 1976 tarihinde Cenevre'de imzalanmış ve 28 Kasım 1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir (www.ilo.org, 10.04.2015).

Sözleşme, idarelerden emniyetli personel tahsisi standartları, çalışma saatleri, denizci yetkinlikleri ve sosyal güvenlik üzerine etkili bir düzenlemeler ve ek olarak düzenlemelerin ILO kapsamında olmasını talep etmektedir. Söz konusu düzenlemeler; asgari yaş, kaza önleme, mürettebatın konaklaması, sosyal güvenlik, eğitim ve geri dönüş vb. konuları içermektedir (Abdu, 1999: 24). Bayrak devletlerinin gemilerinde çalışan gemi adamlarını çalışma, yaşam ve sağlık koşullarını uygun hale getirmesi ile ilgili sözleşmedir (Açıkgöz, 2007: 31). Sözleşme, denizcilik çalışma standartların küresel ölçüde kabulüne yönelik karar olmuştur ve bu karar ile denizcilik refahına ilişkin 9 adet sözleşme tek bir sözleşmede birleştirilmiştir (Mansell, 2009: 163). Bu sözleşmeler aşağıdaki gibidir (www.ilo.org, 10.04.2015):

1. Gemiadamlarının hastalanması, yaralanması ya da ölümü halinde gemi sahibinin sorumluluğuna ilişkin 55, 56 ve 130 sayılı sözleşmeler

2. Deniz işlerinde çalıştırılacak işçilerin asgari yaş haddinin tespiti hakkında 138, 58 ve 7 sayılı sözleşmeler
3. Gemilerde mürettebat için iâşe ve yemek hizmetlerine ilişkin 68 sayılı sözleşme
4. Gemi adamlarının sağık muayenesine ilişkin 73 sayılı sözleşme
5. Mürettebatın gemide barınmasına ilişkin 92 sayılı sözleşme
6. İş kazalarının önlenmesine ilişkin 134 sayılı sözleşme.
7. Gemi adamlarının yeterliliklerine ilişkin 53 sayılı sözleşme
8. Gemiadamlarının iş sözleşmeleri (kontrat) maddelerine ilişkin 22 sayılı sözleşme
9. Gemiadamlarının yurda dönüşüne dair 23 sayılı sözleşme.

Tüm bu sözleşmelerde görüldüğü üzere ILO 147 sözleşmesinde ticari gemilerde çalışacaklara uygulanacak asgari koşullar ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir.

Sözleşmenin, toplam 12 maddesi ve bir eki bulunmaktadır. İlk 4 madde genel hükümlerle ilgilidir; 5. ve 6. maddeler onay ve yürürlükle ilgili olup, 7-12. maddeler ise standart son hükümlerdir. Ek' de yer alan listede, gemi adamları ile ilgili 11 tane ILO sözleşmesinin listesi yer almaktadır (Alpar, 2001: 2). Bu sözleşmeler yukarıdaki 9 sözleşme ile birlikte 1946 tarihli Sendika Özgürlüğü ve Sendikalaşma Hakkının Korunmasına İlişkin 87 sayılı sözleşme ve 1949 tarihli Örgütlenme ve Toplu Pazarlık Hakkına ilişkin 98 nolu sözleşmeleridir (Erdayı, 2008: 201; www.ilo.org, 10.04.2015). ILO no.147 sözleşmesinin 1996 tarihli protokolü 22 Ekim 1996 tarihinde kabul edilmiştir. Bu protokolde 12 maddeden oluşmakta ancak 12 madde haricinde 2 adet Ek içermektedir. Ekler Kısım-A ve Kısım-B şeklinde olup, Kısım-A; 1970 tarihli 133 sayılı Mürettebatın Gemide Barınması Sözleşmesi ve 1996 tarihli 180 sayılı Denizcilerin Çalışma Saati ve Gemilerin Personel Donanımı Sözleşmelerinden oluşmakta, diğer ek olan Kısım-B ise 1958 tarihli 108 sayılı Gemiadamlarının Ulusal Kimlik Kartı Sözleşmesi, 1971 tarihli 135 nolu İşçi Temsilcileri Sözleşmesi, 1987 tarihli 164 nolu Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakım Sözleşmesi ve 1987 tarihli 166 nolu Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesi Sözleşmesinden meydana gelmiştir. (www.ilo.org, 11.04.2015).

Sözleşmenin uygulanma şartları ise aşağıda verilmektedir (Alpar, 2001: 2,3):

“Bu sözleşme;

Birinci maddesinin birinci fıkrasında, "ticari amaçla mal veya insan taşımacılığına ya da diğer ticari amaçlara yönelik olmak üzere, özel veya kamuya ait her türlü deniz taşıtına uygulanacağını" belirterek, sözleşmenin kapsamını düzenlemiştir.

İkinci fıkrası ise; bu sözleşmenin onayından itibaren iç hukukta yapılacak düzenleme ile bu sözleşme anlamında deniz taşıtının tanımını yeniden yapacaktır.

Üçüncü fıkrası ise, deniz römorkörlerini de kapsamına almaktadır.

Dördüncü fıkra, bu sözleşmenin kapsamına girmeyen gemi çeşitlerini belirtmektedir. Bu düzenlemeye göre, fıkranın;

a) bendinde yelkenli gemiler yer almaktadır,

b) bendinde ise balık avı, balina avı veya benzer amaçla kullanılan gemiler ile

c) bendinde hafif tonajlı gemiler ve petrol sondaj ve işletme platformları gibi gemilere bu sözleşme hükümlerinin uygulanmayacağını belirtmektedir. Bu gemilerle ilgili kararı, en fazla temsil kabiliyetine sahip armatör ve gemi adamı kuruluşlarıyla koordinasyon sağlanmak suretiyle, yetkili makam tarafından alınması öngörülmektedir.

Beşinci fıkrası ise, bu sözleşmenin herhangi bir maddesinin, sözleşmenin ekinde yer alan gemi adamları ile ilgili ILO sözleşmelerinin hükümlerinin kapsamını genişletmeyeceğini belirtmektedir."

Sözleşme öncelikle bir bayrak devleti aracı olmakla birlikte liman devleti sorumluluklarını da içermektedir (Abdu, 1999: 24). Bu konuda sözleşmenin liman devleti denetimine atıf yaptığı hükmü şudur (Akten ve Özman' dan aktaran Akten ve Koldemir, 2011: 107):

" Madde 4: Şayet bu sözleşmeyi onaylamış bir Üye, bu Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, normal ticari faaliyeti sırasında veya işletme nedenleriyle limanına uğramış bir gemi için şikayet alırsa veya bu geminin işbu Sözleşmenin esaslarına uymadığına dair kanı elde ederse, geminin tescil edildiği Ülkenin Hükümetine - bir kopyası da Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Direktörüne gönderilmek üzere - muhatap bir rapor hazırlayabilir ve gemide güvenlik veya sağlık koşullarını bariz biçimde tehlikeye sokan herhangi bir durumun düzeltilmesi için gerekli önlemleri alabilir."

Md. 4/2'e göre liman devleti bu tür önlemleri alırken geminin bayrak devletinin en yakın denizcilik, konsolosluk ya da diplomatik temsilcisine haber verecek ve

mümkünse bunların da bulunmasını sağlayacaktır. Liman devleti gemiyi haksız yere alıkoymayacak ve geciktirmeyecektir.

Türkiye günümüz itibari ile 59 adet ILO sözleşmesini kabul etmiş, bunlardan 53'ü yürürlüğe girmiştir (www.ilo.org, 12.04.2015). ILO no. 147 sözleşmesine ülkemiz taraf durumunda olmayıp ILO No:147 dâhil 68 adet ILO Sözleşmesi ve tavsiye kararı MLC 2006 Sözleşmesi bünyesine aktarılmıştır (Akpınar, 2014: 99).

2.2.2.2. Denizcilik Çalışma (İş) Sözleşmesi (MLC 2006)

Uluslararası Çalışma Örgütü işçi, işveren ve devlet temsilcilerinin eşit olarak yer aldığı uluslararası alanda çalışmalarını sürdüren tek birliktir. Uluslararası Çalışma Örgütü, bu üçlü yapı içinde 1920 yılından itibaren deniz işkolu alanında da çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalardan en yeni tarihli Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Deniz İş Sözleşmesi (Maritime Labour Convention) 2006'dır (Algantürk Light, 2007: 269). Sözleşme 23 Şubat 2006 tarihinde kabul edilmiştir (Bauer, 2008: 643). MLC 2006 Sözleşmesi, uluslararası alanda deniz iş kolunda hazırlanmış olan 68 adet ILO Sözleşmesi ve tavsiye kararını bünyesinde bulunduran bir sözleşmedir. Gemiadamlarının haklarını temel bir çatı sözleşme altında birleştiren ve STCW, SOLAS ve MARPOL ile birlikte uluslararası deniz hukuku mevzuatının dördüncü ana kaidesi, metni olarak kabul edilmektedir. Bu sözleşme teknik sözleşme olmasının yanı sıra sosyal bir sözleşmedir ve gemiadamları açısından bir "magna carta veya süper sözleşme" olarak nitelendirilmektedir (Akpınar, 2014: 70).

Sözleşme'nin 4. Maddesine göre; en az 30 devletin bu sözleşmeye taraf olması ile birlikte taraf olan devletlerin dünya gemi tonajının % 33 'üne sahip olması şartı karşılandıktan 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. 30 ülke ve tonaj şartı 20 Ağustos 2012' de sağlanmıştır (UDHB DİGM, 2). Sonuç olarak sözleşme 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir (www.ilo.org, 13.04.2015).

Bu sözleşme dünya çapındaki 1,2 milyon denizciyi, ücretlerin ve sosyal hakların düzenlenmesindeki haksız rekabet; en az çalıştırma yaşı; çalışma ve dinlenme süreleri; gemide barınma, beslenme, sağlık ve güvenlik; asgari gemiadamı standartları; tıbbi yardım ve sosyal güvenlik ve aynı zamanda sözleşmeyi onaylayan ülkelerdeki gemi ve limanlarda denetim gibi alanlarda koruma altına almak amacı

taşımaktadır (Sengenberger, 25.03.2015). Deniz İş Sözleşmesi 2006' nın temel amacı ise, uluslararası alanda deniz iş kolunda hazırlanmış olan önceki tüm düzenlemeleri bünyesinde bulundurmak suretiyle geniş bir uygulama alanı sağlayarak denizde çalışanların haklarını temel bir çatı sözleşme altında birleştirmektir. Sözleşme, deniz işkolunda 1920–1996 yılları arasında hazırlanan önceki 68 adet Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin tamamını kapsayan ve bunları yenileyen niteliğe sahiptir. Bu sebeple, “Birleştirilmiş Deniz İş Sözleşmesi 2006” olarak da adlandırılmaktadır (Algantürk Light, 2007: 270). Özetle bu sözleşme ile uluslararası denizde çalışma hayatına dair minimum gereksinimler düzenlenerek, asgari standartlar ve esnek olmayan hükümler belirlenmiş olup gemi adamlarının dünya çapında, tek elden korunması amaçlanmıştır (Akpınar, 2014: 70).

Sözleşme genel hatları itibari ile gemiadamlarının bir gemide çalışması için minimum gereksinimler, İstihdam koşulları, yaşam mahalleri, eğlence faaliyetleri ve imkânları, yemek ve iâşe, sağlığın korunması, tıbbi bakım, refah ve sosyal güvence, yeterlilik ve yetkilendirme bölümler, altında toplanmıştır (www.ilo.org, 14.04.2015). Ek bölümlerinde Deniz İş Sözleşmesine dair sertifika örnekleri yer almaktadır. Sözleşme biraz daha detaylı incelendiğinde söz konusu bölümlerde; asgari yaş, istihdam sözleşmeleri, maaşlar, çalışma ve dinlenme saatleri, gemide şikâyet prosedürleri, sağlık raporu, yiyecek ve içecek hizmeti, gemide ve kıyıda tıbbi bakım, eğitim ve beceriler, mürettebat sayıları (gemiadamı donatım seviyeleri), barınma ve dinlenme tesisleri, işe alma ve yerleştirme sağlığı ve emniyeti koruma ve kazaları önleme başlıkları görülebilmektedir (www.kugm.gov.tr, 14.04.2015).

Deniz İş Sözleşmesi, herhangi bir kapasite ile gemide istihdam edilen veya çalışan gemi adamlarına uygulanır. Dünya denizcilik sektöründe çalışan tüm gemi adamlarına uygulanması hedefiyle hazırlanan Sözleşme’de, gemi adamının mutlaka geminin işletilmesi veya teknik sevk ve idaresinde yer alması şartı aranmamaktadır. Teknik sevk ve idare dışında gemi de istihdam edilen örneğin yolcu gemilerinde çalışan gemi adamları kamarot, aşçı, silici, ütücü, sağlık ekibi de gemi adamı olarak kabul edilir ve bu sözleşmeye tabidir. Ancak ister özel ister devlet gemisi olsun ticari faaliyette bulunan ve uluslararası sularda sefer yapmayan 200 gross ton ve altındaki gemilerde çalışan gemi adamları bu sözleşmeye tabi değildir. 200 gross ton üzerinde ve ticari faaliyette bulunan bütün gemiler bu sözleşmeye tabidir. Ancak liman

yönetmeliğinin uygulandığı münhasıran iç su ve barınma sularında veya alanlarında kullanılan gemiler, balıkçılık veya benzeri amaçlar ile kullanılan gemiler, savaş gemileri, askeri ve yardımcı gemiler bu sözleşmenin uygulama alanı dışındadır (Algantürk Light, 2007: 273,274). Öte yandan Deniz İş Sözleşmesi 2006 uygulanma şartlarını şu şekilde de belirtmek mümkündür (UDHB DİGM, 25.03.2015):

Gemi Çalışanları: Gemide çalışan tüm kişiler;

- STCW'nin kapsadığı tüm personel (Kaptan da dahil)
- Gemide çalışan diğer ilave kişiler (yolcu gemilerindeki müzisyen, fotoğrafçı, araştırma gemilerindeki bilim insanı)

Gemiler: Aşağıdakiler hariç tüm ticari çalışan gemiler;

- Yalnızca iç sularda çalışan gemiler,
- Balıkçı gemileri,
- Savaş gemileri ve tarihi gemiler.

Gemi Sahipleri: Gemi sahibi;

- Geminin sahibi veya gemi operasyonunun sorumluluğunu üstüne alan diğer bir organizasyon veya kişi (örneğin işletmeci, acente, çıplak kiracı)

Deniz İş Sözleşmesi ile liman devleti kontrolü arasında ilişki sözleşmenin 5. bölümü olan Yeterlilik ve Yetkilendirme bölümünün 5.2. Liman Devleti Sorumlulukları maddesine istinaden gösterilebilir (Kulchytsky, 2012: 14). Deniz İş Sözleşmesi 2006 yürürlüğe girdikten sonra, bir ülke sözleşmeyi onaylamamış olsa bile, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından liman devleti denetimlerine tabi tutulabilecek ve eğer ciddi bir eksiklik tespit edilir ise eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir (www.ubak.gov.tr, 15.04.2015).

Sözleşme Nisan 2015 itibari ile 66 ülkede uygulanmaktadır. Türkiye henüz MLC 2006 Sözleşmesine taraf değildir ancak sözleşmeye taraf olma çalışmaları devam etmektedir (www.ilo.org, 13.04.2015).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE AÇISINDAN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ

Bu bölümde liman devleti kontrollerinin ülkemiz açısından değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bu bağlamda liman devleti kontrolleri Türk limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemiler ile Türk Bayrağı ile yabancı ülke limanlarını ziyaret eden gemilere yönelik yapılan denetimler incelenmektedir. Öncelikle ülkemizdeki liman devleti kontrolüne ilişkin başlıca düzenlemeler ortaya konulmakta, ülkemizin taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları çerçevesinde ve diğer yandan ülkemiz iç mevzuatında yer alan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği kapsamında bilgiler verilmektedir. Daha sonra Türk limanlarında yapılan liman devleti kontrollerinin istatistiki verileri aktarılmakta, denetim sonucu gemilerin alıkonmaları detayları işlenmektedir. Bu bilgileri destekleyecek ve karşılaştırma olanağı sunacak Türk Bayraklı gemilerin girmiş olduğu liman devleti denetimi istatistiki verileri de ortaya konulup, tüm istatistiki bilgiler bağlamında analizler yapılmaktadır.

3.1. TÜRKİYE’ DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ’NE İLİŞKİN BAŞLICA DÜZENLEMELER

Türkiye, gemilerin milletlerarası denizcilik sözleşmelerinde düzenlenen emniyet, kirliliğin önlenmesi, gemide yaşam ve çalışma şartları gibi konulardaki standartlara uygunluğunun bölgesel işbirliği çerçevesinde denetlenmesi amacıyla yapılan bölgesel liman devleti denetimi düzenlemelerinden Akdeniz Mutabakat Zaptı ve Karadeniz Mutabakat Zaptı’na taraftır. Türkiye’nin bölgesel işbirliği çerçevesinde liman devleti uygulaması, ilk olarak Akdeniz Mutabakat Zaptı ile 1999 yılında başlamış olsa da, Türkiye bu dönemden önce de, gerek taraf olduğu sözleşmeler gerekse millî mevzuatı çerçevesinde ülkesinin limanlarını ziyaret eden yabancı gemilere liman devleti denetimi yapmıştır. Hatta Türkiye’nin liman devleti denetimi uygulaması, denizcilikle ilgili milletlerarası standartları içeren sözleşmelerden çok daha eskiye dayanmaktadır. 10.06.1946 tarih ve 4922 Sayılı “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’ un 6. maddesi uyarınca, “...liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından

korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yükleme markası bakımlarından denetlenir ve bu durumlarda tüzüğüne uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez." Bu hüküm hem Türk bayraklı gemilere hem de yabancı bayraklı gemilere uygulandığı için, bugünkü kadar sistemli ve milletlerarası standartlara uygun olmasa da bir anlamda liman devleti denetimini içermesi açısından önemlidir. Dolayısıyla Türkiye'nin dünyada liman devleti denetimini bir bakıma ilk uygulayan devletler arasında olduğunu söylemek mümkündür (Aydın Okur, 2008: 280, 281).

Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Zabıtları ile bu zabıtlarda sayılan ve Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler dışında, Türkiye'de Liman Devleti Kontrolünün dayanağı olan diğer düzenlemeler şunlardır:

1. 14.4.1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu;
2. 26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanarak yürürlüğe giren "Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği";
3. 06.09.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesi maddeleri;
4. 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun" un ilgili maddeleri,
5. IMO' nun A. 882 (21) Sayılı Kararı ile değiştirilen A. 787 (19) Sayılı Kararı;
6. Liman Devleti Denetimi hakkındaki 2009/16/EC sayılı Avrupa Birliği Liman Devleti Denetimi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi;
7. "Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesine Hakkında Yönetmelik";
8. 6125 sayılı "Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü";
9. 7/14561 sayılı "Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Kuralları, 1972-Denize Çatışmayı Önleme Tüzüğü";
10. "Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü";
11. Petrol Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluk Hakkında Milletlerarası Sözleşme;
12. 22893 sayılı Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik.

Ayrıca, Ülkemizin Uluslararası Denizcilik Örgütü stratejisine uyumunun ve icraatının gözlemlenmesi ve ülkemizin IMO ile ilgili hususlarda performansının devamlı surette geliştirilmesi için, 2010 yılında “Denizcilik Müsteşarlığı Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi” (DM-PERGE) tesis edilmiştir. Bu sistem daha sonra revize edilerek Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na katılımıyla ve IMO-PERGE sistemi ismini almıştır (www.ubak.gov.tr, 16.04.2015). Sistemin liman devleti uygulamalarına ilişkin hedefleri limanlarımızı kullanan tüm gemilerle ilgili olarak idarenin sorumluluğundaki görevlere ilişkin hedeflerdir. Başka bir deyişle, Türk limanlarında ilgili mevzuatta düzenlenen seviyede liman devleti kontrolü yapmak, düşük standartlı gemilerin Türk limanlarını kullanmamasını sağlamak, kullananlar için önlem uygulamak, liman devleti kontrolü yapılan gemilerin haksız yere geciktirilmemesi, alıkonmalarının teknik açıdan doğru yapılması, alıkonmalar için fazla itiraz alınmaması veya itirazların haksız bulunması ve sözleşmelere göre zorunlu olan liman atık alım hizmetlerini yeterli ve etkili şekilde vermektir (UDHB, 2013: 11).

Türkiye’de liman devleti denetimi, 1999 yılının son aylarından itibaren başlamıştır, 2005 yılı sonuna kadar hızlı bir gelişim süreci izlemiş ve günümüzde bu konudaki çalışmalar denizcilik piyasasının gün geçtikçe daha dinamik bir yapıya dönüşmesi ile hızlanmıştır.

3.1.1. Akdeniz Bölgesel Anlaşması

Türkiye Akdeniz Mutabakat Zaptı’nı 11 Temmuz 1997 tarihinde Malta’da imzalamış ve 4 Ekim 1998 tarihinde 23483 sayılı Resmi Gazete’ de yayınlarak onaylamıştır. Akdeniz Mutabakat Zaptı’nda limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az %15’ini denetleme taahhüdünde bulunan Türkiye’de bölgesel liman devleti denetimi, 1999 yılının son aylarından itibaren başlamıştır. Akdeniz Bölgesel Anlaşması’ nın hukuki dayanakları incelendiğinde Türkiye henüz Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147, 1976) ve daha sonraki yapıyla Denizcilik Çalışma Sözleşmesine (MLC 2006) taraf olmamıştır.

Türkiye Akdeniz Mutabakat Zaptı’ na göre yabancı bayraklı gemileri; Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66) , Uluslararası Denizde Can

Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74), Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü, (SOLAS 74/78), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü, (MARPOL 73/78), Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78), Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972), Ticari Denizcilik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi, (ILO no.147,1976), Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) kapsamında denetlenmektedir (Akdeniz Mutabakat Zaptı Ek-1 Bölüm 1.1.1). İlaveten denetleme; Liman Devleti Kontrolü için Prosedürler (IMO resolution A.787 (19); Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet kuralları (IMO resolution A.481(XII) ve Ek-1 ve Ek-2, Denizcilikte Uluslararası Tehlikeli Yük Kodu hükümleri (IMDG Code), ILO yayınları (Gemilerde Çalışma Koşullarının Denetimi Prosedürleri ve diğer Akdeniz Mutabakat Zaptı Eklerine göre yapılır (Mediterranean MOU, 2012: 12).

Akdeniz MOU'ya göre aşağıdaki gemiler özellikle denetime tabi tutulmaktadır (Mediterranean MOU, 2012: 13):

- Bir limana ilk kez ya da 12 ay veya daha fazla zaman sonra gelen gemiler,
- Bir ülkenin limanını, kusurlarının giderilmesi koşuluyla terk etmesine izin verilen gemiler,
- Liman idareleri ve pilotlar tarafından yetersiz olduğu rapor edilen gemiler,
- Gerekli bilgiyi rapor etmeyen tehlikeli ve çevreyi kirlletici madde taşıyan gemiler,
- Belgeleri düzenli olmayan gemiler,
- Son 6 aydır klaslanmasa askıya alınmış gemiler

Akdeniz Bölgesel Anlaşması' na üye olan ülkemizin konumu itibari ile bazı limanları bu anlaşma çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu limanlar Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi' ne kıyısı olan limanlardır. Bu memorandum içerisinde limanlarımıza gelen gemiler memorandum kapsamında Liman Devleti Kontrolleri yapılmaktadır. Bakanlığa bağlı İstanbul, Antalya, İzmir, Çanakkale ve Mersin Bölge Müdürlüklerine bağlı limanlardan; Antalya, Alanya, Aliaga, Ambarlı, Anamur, Ayvalık, Bandırma, Bodrum, Botaş, Bozcaada, Çanakkale, Çeşme, Datça, Dikili, Edremit, Enez, Erdek, Fethiye, Finike, Foça, Gelibolu, Gemlik, Göcek, Gökçeada, Güllük, İskenderun, İzmit, İzmir, İstanbul, Karabiga, Kaş, Kemer, Kuşadası, Karataş, Marmara Adası, Mersin, Marmaris, Mudanya, Silivri, Taşucu, Tekirdağ, Tuzla ve

Yalova liman başkanlıklarında Akdeniz MOU altında Liman Devleti Kontrolleri yapılması gerekmektedir. Liman Devleti Kontrolü yapmak zorunluluğu nedeniyle bu limanlardan Antalya, Aliağa, Ambarlı, Bandırma, Bodrum, Botaş, Çanakkale, Çeşme, Gemlik, Güllük, İskenderun, İzmit, İzmir, İstanbul, Kuşadası, Mersin, Tekirdağ limanlarında yoğun deniz trafiği nedeniyle, görevliler istihdam edilmekte ve Liman Devleti kontrolleri yapılmaktadır (Açıkgöz, 2007: 81).

3.1.2. Karadeniz Bölgesel Anlaşması

Türkiye, Karadeniz Bölgesel Anlaşması'nı 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalamış ve 12 Aralık 2000 tarihinde 24258 sayılı Resmi Gazete' de yayınlayarak onaylamıştır. Türkiye, aynı zamanda Karadeniz Mutabakat Zaptı' nın Sekreterini atama hakkında sahiptir. Diğer bir deyişle Karadeniz MOU'nun sekreteryası İstanbul'dadır. Türkiye, Karadeniz Mutabakat Zaptı ile limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin yıllık en az %15'ini denetleme taahhüdünde bulunmuştur (Akpınar, 2014: 99). Karadeniz Bölgesel Anlaşması' nın hukuki dayanakları incelendiğinde Türkiye henüz Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147, 1976) ve daha sonraki yapısıyla Denizcilik Çalışma Sözleşmesine (MLC 2006) taraf olmamıştır

Türkiye Karadeniz Mutabakat Zaptı' na göre yabancı bayraklı gemileri; Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, (LOADLINES 66) , Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, (SOLAS 74), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü, (MARPOL 73/78), Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, (STCW 78), Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972), Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 69), Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi, (ILO no.147,1976), Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006), Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001), Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi (BUNKERS 2001) kapsamında denetlenmektedir (Karadeniz Mutabakat Zaptı Bölüm 2.1). Ayrıca Liman Devleti

Kontrolü Görevlisi için denetim bağlamında rehberler bulunmaktadır (Black Sea MOU, 2013: 3).

Bu denetim rejiminde gemilerin denetlenmeden önce risk faktörü bilgi sisteminden görülebilmektedir (Eyigün, 2013: 24). Yüksek risk puanına sahip gemilerin denetimine öncelik verilmektedir. Risk puanı gemi yaşı, gemi tipi, denetimdeki eksiklik, tutuklanma, düzeltilmemiş eksiklik ve son denetim zamanına göre hesaplanır (Tozar ve Güzel, 2012: 62).

Karadeniz Bölgesel Anlaşması' na üye olan ülkemizin konumu itibari ile bazı limanları bu anlaşma çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu limanlar Karadeniz' e kıyısı olan limanlardır. Bu memorandum içerisinde Karadeniz' de bulunan limanlarımıza gelen gemiler memorandum kapsamında Liman Devleti Kontrolleri yapılmaktadır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı İstanbul, Samsun ve Trabzon Bölge Müdürlüklerine bağlı limanlardan, Amasra, Bartın, Cide, Fatsa, Gerze, Giresun, Görele, Hopa, İğneada, İnebolu, Ayancık, Karasu, Kdz.Ereğli, Kefken, Ordu, Pazar, Rize, Samsun, Sinop, Sürmene, Şile, Tirebolu, Trabzon, Ünye, Vakfıkebir, Zonguldak liman başkanlıklarında, Karadeniz MOU mutabakatı altında Liman Devleti Kontrolleri yapılması gerekmektedir. Liman Devleti Kontrolü yapmak zorunluluğu nedeniyle bu limanlardan Bartın, Giresun, Rize, Samsun, Trabzon, Kdz.Ereğli, Zonguldak limanlarında yoğun deniz trafiği nedeniyle, görevliler istihdam edilmekte ve Liman Devleti kontrolleri yapılmaktadır (Aykaç, 2007: 80,81).

3.1.3. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (LDDY)

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (LDDY), ilk olarak 10 Ağustos 1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesi ile 10 Haziran 1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak ve Türkiye'nin tarafı bulunduğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları ile 19 Haziran 1995 tarihli 95/21/EC sayılı Avrupa Birliği Konsey Direktifi' ne paralel olarak hazırlanmış, 26 Nisan 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Daha sonra bu yönetmelik 14 Kasım 2013 tarihinde ilan edilen 28821 sayılı resmi gazeteye göre güncellenmiştir.

Yönetmeliğin amacı; deniz yetki alanlarımızda gerçekleşen taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere; gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları bakımından uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunu denetlemeye ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulamaya yönelik usul ve esasları belirlemektir (LDDY, 2013: Madde: 1 (1)). Yönetmelik, liman veya açık deniz tesislerine gelen ya da buralarda demirleyen yabancı bayraklı gemilere ve personeline uygulanır. Ancak, balıkçı gemileri, savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri, ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri, ilkel yöntem ve tekniklerle inşa edilmiş ağaç tekneler ile ticari faaliyet yapmayan özel yatlarla uygulanmaz (LDDY, 2013: Madde: 2 (1,2)). Yönetmeliğe istinaden liman devleti, gemilerin denetlenmesi ve yönetmelikte belirlenen yükümlülükleri yerine getirmek üzere gerekli tüm tedbirleri alır. Bu yükümlülük çerçevesinde; liman devleti denetim hizmetlerini nitelikli ve yeter sayıda personel ile bu personelin kullanacağı araç, teçhizat ve dokümanı sağlamak suretiyle yürütür (LDDY, 2013: Madde:5 (1)). Denetimler gemi denetim görevlisi aracılığıyla yapılmaktadır. Yönetmeliğe göre bu kişi; denizcilikle ilgili ulusal mevzuat ile taraf olduğumuz uluslararası sözleşme hükümlerine göre denetim yapan ve sonucunda rapor düzenleyen ve İdare (UDHB-Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) tarafından liman devleti denetimi yapmak üzere tam yetkilendirilmiş, İdarede görevli ve sadece İdareye karşı sorumlu olan kamu görevlisini temsil etmektedir (LDDY, 2013: Madde: 4 (g)).

LDDY 4 adet bölüm ve 10 adet ek içermektedir. Bunlara kısaca özetlemek gerekirse; birinci bölüm; amaç, kapsam, dayanak ve tanımlara yer vermekte, ikinci bölüm; liman devleti denetim yükümlülüğü, gemi denetim görevlisinde aranacak şartlar, limanlarda görevlendirme esasları, hiyerarşik yapı, gemi denetim heyeti, yetki, başka iş yapma yasağı ve çalışma şartları bakımından idarenin yükümlülüğü hükümlerini içermekte, üçüncü bölüm; asgari denetim yükümlülüğü, denetlenecek gemilerin tespiti, denetim esasları, gemilerin genişletilmiş denetimleri, bazı gemilerin denetlenmemesi halinde yapılacak işlem, gemi girişlerinin reddedilmesi tedbirleri, denetim raporu tanzimi ve gemi kaptanına verilmesi, eksikliklerin giderilmesi ve tutulma, ISM belgelerinin olmadığı hallerde uygulanacak usuller, itiraz hakkı, tamamlama denetimi ve tutulma, gemi denetim görevlilerinin mesleki özellikleri,

liman başkanlıkları ve kılavuz kaptanların bildirimleri, işbirliği, bilgilerin yayınlanması ve masrafların karşılanması maddelerinin açıklamalarına, son olarak dördüncü bölüm ise çeşitli ve son hükümler, idari ve cezai müeyyideler, denetim oranı ve kazanılmış haklar, yürürlük ve yürütme hükümlerini açıklamaktadır. Bölümlere müteakip, ek-1' de öncelikli denetlenecek gemiler açıklanmış, ek-2' de denetim sırasında incelenecek belge ve dokümanlara yer verilmiş, ek-3' de detaylı denetim için açık gerekçelere örnekler hususu incelenmiş, ek-4' de genişletilmiş denetim hükümleri verilmiştir. Bunlarla birlikte ilaveten ek-5' de gemilerin tutulma şartları açıklanmış, ek-6' da gemi denetim görevlisi kimlik kartı örneği verilmiş, ek-7' de yapılan denetimler ve tutulmalar ile ilgili bilgilerin yayınlanması durumları aktarılmış, ek-8' de denetim raporunun içerdiği bilgiler anlatılmıştır. Ek-9' da limanlara giriş yasağı gemi ve usul başlığıyla açıklanmış ve son olarak ek-10' da ise seyir veri kaydedicisi sistemi (VDR) ile ilgili uluslararası gereklilikler hükümleri konusunda bilgilere yer verilmiştir (www.mevzuat.gov.tr, 18.04.2015).

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği' nde bahsi geçen uluslararası sözleşmeler 4. Madde (I) fıkrasına göre aşağıdaki gibidir:

1. 1966 tarihli Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (LL 66),
2. 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74),
3. 1978 Protokolü ile değiştirilmiş olan 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78),
4. 1978 tarihli Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78),
5. 1972 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG 72),
6. 1969 tarihli Gemilerin Tonajlarının Ölçümü Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (ITC 69),
7. 1976 tarihli Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (147 sayılı ILO Sözleşmesi),
8. Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 92)

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği uygulamasına esas olan konular; limanlarda görevlendirme esasları, hiyerarşik yapı, gemi denetim heyeti, yetki, başka iş yapma yasağı, işbirliği (diğer ilgili devletlerin yetkili makamları arasında bilgi

paylaşımı ve işbirliği), bilgilerin yayınlanması, masrafların karşılanması, denetlenecek gemilerin tespiti, denetim esasları, gemilerin genişletilmiş denetimleri, bazı gemilerin denetlenmemesi halinde yapılacak işlemler, gemi girişlerinin reddedilmesi tedbirleri, denetim raporu tanzimi ve gemi kaptanına verilmesi, eksiklerin giderilmesi ve tutulma, ISM Kod belgelerinin olmadığı hallerde uygulanacak usuller, itiraz hakkı, tamamlama denetimi ve tutulma, idari ve cezai müeyyideler şeklinde sıralanmaktadır (Akpınar, 2014: 100, 101):

Türkiye'nin denetim yükümlülüğü, "Liman Devleti Denetim Yönetmeliği" nin "Asgari Denetim Yükümlülüğü" başlıklı 13. maddesinin birinci fıkrasında "İdare tarafından bir yılda denetlenecek gemilerin toplam sayısı, Türk limanlarına gelen gemi sayısının istatistiğinin tutulduğu limanların son üç yıllık ortalaması alınarak tespit edilen yıllık ortalamanın yüzde yirmi beşinden az olamaz" şeklinde belirtilmiştir.

Yönetmeliğe göre hedef faktör değerine bakılmaksızın öncelikli denetlenecek gemiler aşağıdaki gibidir (LDDY, 2013: Ek-1):

1.1) Liman kılavuzları veya liman yetkilileri tarafından geminin emniyetli seyrini etkileyebilecek eksikliklerin olması sebebiyle bu Yönetmeliğin 25 inci maddesi uyarınca rapor edilen gemiler;

"MADDE 25- (1) Gemilerin limana yanaşma ve ayrılmalarında görevli bulunan kılavuz kaptanlar, görevleri esnasında, geminin emniyetli seyrine zarar verebilecek veya deniz ortamına bir zarar tehdidi oluşturabilecek eksiklik gördüklerinde, denetim birimine iletmek üzere, ilgili liman başkanlığına derhal bilgi verirler.

(2) Liman başkanlıkları, görevlerini yaparken, limanda bulunan bir gemide gemi emniyetine zarar verebilecek veya deniz ortamına makul olmayan bir zarar tehdidi oluşturabilecek eksiklik görürlerse eksiklikleri giderecek tedbirleri alır ve geminin denetlenmesi için denetim birimine derhal bilgi verirler."

1.2) Mevzuatta belirtilen, Türk limanlarına giriş/çıkış yapan gemiler hakkındaki asgari gerekliliklere uymayan ve tehlikeli veya kirletici madde taşıyan gemiler.

1.3) Başka bir devlet tarafından bildirilen veya rapor edilen gemiler.

1.4) Gemi kaptanı, personeli veya geminin emniyetli operasyonunda, gemide yaşam ve çalışma koşullarında veya kirliliğin önlenmesi konularıyla yasal ilgisi olan kişi veya kuruluşlar tarafından rapor edilen veya şikâyetle bulunulan gemiler. Rapor veya

şikayetin açıkça gereksiz olduğu kanısına varılmadıkça raporu veren veya şikayette bulunan kişinin kimliği gemi kaptanına, donatanına, işletenine veya ilgisine açıklanmaz.

- 1.5) a) Herhangi bir Türk limanına seyir sırasında çatışan veya karaya oturan,
b) Zararlı maddelerin veya sıvı atıklarının boşaltılması hakkındaki hükümlere uymadığı ileri sürülen,
c) IMO tarafından kabul edilen rota önlemlerinin veya gemi trafik hizmetlerinin olduğu yerlerde düzensiz veya güvenli olmayan biçimde manevra yapan gemiler veya güvenli seyir hareketleri ve usullerine uymayan veya başka şekillerde can, mal veya çevreye tehlike oluşturacak biçimde yönetilen gemiler.

1.6) Son altı ay içinde emniyet nedenleriyle klas kuruluşuna üyeliği askıya alınmış veya iptal edilmiş gemiler.

2) Diğer Önemli Faktörler

Aşağıdaki gemiler denetim için önceliği olan gemiler olarak değerlendirilir.

2.1) Bir Türk limanına ilk defa veya on iki ay ya da daha fazla süre sonra gelen gemiler.

2.2) Taraf olunan mutabakat muhtırasına üye devletler tarafından son altı aydır denetlenmeyen gemiler.

2.3) Uluslararası sözleşmelere uygun şekilde düzenlenmiş gemi inşa ve teçhizat belgeleri ve klas sertifikaları, tanınmış kuruluşlar dışındaki kuruluşlar tarafından verilen gemiler.

2.4) İlgili kontrol mutabakatı tarafından yayınlanan kara listede yer alan devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler.

2.5) Belirli koşullarla taraf olunan mutabakat muhtırasına üye ülkelerin limanlarından kalkışına aşağıda belirtilen şartlarla izin verilen gemiler.

- a) Eksikliklerini kalkıştan önce gidermesi gereken gemiler.
b) Eksikliklerini bir sonraki limanda gidermesi gereken gemiler.
c) Eksikliklerini 14 gün içerisinde gidermesi gereken gemiler.
ç) Eksikliklerini diğer belirtilen koşullar için gidermesi gereken gemiler.

İlgili düzeltici önlemler alınmış ve eksiklikler uygun şekilde giderilmiş ise bu durum dikkate alınır.

2.6) Bir önceki denetim sırasında eksiklikleri tespit edilmiş olan gemiler (Kaydedilen eksikliklerin sayısı göz önüne alınacaktır).

2.7) Bir önceki denetimde tutulan gemiler.

2.8) Bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde belirtilen uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf olmamış devletlerin bayrağını taşıyan gemiler.

2.9) Eksiklik oranları bakımından ortalamanın üzerinde olan klas kuruluşları tarafından klaslanan gemiler.

2.10) Bu Yönetmeliğin eki Ek- 4'ün (a) bölümünde belirtilen gemiler (a) *Genişletilmiş Denetime Tabi Gemi Sınıfları: 1) 10 yaşın üstündeki (gemi emniyet belgelerindeki inşa tarihi temel alınacaktır) gaz tankerleri ve kimyasal tankerler 2) 12 yaşın (gemi emniyet belgelerindeki inşa tarihi temel alınacaktır) üstündeki dökme yük gemileri 3) 15 yaşın üstündeki (gemi emniyet belgelerindeki inşa tarihi temel alınacaktır) 3000 GRT dan büyük petrol tankerleri 4) Düzenli RO-RO feribotları ve yüksek hızlı yolcu teknelerinin zorunlu sürvey sistemi hakkındaki mevzuata tabii yolcu gemileri dışındaki 15 yaşın üstündeki yolcu gemileri)*

2.11) 13 yaşından büyük gemiler.

(5), (6) ve (7) maddeler yalnızca son on iki ay içinde gerçekleştirilen denetimler için uygulanır (www.mevzuat.gov.tr, 18.04.2015).

3.2. TÜRKİYE'DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNDE GEMİLERİN ALIKONMA ESASLARI

Liman devleti kontrol görevlisinin görevi, gemilerin alıkonmaları açısından çok hassas bir konumdur. Bir geminin alıkonma kararı, liman devleti kontrolü görevlisinin mesleki yargısı temeline dayanır (Özçayır, 2001: 380). İşte bu noktada gemilerin alıkonmalarına ilişkin temel ölçütler aşağıdaki gibidir (www.pomorci.com, 20.04.2015):

- Bir geminin denizde seyir etmesi emniyetsiz bir durum oluşturuyorsa zamanı dikkate alınmadan limanda ilk denetlemede alıkonulacaktır.
- Gemideki eksiklikler ciddi durumdaysa, geminin seyre çıkmadan önce bu eksikler düzeltilecektir.

Türkiye’ de uygulanan liman devleti kontrollerinde Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları hükümlerine dayanılarak hazırlanan kendi mevzuatı olan liman devleti denetimi yönetmeliği esas alınmaktadır. Liman devleti denetiminin bir sonucu olan geminin alıkonma (tutulma) kararı LDDY çerçevesinde incelenmektedir.

Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti kontrolleri 26 Mart 2006 tarihli Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği’ ne dayanmaktadır. Bu yönetmeliğe göre ülkemize uğrak yapan yabancı bayraklı gemiler denetlenmekte ve hükümlere uyumsuzluk görüldüğünde söz konusu gemiler alıkonabilmektedir. Yönetmelik açısından gemilerin alıkonması liman devleti gemi denetim görevlisi tarafından yapılmaktadır. Bu bağlamda yabancı bayraklı gemilerin alıkonmasına ilişkin esaslar LDDY’ nin eksiklerin giderilmesi ve tutulma, ISM belgelerinin olmadığı hallerde uygulanacak usuller, itiraz hakkı, tamamlama denetimi ve tutulma ve gemilerin tutulma şartları bölümlerinde açıklanmaktadır.

a) Eksikliklerin giderilmesi ve tutulma: Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği’ nde 20.madde yabancı bayraklı gemilerin denetimleri sonucu eksiklerinin giderilmesi ve tutulma hususları konusu hükümlerini içermektedir.

“ Madde 20 – Eksikliklerin giderilmesi ve tutulma:

(2) Emniyet, sağlık veya çevre yönünden açıkça tehlikeli olan eksikler bulunması halinde, gemi denetim görevlisi, geminin tutulmasını veya içinde eksikler görülmüş olan faaliyetin durdurulmasını sağlar. Tehlike giderilinceye kadar veya gemi denetim görevlisi, yolcuların veya mürettebatın emniyet ve sağlığına veya başka gemilere yönelik herhangi bir risk olmaksızın veya deniz ortamına yönelik makul olmayan herhangi bir zarar tehdidi olmaksızın, geminin, gerekli şartlara tabi olarak denize açılabileceğini veya operasyonun tekrar başlatılabileceğini tespit edinceye kadar, tutma emri veya faaliyetin durdurulması emri kaldırılmaz.

(3) Gemi denetim görevlisi, bir geminin tutulmasının gerekli olup olmadığı konusunda mesleki bilgi ve tecrübesine göre değerlendirme yaparken Ek-5’de belirtilen kriterleri göz önünde bulundurur. Gemi, Ek-10’da yer alan esaslar uyarınca kullanımı zorunlu durumlarda seyir veri kaydedici sistemiyle donatılmış değil ise tutulur. Tespit edilen eksiklikler, tutma limanında kısa sürede düzeltileniyor ise gemi denetim görevlisi, geminin eksikliğin kısa sürede düzeltilileceği en yakın uygun limana gitmesine müsaade edebilir veya eksikliğin azami otuz gün içinde

düzeltilmesini isteyebilir. Bu konuda, bu Yönetmeliğin 23 üncü maddesinde öngörülen usuller geçerli olur..

(5) Bu Yönetmeliğin 14. (Denetim esasları) ve 16. (Gemilerin genişletilmiş denetimleri) maddelerinde yer alan denetimlerin geminin tutulmasına yol açmaları durumunda gemi denetim görevlisi, yazılı olarak ve denetim raporunu da dahil ederek, geminin bayrak devletinin idaresine, bu mümkün değil ise o devletin konsolosluğuna veya yokluğunda en yakın diplomatik temsilcisine, müdahaleyi gerektiren durumları derhal bildirir. Ayrıca, atanmış sörveyörler veya uluslararası sözleşmeler uyarınca bayrak devleti adına düzenlenen belgelerden veya klas sertifikalarının düzenlenmesinden sorumlu yetkilendirilmiş klas kuruluşları da bilgilendirilir.

(7) Geminin gereksiz yere tutulması veya geciktirilmesi hallerinde, sorumluluğu doğuran fiillerinin mahkeme kararı ile sabit olması kaydıyla, geminin sahibi veya işleteni, uğranılan zarar veya ziyan için tazminat almaya hak kazanır. Gereksiz yere tutulma veya geciktirme iddia edildiğinde ispat külfeti gemi sahibine veya işletenine aittir.”

b) ISM Belgelerinin olmadığı hallerde uygulanacak usuller: Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği’ nin 21. maddesi yabancı bayraklı gemilerin liman devleti denetimleri sonucu ISM belgeleri olmadığı hallerde uygulanacak usuller konusu hükümlerini içermektedir.

“ Madde 21 – ISM Belgelerinin Olmadığı Hallerde Uygulanacak Usuller

(1) Denetim sonucunda, Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (ISM Kod) uyarınca verilen emniyet yönetimi belgesi veya uygunluk belgesinin nüshasının, denetim tarihinde, sözleşmelere uygun olarak, Uluslararası ISM Koduna tabi olan bir gemide eksik olduğu görülürse, gemi denetim görevlisi geminin tutulmasını sağlar.

(2) Birinci fıkrada belirtilen belgelerin yokluğuna rağmen, denetim sonucunda tutmayı gerektiren başka eksiklere rastlanmadığı takdirde, gemi denetim görevlisi, limanda yoğunluğun önlenmesi amacıyla tutma emrini kaldırabilir. Böyle bir karar alındığında, gemi denetim görevlisi, diğer ilgili devletlerin yetkili makamları bu konuda derhal bilgilendirilir.

(3) İdare, bu Yönetmeliğin 23 üncü maddesinin son fıkrasında belirtilen durumlar hariç olmak kaydıyla, ikinci fıkrada belirtilen şartlar dahilinde Türkiye’de bir limandan ayrılmasına izin verilen bir geminin; bu geminin sahibi veya işleteni, tutulma emrinin verilmiş olduğu limanın gemi denetim görevlisinin yeterli göreceği şekilde, geminin ISM Kodu uyarınca düzenlenmiş geçerli belgelere sahip olduğunu gösterinceye kadar Türkiye’deki diğer bütün limanlara girişine izin verilmemesi için gerekli tedbirleri alır. Bu Yönetmeliğin 20nci maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen türden eksiklerin tespit edilmesi fakat bunların tutma limanında düzeltilememesi halinde de 23 üncü madde hükümleri uygulanır.”

c) İtiraz hakkı: Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği’ nin 22. maddesinde yabancı bayraklı gemilerin liman devleti denetimleri sonucuna itiraz haklarını içeren hükümler yer almaktadır.

“ Madde 22 –İtiraz Hakkı:

(1) Bir geminin sahibi, işleteni veya onun Türkiye’deki temsilcisi, gemi denetim görevlisince verilen tutma kararına veya limana girişe müsaade etmeme kararına itiraz etme hakkına sahiptir. Bir itiraz başvurusu, tutmanın veya girişe müsaade etmemenin askıya alınması sonucunu doğurmaz.

(2) İtiraz başvurusu geminin tutulma tarihinden itibaren en geç bir ay içerisinde İdareye yapılır.

(3) İlgili gemi denetim görevlisi, itiraz hakkı konusunda gemi kaptanını bilgilendirir.”

d) Tamamlama denetimi ve tutulma: Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği’ nin 23. maddesi yabancı bayraklı gemilerin liman devleti tamamlama denetimi ve alıkonma hükümlerini içermektedir.

“Madde 23 – Tamamlama denetimi ve tutulma :

(1) Bu Yönetmeliğin 20 nci maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen eksikler denetim limanında düzeltilemiyor ise gemi denetim görevlisi, bayrak devletinin yetkili makamınca belirlenen ve gemi denetim görevlisince kabul edilen koşullara uyulması şartıyla, geminin liman başkanlığınca da uygun görülen, gemi kaptanı tarafından seçilen en yakın onarım tersanesine gitmesine izin verebilir. Söz konusu koşullar, yolcuların veya gemi personelinin emniyet ve sağlığına veya başka gemilere yönelik herhangi bir risk veya deniz ortamına yönelik makul olmayan herhangi bir zarar

tehdidi olmaksızın geminin onarım tersanesine gidebilmesini sağlamaya yeterli olmalıdır.

(2) Birinci fıkrada belirtilen durumlarda gemi denetim görevlisi, onarım tersanesinin bulunduğu devletin yetkili makamına, 20 nci maddenin beşinci fıkrasında belirtilen taraflara ve ilgili diğer makamlara yolculuk için öngörülen bütün koşulları bildirir. Türkiye’de böyle bir bildiri alan ilgili limanın denetim birimi, bildiren makama yapılan işlem konusunda bilgi verir.

(3) İdare, birinci fıkrada belirtilen; denetim limanındaki gemi denetim görevlisince belirlenmiş koşullara uymaksızın denize açılan veya belirtilen onarım limanına uğramayarak Sözleşmelerin gereklerine uymayı reddeden gemilerin, sahipleri veya işletenleri tarafından, gemideki eksiklerin tespit edildiği liman idaresinin yeterli göreceği şekilde, geminin Sözleşmelerde öngörülen bütün ilgili gereklere tam olarak uygun durumda olduğuna dair kanıt sunuluncaya kadar herhangi bir Türk limanına giriş yapmalarına izin verilmemesini sağlamaya yönelik tedbirler alır. Bu hüküm, taraf olduğumuz bir liman devleti denetimi mutabakat muhtırasına üye bir ülkenin limanında denetim sonucunda emniyet, sağlık veya çevre yönünden açıkça tehlikeli eksikleri olduğu belirlenerek tutulan gemiler için uygulanır.

(4) Bu hallerde denetim limanındaki veya ilgili limandaki denetim birimi diğer ilgili devletlerin yetkili makamlarını derhal uyarır.

(5) İdare veya liman başkanlığı, girişe izin vermeyi reddetmeden önce geminin bayrak devleti idaresiyle istişarede bulunmayı talep edebilir.

(6) İdare veya ilgili Türk makamının yeterli göreceği şekilde, emniyetli girişi sağlamak için gerekli tedbirler geminin sahibi, işleteni veya kaptanı tarafından alınmış olmak şartıyla, mücbir sebeplerle veya emniyete ilişkin çok önemli gerekçelerle veya kirlenme riskini asgariye indirmek için eksiklerin giderilmesi amacıyla, İdare veya ilgili liman başkanlığı tarafından limana giriş izni verilebilir.

(7) Mutabakat muhtırasına üye bir ülke limanında geçirdiği liman devleti denetimi sonrasında eksikliklerini bitirmesi için bir süre verilmiş gemilere, bu süre bitiminden sonra ilgili muhtıraya dahil bir limana gelmesi durumunda tamamlama kontrolü yapılır. Bu gemilerin kontrolü sırasında, aksi yönde açık bir gerekçe olmadıkça sadece giderilmemiş ve uzatma verilmiş eksikliklerin giderilip giderilmediği kontrol edilir ve halen giderilmemiş eksiklikler varsa gemi tutularak yeniden detaylı olarak

denetlenir. Önceki limanın raporu doğrultusunda yapılan tamamlama kontrolü, yeni bir tutma ile neticelenmedikçe yeni denetim sayılmaz.”

e) Alıkonma Şartları: Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği’ nin Ek-5 hükümlerinde yabancı bayraklı gemilere uygulanan liman devleti kontrollerinin alıkonma şartlarını düzenlenmiştir.

Bir gemide tespit edilen eksikliklerin geminin seferden alıkonmasını gerektirip gerektirmediği hakkında karara varırken, Gemi Denetim Görevlisi aşağıda 1 ve 2. bölümde belirtilen ölçütleri göz önüne alır. 3. Bölüm gemilerin alıkonmasını gerektirecek eksikliklerin örneklerini içermektedir (LDDY, 2013: Ek-5):

Geminin bir limana seyri sırasında, kaza sonucu oluşan hasarın alıkonma sebebi olması durumunda;

“1) Bayrak devleti idaresi, atanmış sörveyör veya ilgili belgenin verilmesinden sorumlu yetkilendirilmiş kuruluşa bildirimle ilişkin, SOLAS 74 Kural I/11(c)’de belirtilen gereklilikleri içeren uygun bir rapor verilmesi,

2) Limana varıştan önce, gemi kaptanı veya sahibi tarafından kaza ve hasar durumu ve bayrak devleti idaresine verilmesi gerekli bildirim hakkındaki bilginin gemi denetim görevlisine detaylı olarak sunulması,

3) Gemi tarafından yapılan uygun düzeltici hareketin gemi denetim görevlisi tarafından yeterli bulunması,

4) Uygun düzeltici hareketin bitiminde gemi denetim görevlisinin bilgilendirilmesi ile emniyet, sağlık ve çevreye açıkça tehlikeli eksiklerin giderildiğinin gemi denetim görevlisi tarafından görülmesi,

koşullarıyla gemi için alıkonma kararı alınamaz.”

1) Ana ölçütler

“Gemi denetim görevlisi, bir geminin alıkonulup alıkonulmamasına dair kararını verirken aşağıdaki ölçütleri kullanır:

Zamanlama: Denize çıkması emniyetli görülmeyen gemiler, ilk denetimden sonra limanda kalacakları süreye bakılmaksızın alıkonulur.

Ölçütler: Eğer gemide bulunan eksiklikler, gemi denetim görevlisi gemi kalkmadan gemiye yeniden giderek eksikliklerin giderildiklerini görmesini gerektirecek kadar ciddi ise, gemi alıkonulur. Gemi denetim görevlisinin gemiye yeniden dönme nedeni, eksikliklerin ciddiyetinin göstergesidir. Ancak her durumda böyle bir sonuç doğmaz.

Denetim otoritesinin herhangi bir şekilde, tercihen de gemiyi tekrar inceleyerek, eksikliklerin giderildiğinden emin olması gerekliliğini bildirir.”

2) Ana ölçütlerin uygulanması

“Gemi denetim görevlisi, bulunan eksikliklerin geminin alıkonmasını gerektirip gerektirmeyeceği kararını verirken;

- a) Geminin geçerli ve uygun belgelerinin olup olmadığı,*
- b) Geminin Gemi Adamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesine uygun personel ile donatılıp donatılmadığı,*
- hususlarını değerlendirir.*

Kontrol sırasında gemi denetim görevlisi gemi ve/veya personelin çıkılacak seferin tümünde;

- a) Güvenle seyir yapabileceği,*
 - b) Yükün emniyetli yükleme, taşıma, tahliye ve kontrolü konularında gerekli özenin gösterilebileceği,*
 - c) Makine dairesindeki teçhizat ve makineleri güvenle çalıştırılabileceği,*
 - ç) Uygun yürütme ve dümen işlemlerini yerine getirebileceği,*
 - d) Gerek olduğunda geminin herhangi bir yerindeki yangınla etkili bir şekilde mücadele edebileceği,*
 - e) Gemiye hızla ve güvenle terk edip gerektiğinde kurtarma yardımı yapabileceği,*
 - f) Çevre kirliliğini önleyebileceği,*
 - g) Yeterli dengeyi idame ettirebileceği,*
 - ğ) Su geçirmezliği idame ettirebileceği,*
 - h) Sefer boyunca gerekli olduğunda acil durumlarda haberleşme yapabileceği,*
 - ı) Sefer boyunca gemide sağlıklı ve güvenli yaşam ve çalışma koşullarının devam ettirebileceği,*
 - i) Bir kaza olması durumunda azami bilginin sağlanabileceği*
- hususları değerlendirilir.*

Bu değerlendirmelerden herhangi birinin cevabı olumsuz ise, bulunan tüm eksiklikler de göz önüne alınarak geminin alıkonması kuvvetle değerlendirilir. Daha az ciddi eksikliklerin bir arada bulunduğu durumlar da geminin alıkonmasını gerektirebilir.”

3) Eksiklikler listesi

“Aşağıda, Gemi Denetim Görevlisinin bu rehber bilgileri kullanmasında yardımcı olmak üzere, ulusal mevzuata ve uluslararası sözleşmelere göre gruplandırılmış ve geminin alıkonmasını gerektirebilecek kadar ciddi olan eksikliklerin bir listesi verilmiştir. Bu liste, sadece burada yazılı olanlarla sınırlı değildir. Bununla birlikte madde 3.8 altında listelenen STCW 78/95 ile ilgili tutuklamayı gerektirebilecek eksiklerin hepsi bu bölümde belirtilmiştir.”

3.1) Genel:

“Ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler gereği istenen geçerli belgelerin yokluğu. Ancak, uluslararası sözleşmelere taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemiler ve bu mevzuat kapsamında bulunmayan gemilerde, belge ve dokümanların yokluğu veya istenen formda olmaması tek başına bu gemilerin alıkonması için yeterli gerekçe oluşturmaz. Bu tip gemilerden, avantajlı bir muamele olmaması ilkesi bakımından yine de sefere kalkmadan önce ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmelerin uygulanabilir kurallarına uyum göstermeleri istenir.”

3.2) SOLAS Sözleşmesi kapsamına giren konular:

- a) Ana makine ve diğer temel makinelerin ve elektrik gücü sağlayan donanımların gerektiği şekilde çalışmaması,
- b) Makine dairesinin temizliğinin yetersiz olması, sintinelerde aşırı miktarda yağlı su bulunması, boru ve egzoz boruları izolasyonlarının yağ ile kirlenmiş olması, sintine pompalama düzeneklerinin yanlış çalıştırılması,
- c) Acil durum dizel jeneratörün, acil aydınlatmaların, akülerin ve elektrik düğmelerinin gerektiği şekilde çalışmaması,
- ç) Ana ve yardımcı dümen donanımlarının gerektiği şekilde çalışmaması,
- d) Kişisel can kurtarma teçhizatının, can kurtarma araçlarının ve suya indirme donanımlarının yokluğu, yetersizliği veya ciddi arızaları,
- e) Yangın algılama sistemi, yangın alarmları, yangınla mücadele teçhizatı, sabit yangın söndürme sistemi, havalandırma valfleri, yangın damperleri ve yakıt kesme donanımlarının yokluğu, kullanılmayacak ölçüde kurallara uyumsuzluğu veya ciddi arızaları,
- f) Tankerlerde yük güvertesi sabit yangın söndürme sisteminin yokluğu, ciddi arıza veya gerektiği şekilde çalışmaması,
- g) Işık, şekil veya ses işaretlerinin yokluğu, ciddi arıza veya kurallara uyumsuzluğu,

- ğ) Güvenlik ve tehlike haberleşmesi için kullanılan haberleşme teçhizatının yokluğu, gerektiği şekilde çalışmaması veya kurallara uyumsuzluğu,
- h) SOLAS Bölüm V kural 19’da tarif edilen seyir teçhizatının yokluğu veya gerektiği şekilde çalışmaması (SOLAS Bölüm V/16.2 hükümleri de dikkate alınacaktır),
- ı) Gerektiği şekilde düzeltmeleri yapılmış seyir haritalarının ve/veya tüm diğer ilgili seyir neşriyatının yokluğu (Elektronik haritaların diğer haritalar yerine kullanılabileceği göz önünde alıkonulur),
- i) Tankerlerde yük pompa dairelerinde kıvılcım çıkartmayan türdeki egzoz havalandırmalarının yokluğu (SOLAS Bölüm II-2, Kural 4, 5.4.1 inci madde),
- j) IMO’ nun A.882(21) sayılı kararı ile değiştirilen A.787(19) sayılı kararında tanımlanan operasyonel gerekliliklerdeki ciddi eksiklikler,
- k) Personel sayısı, yeterlikleri ve belgelerinin Gemi Adamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesine uymaması,
- l) SOLAS 74 Bölüm II Kural 2’yle uyumlu genişletilmiş sörvey programlarının yapılmaması,
- m) VDR kullanılması zorunlu gemilerde VDR bulunmaması veya çalışmaması”.

3.3) Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Halde Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatına ilişkin Uluslararası Kodun (IBC Kod) kapsamına giren konular:

- a) Uyum Belgesinde belirtilmeyen maddelerin taşınması veya yük bilgilerinin eksik olması,
- b) Yüksek basınç emniyet teçhizatının olmaması veya çalışmaması,
- c) Kod gereklerine uyumsuz veya emniyetli olmayan elektrik devreleri bulunması,
- ç) Tehlikeli mahallerde elektrik ateşlemesi tehlikesi olması,
- d) Özel gereksinimlere uyulmaması,
- e) Her bir tank için maksimum izin verilen yük miktarının geçilmiş olması,
- f) Hassas yükler için yetersiz ısı koruması olması.

3.4) Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Halde Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatına ilişkin Uluslararası Kodun (IGC Kod) kapsamına giren konular:

- a) Uyum Belgesinde belirtilmeyen maddelerin taşınması veya yük bilgilerinin eksik olması,
- b) Yaşam mahalli veya servis alanlarının kapatma donanımlarının olmaması,
- c) Bölme perdelerinin gaz geçirmez olmaması,

- c) Hava kilitlerinin çalışmaması,
- d) Acil kapama valflerinin olmaması veya çalışmaması,
- e) Güvenlik valflerinin olmaması veya çalışmaması,
- f) Elektrik donanımının emniyetli olmaması veya kod gereksinimlerine uygun olmaması,
- g) Yük mahallerindeki vantilatörlerin çalışmaması,
- ğ) Yük tankları basınç alarmlarının çalışmaması,
- h) Gaz algılama ve zehirli gaz algılama sistemlerinin çalışmaması,
- ı) İnhibitör kullanılacak ürünlerin taşınmasında, geçerli sertifikası olmayan inhibitörlerin kullanılması.

3.5) Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamına giren konular:

- a) Kalıcı tamiratın yapılacağı tamir limanına gidene kadar uygun geçici tamiratlar yapılmadıkça, güverte ve tekne kaplama saçları ve bunlara bağlı güçlendirme elemanlarında, geminin denize elverişliliğini ve lokal yükleri karşılama gücünü etkileyen aşırı hasarlı, paslı ve aşınmış alanların bulunması,
- b) Tanımlanmış yetersiz denge vaziyeti,
- c) Gemi kaptanının, yolculuğun tüm dönemlerinde ve değişen koşullarında yeterli denge seviyesini idame ettirmek ve gemi yapısına kabul edilmeyecek stresler yüklememek amacı ile gemisini yükleme ve balast alımı için kolay ve basit bir yöntemle kullanabileceği, güvenli, yeterli ve onaylı bir formda hazırlanmış bilgilerin yokluğu,
- ç) Su geçirmez kapıların, ambar kapatma donanımlarının ve diğer kapatma teçhizatının yokluğu, arızası veya kullanılmaz durumda olması,
- d) Geminin aşırı yükleme yapmış olması,
- e) Draft markalarının olmaması veya okunamaz durumda olması,

3.6) MARPOL Sözleşmesi Bölüm I kapsamına giren konular:

- a) Yağlı su arıtma teçhizatının, yağ tahliye izleme ve kontrol sisteminin veya 15 ppm alarm düzeneklerinin yokluğu, gerektiği şekilde çalışmaması veya ciddi arızaları,
- b) Slop tank ve/veya slaç tankta mevcut kapasitenin öngörülen yolculuk için yetersiz olması,
- c) Yağ kayıt defterinin olmaması,
- d) Yetkisiz atık- yağlı su boşaltmak için baypas devresi yapılmış olması,

e) Sörvey raporu dosyasının bulunmaması veya MARPOL Sözleşmesi'nin 13G(3)(b) kuralı ile uyum göstermemesi.

3.7) MARPOL Sözleşmesi Bölüm II kapsamına giren konular:

- a) P&A kitapçığının bulunmaması,
- b) Sınıflandırılmamış yük bulunması,
- c) Yük kayıt defterinin olmaması,
- d) Gerekli şekilde düzeltilmiş belge olmadan veya belge gereklerine uymadan petrol türevleri ve yağlı maddeler taşınması,
- e) Yetkisiz boşaltım için baypas devresi bulunması.

3.8) STCW Sözleşmesi kapsamına giren konular:

- a) Gemiadamlarında yeterlilik belgesi veya uygunluk onay belgesinin bulunmaması, geçersiz olması veya uygunluk onay belgesi için başvuru yapıldığının bir belge ile ispatlanamaması halinde.
- b) Bayrak devletinin Gemi Adamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesinin uygun gereklerini yerine getirememesi.
- c) Güverte veya makine vardiyaları düzenlemelerinin bayrak devleti idaresi tarafından gemi için açıkça belirtilen gerekliliklere uymaması.
- d) Emniyetli seyir, emniyetli telsiz iletişimi veya deniz kirliliğinin önlenmesinde gerekli teçhizatın kullanılmasında görevli nitelikli personelin vardiyasında olmaması.
- e) Geminin emniyeti ve kirliliğin önlenmesi için görevlendirilen personelin görevleri için mesleki yeterliliklerinin ispatlanamaması.
- f) Seferin başlangıcındaki ilk vardiyada ve vardiyanın değiştiği sonraki vardiyalarda yeterli derecede dinlenmiş görevli personelin veya göreve uygun başka bir personelin vardiyada bulunmasının sağlanamaması.

3.9) ILO Sözleşmeleri kapsamındaki konular:

- a) Bir sonraki limana yetecek kadar kumanya olmaması,
- b) Bir sonraki limana yetecek kadar içme suyu olmaması,
- c) Gemideki aşırı sağlıksız koşullar,
- d) Soğuk bölgelerde iken, gemide ısıtma tertibatının olmaması,
- e) Yaşam mahalli ve koridorların yük, çöp, teçhizat ile geçilmeyi zorlaştıracak şekilde tıkanmış olması.

3.10) Tutmayı gerektirmeyen ancak yük işlemlerinin durdurulmasını gerektiren durumlar:

Inert gaz sistemi, yük ile ilgili teçhizat ve sistemlerin gerektiği şekilde ve güvenli çalıştırılmaması durumunda, geminin yük işlemleri, tüm yük operasyonu güvenli yapılacak duruma getirilinceye kadar durdurulur (www.mevzuat.gov.tr, 18.04.2015).

3.3. TÜRK LİMANLARINDA YAPILAN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE İLİŞKİN ANALİZLER

Türkiye’de Karadeniz’de bulunan limanlarda Karadeniz Bölgesel Anlaşması kapsamında denetimler gerçekleştirilirken, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi’nde bulunan limanlarda ise Akdeniz Bölgesel Anlaşması kapsamında denetimler gerçekleştirilmektedir. Şekil:2’ de her iki bölgesel anlaşmanın Türkiye’deki uygulanma bölgeleri verilmiştir.

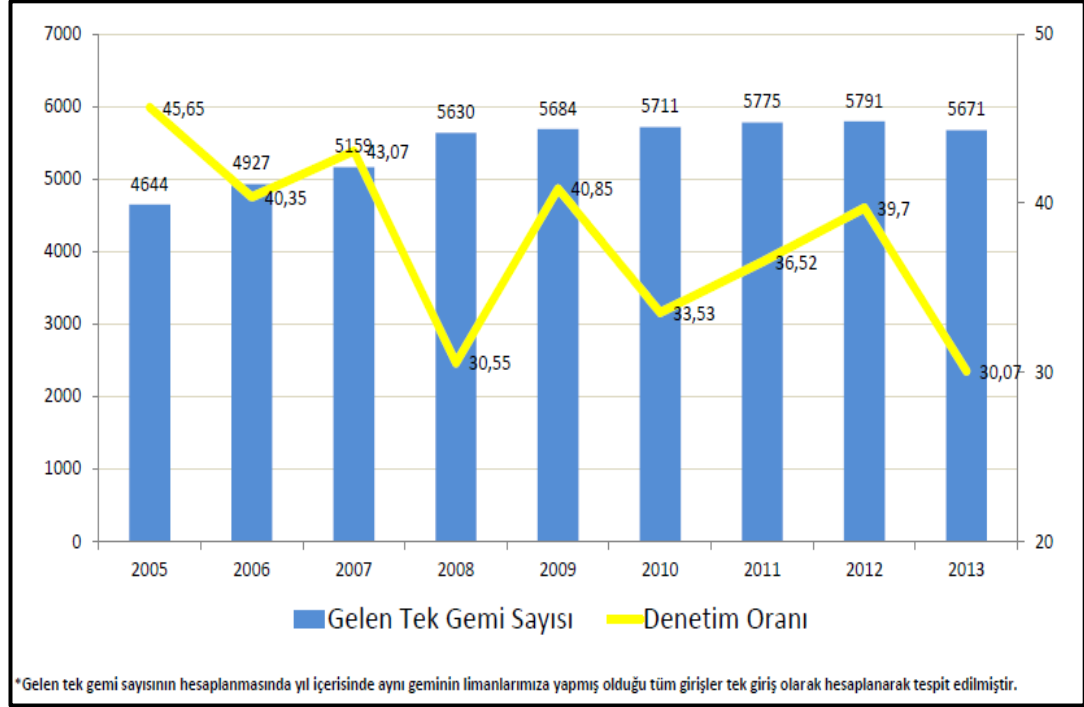
Şekil 2: Türk Limanlarında Yapılan PSC Denetimleri



Kaynak: DİGM, 2013: 68

Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşması’na taraf olan Türkiye’nin 2005-2013 yılları arasında limanlarını ziyaret eden gemi sayısı ve gemilere yapılan denetimlerin oranı Şekil-3’de gösterilmektedir. Tabloda henüz 2014 yılı yıllık raporları yayınlanmadığı için son olarak 2013 yılı gösterilmektedir.

Şekil 3: Türkiye’ de Akdeniz ve Karadeniz MOU Kapsamında 2005-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC İstatistiği



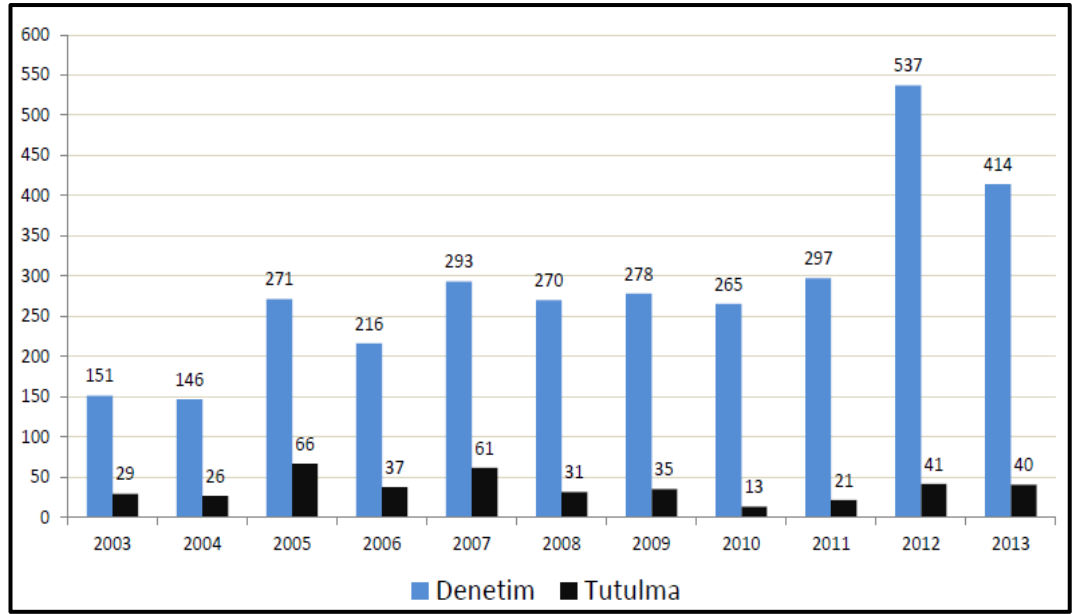
Kaynak: DİGM, 2013: 71

Buna göre gelen gemi sayısı yıllara göre yaklaşık 4600-5800 sayıları arasında gerçekleşmiştir. 2005 yılına bakıldığında ülkemize 4644 adet farklı gemi girişi olmuş bu gemilerin % 45,65’i denetlenmiştir. 2006 yılında gelen gemi sayısı bir önceki yıla bakarak artarak 4927 adet olmuş ancak denetleme oranı düşerek % 40,35’ e düşmüştür. 2013 yılı dahil diğer yılların gelen gemi sayısı ve denetleme oranı inişli çıkışlı bir grafik sergilemiştir. Elimizdeki verilere bakılarak son iki yılı incelediğimizde gelen gemi sayısının 2012 yılında 5791 olduğunu, denetleme oranlarının %39,7 ye tekabül ettiğini ve 2013 yılında 5671 adet gemi ülkemizi ziyaret ederken, gemilerin liman devleti denetimine ilişkin denetim oranları %30,07 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu 2013 yılındaki %30,07’lik denetim oranı dikkate alındığında verilen 2005-2013 yılları arası 9 yıllık istatistik tablosunda dikkate en düşük değeri aldığı görülmektedir. Başka bir açıdan yapılan hesaba göre, denetim yüzdesi değeri limanlarımızı ziyaret eden yabancı bayraklı gemi sayısı bağlamında oranlandığında denetlenen gemi sayısı 1705 adet göze çarpmaktadır.

3.3.1. Türkiye'nin Karadeniz MOU Kapsamındaki PSC İstatistikleri

Türk limanlarında Karadeniz MOU kapsamında 2003 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin sayısı Şekil-4' de verilmektedir. Tabloda henüz 2014 yılı yıllık raporları yayınlanmadığı için son olarak 2013 yılı gösterilmektedir.

Şekil 4: Türkiye' de Karadeniz MOU Kapsamında 2003-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC İstatistiği



Kaynak: DİGM, 2013: 70

Buna göre 2003 yılında 151 denetleme yapılmış ve denetim yapılan gemilerden 29 adeti alıkonulmuştur. Bundan 1 yıl sonra, 2004 yılında 146 denetim yapılmış bunlardan 26'sı alıkonulmuştur. Zamanla denetim sayılarının yükseldiği, yıllara göre değiştiği gözlenmiştir. 2012 yılında liman devleti denetimi sayısı 537' ye yükselmiş ve denetim sonucu 41 alıkonma durumu gerçekleşmiştir. Son olarak 2013 yılında ise limanlarımıza uğrayan yabancı bayraklı gemilere yapılan denetimi sayısı 414 olarak göze çarpmakta olup, bunlardan 40'ı alıkonma durumu ile sonuçlanmıştır.

Karadeniz Bölgesel Anlaşması açısından ülkemizin daha detaylı bilgileri içeren Tablo-1' e bakıldığında, tüm bölge denetimi açısından bir fikir sahibi olmak da mümkündür. Burada Karadeniz Bölgesel Anlaşması taraf devletlerinin genel toplamının ve Türkiye' nin 2013 yılına ait durumları verilmektedir.

Tablo 1: Karadeniz MOU ile Türkiye’ nin 2013 yılı PSC Verilerinin Karşılaştırılması

2013 Yılı Verileri	Gemi Tek Gelen Sayısı	Gemi Tek Gelen Denetleme Sayısı	Denetleme Sayısı	Uygunsuzluk Bulunan Denetim Sayısı	Takibe Bırakılan Denetim Sayısı	Uygunsuzluk Sayısı	Alıkonma Sayısı	Alıkonulan Tek Gemi Sayısı	Denetleme Oranı (2)	Alıkonma Oranı (3)
Türkiye (1)	1007	346	414	301	225	1983	40	37	34,36	10,69
Karadeniz	5786	3681	5080	3306	1581	19022	184	169	63,62	4,59

Kaynak: BSM, 2013: 5

NOT: (1): Sadece Karadeniz limanları bilgilerini içermektedir. (2): Gelen tek gemi Sayısının denetlenme yüzdesidir (3): Gelen tek gemi sayısı alıkonma yüzdesidir

Tablo-1’ e göre Tüm Karadeniz MOU ülkelerine 2013 yılında 5786 farklı gemi uğramış, bunların 3681 adedi denetlenmiştir. Gemi farklılığı gözetmeden yani bir geminin birden daha çok denetlenmesi göz önüne alınarak gerçekleşen denetim sayısı 5080 olarak gerçekleşmiş, bu denetimlerin 3306 adedi uygunsuz tespit edilmiş, 1581 adedinde takip şartı ile salıverme sonucu oluşmuş, toplam 19022 adet uygunsuzluk durumu yazılmış, 184 alıkonmanın 169’u farklı gemilere uygulanmış, farklı gemi esaslı göz önüne alınarak denetleme oranı %63,62 ve alıkonma oranı ise %4,59 olarak gerçekleşmiştir.

Aynı tabloda Türkiye’ nin durumuna bakıldığında, 2013 yılında 1007 farklı gemi uğramış, bunların 346 adedi denetlenmiştir. Gemi farklılığı gözetmeden yani bir geminin birden daha çok denetlenmesi göz önüne alınarak gerçekleşen denetim sayısı 414 olarak gerçekleşmiş, bu denetimlerin 301 adedi uygunsuz tespit edilmiş, 225 adedinde takip şartı ile salıverme sonucu oluşmuş, toplam 1983 adet uygunsuzluk durumu yazılmış, 40 alıkonmanın 37’ si farklı gemilere uygulanmış, farklı gemi esaslı göz önüne alınarak denetleme oranı % 34,36 ve alıkonma oranı ise % 10,69 olarak gerçekleşmiştir.

Bu istatistikler incelendiğinde, Türkiye ve Karadeniz MOU’nun denetim ve alıkonma oranları arasındaki ciddi farklılıklar göze çarpmaktadır. Bölgesel anlaşma kapsamında denetim oranı % 63,62 olarak gerçekleşirken, ülkemizde bu oran % 34,36 ile tüm bölgenin hemen hemen yarısı oranında olacak şekilde yapılmıştır.

Buradaki azalma dikkati çekmektedir. Öte yandan, Alıkonma oranlarındaki farklılık da ülkemizde oran % 10,69 iken tüm bölgede 4,59 olarak gerçekleşmiştir. Bu noktada ülkemizde yapılan liman devleti kontrollerinin alıkonma sonucu tüm bölgeye kıyasla iki kattan daha fazla olduğu tespit edilmektedir.

Tablo-2 Türkiye’ nin 2013 yılına ait Karadeniz kıyısında bulunan limanlarındaki gerçekleşen liman devleti denetimlerin detaylarını içermektedir.

Tablo 2: Türkiye’ nin 2013 Yılına Ait Karadeniz Kıyısında Bulunan Limanlarındaki Gerçekleşen Liman Devleti Denetimleri

Denetleme Limanı	Gelen Tek Gemi Sayısı	Gelen Tek Gemi Denetleme Sayısı	Denetleme Sayısı	Uygunuzluk Bulunan Denetim Sayısı	Takibe Brakılan Denetim Sayısı	Uygunuzluk Sayısı	Alıkonma Sayısı	Alıkonulan Tek Gemi Sayısı
Bartın	188	28	30	21	6	124	5	5
Fatsa	34	5	5	4	1	8	0	0
Giresun	28	5	5	5	7	27	0	0
Hopa	68	10	11	8	3	31	0	0
Kdz. Ereğli	306	71	71	39	15	214	19	19
Ordu	18	4	4	1	0	4	0	0
Rize	28	5	5	4	2	14	0	0
Samsun	548	101	106	70	40	567	7	7
Sinop	1	1	1	1	1	15	1	1
Tirebolu	4	2	2	2	0	7	0	0
Trabzon	206	131	168	142	147	945	7	7
Ünye	76	2	2	0	0	0	0	0
Zonguldak	134	3	4	4	3	27	1	1

Kaynak: BSM, 2013: 9

Tablo 2’ ye göre Türkiye’ nin Karadeniz bölgesi limanlarından Samsun limanı 548 sayısı ile en fazla tek gemi uğrak noktası olarak göze çarpmaktadır. En az uğrak ise Sinop limanına yapılmıştır. Trabzon limanı verileri incelendiğinde, 206 tek gemi bu limana gelmiş, bunlardan 131’i denetlenmiş ve tek gemi denetim oranı yaklaşık %63,59 ile diğer limanlara kıyasla en çok oranı yakalamıştır. Söz konusu limanda toplam denetim sayısına bakıldığında 168 olarak göze çarpmakta olup, bu

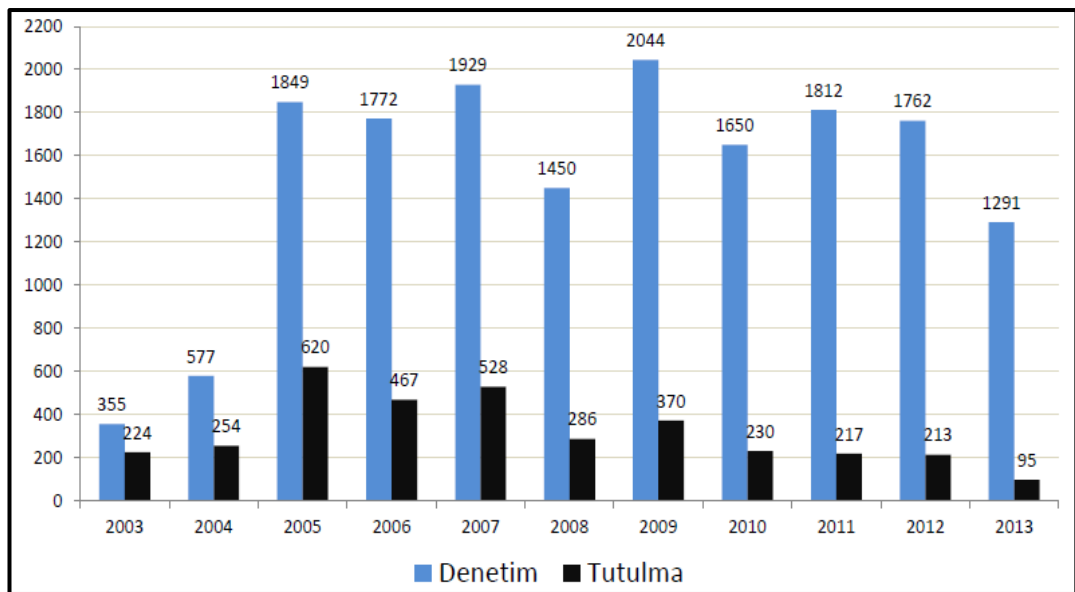
denetlemelerin 142 adedinde uygunsuzluk sonucu verilmiş, 147 adeti takibe bırakılmış, toplam 945 adet uygunsuzluk maddesi yazılmış, 7 kez alıkonma gerçekleşmiş ve bu alıkonmaların her biri farklı gemilere uygulanmıştır. Öte yandan Sinop limanı bu limanlar içerisinde en az gemi ziyareti gerçekleşen limandır. Söz konusu limana 1 kez yabancı bayraklı gemi girişi olmuş, yapılan denetim sonucu 15 adet uygunsuzluk maddesi yazılmış ve gemi alıkonulmuştur.

Sonuç olarak Türkiye’ nin 2013 yılında Karadeniz Bölgesi açısından yabancı bayraklı gemilere yönelik yaptığı liman devleti kontrolü 13 limanda gerçekleşmiş, denetleme limanı, gelen tek gemi sayısı, gelen tek gemi denetleme sayısı, toplam denetleme sayısı, uygunsuzluk bulunan denetim sayısı, takibe bırakılan denetim sayısı, toplam yazılan uygunsuzluk maddesi sayısı, alıkonma sayısı ve alıkonulan tek gemi sayısı detaylarını tespit etmek mümkündür.

3.3.2. Türkiye’nin Akdeniz MOU Kapsamındaki PSC İstatistikleri

Türk limanlarında Akdeniz MOU kapsamında 2003 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin sayısı Şekil-5’ de verilmektedir.

Şekil 5: Türkiye’ de Akdeniz MOU Kapsamında 2003-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC İstatistiği



Kaynak: DİGM, 2013: 69

Buna göre 2003 yılında 355 denetleme yapılmış ve denetim yapılan gemilerden 224 adedi alıkonulmuştur. Bundan bir yıl sonra, 2004 yılında, yapılan 557 adet denetim sonucunda 254 alıkonma gerçekleşmiştir. Zamanla denetim sayılarının yükseldiği, yıllara göre değiştiği gözlenmiştir. 2012 yılında yabancı bayraklı gemilere yapılan liman devleti sayısı 1762 iken bu denetlemelerde 213 alıkonma yaşanmış ve son olarak 2013 yılında ise denetim sayısı 1291' e düşmüş, bunlardan 95'i alıkonulma ile sonuçlanmıştır.

Akdeniz Bölgesel Anlaşması açısından ülkemizin daha detaylı bilgilerini içeren Tablo-3' e bakıldığında, tüm bölge denetimi açısından bir fikir sahibi olmak da mümkündür. Burada Akdeniz Bölgesel Anlaşması taraf devletlerinin genel toplamının ve Türkiye' nin 2013 yılına ait durumları verilmektedir.

Tablo 3: Akdeniz MOU ile Türkiye' nin 2013 Yılı PSC Verilerinin Karşılaştırılması

2013 Yılı Verileri	Gelen Tek Gemi Sayısı	Denetleme Sayısı	Uygunsuzluk Bulunan Denetim Sayısı	Uygunsuzluk Bulunmayan Denetim Sayısı	Alıkonma Sayısı
Türkiye	5670	1266	487	779	105
Akdeniz	22330	4698	2550	2148	262

Kaynak: MedMOU, 2013: 15

Not: Cezayir 2013 yılı istatistiklerinde tüm değerler için "0(Sıfır)" olarak gösterilmiştir. Dolayısıyla tüm bölge için hesaplanan değerler bu durumu göz önüne alarak yapılmıştır.

Tablo-3' e göre Tüm Akdeniz MOU ülkelerine 2013 yılında 22330 farklı gemi uğramış, bunların 4698 adeti denetlenmiştir. Denetlemelerde 2550 adet uygunsuzluk durumuna rastlanırken, 2148 adetinde herhangi bir uygunsuzluk durumu saptanamamıştır. Bununla birlikte yapılan denetlemelerden 262 adeti alıkonma ile sonuçlanmıştır.

Aynı tabloda Türkiye' nin durumuna bakıldığında, 2013 yılında 5670 farklı gemi uğramış, bunların 1266 adedi denetlenmiştir. Denetlemeler sonucunda 487

uygunsuzluk sonucu gerçekleşmiş, 779 adet uygunsuzluk durumuna rastlanmamış ve bu denetlemelerden 105'i alıkonma ile sonuçlanmıştır. Burada özellikle belirtmek gerekir ki UDHB' den alınan verilerde, 2013 yılı için ülkemizdeki yapılan liman devleti kontrollerinde denetleme ve alıkonma sayıları bu grafiğe göre farklılık göstermektedir. Bunun nedeni yayınlarda belirtilmemekle beraber, tarafımızca limanlarımıza uğrak yapan bir geminin Bakanlık istatistiklerinde yıl içerisinde toplam uğrama sayısı esas alınmış ancak Bölgesel Anlaşma açısından ise geminin yıl içerisinde kaç kez uğrak yaparsa yapsın bunun tek sefer olduğu “ gelen tek gemi (individual ships)” ifadesi kullandığından ileri geldiği düşünülmektedir.

Tablo-3 verileri incelendiğinde, Türkiye ve Akdeniz MOU'nun denetim sonuçları arasında bir kıyaslama yapmak mümkün olacaktır. Buna göre Akdeniz Bölgesel Anlaşması genelinin denetleme sonucu alıkonma oranı yaklaşık %5,6 iken Türkiye' nin yaklaşık %8 olarak hesaplanmış, ilaveten Akdeniz MOU'nun gelen tek gemi sayısına yapılan denetim oranı yaklaşık % 21 iken Türkiye' nin ise %22 dolaylarındadır. Bu tespitler de her ikisinin oranlarının birbirlerine yakın olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Ancak verilere farklı bir açıdan bakıldığında Türkiye ve Akdeniz MOU açısından bazı farklılıklar göstermek de mümkündür. Türkiye uğrak yapan ziyaretçi gemi sayısı açısından Bölgesel Anlaşmanın genel toplamının %25' i, denetleme sayısı açısından %27'si ve bu verilerle beraber alıkonma açısından ise Bölgesel Anlaşma' nın % 40'ına tekabül ettiği görülmektedir.

3.4. TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİNE İLİŞKİN ANALİZLERİ

3.4.1. Paris MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türkiye 2008 yılından itibaren Paris MOU BEYAZ LİSTE' de yer almaktadır. Türk bayraklı gemiler 2013 yılında Paris Bölgesel Anlaşması'nda tüm zamanların en iyi performansını yakalamıştır. Türk bayraklı gemilerin Paris MOU kapsamında 2003 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin detayları Tablo-4' de verilmektedir. Beyaz, Gri ve Kara liste gemilerin bağlı bulundukları bayrak devletlerinin liman devleti performanslarının bir göstergesidir.

Tablo 4: Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Kapsamında 2003 ile 2013 Yılları Arasında Yapılan PSC Detayları

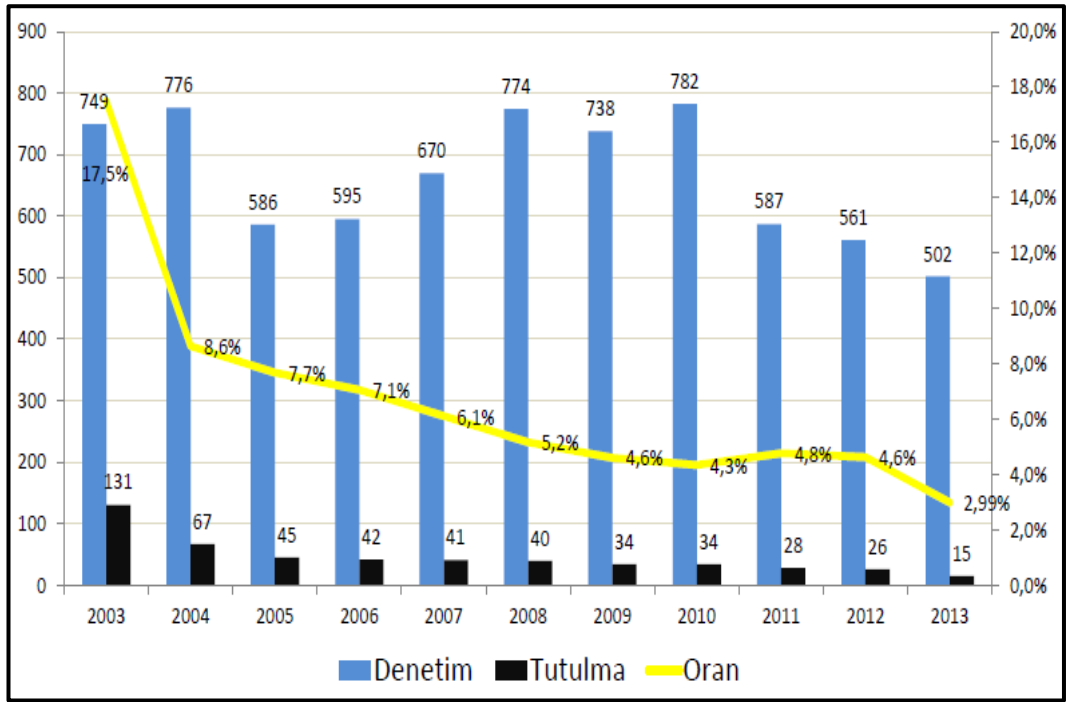
Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Oranı (%)	Listedeki Durum
2003	749	131	17,5	KARA LİSTE
2004	776	67	8,6	KARA LİSTE
2005	586	45	7,7	KARA LİSTE
2006	595	42	7,1	GRİ LİSTE
2007	670	41	6,1	GRİ LİSTE
2008	774	40	5,2	BEYAZ LİSTE
2009	738	34	4,6	BEYAZ LİSTE
2010	782	34	4,3	BEYAZ LİSTE
2011	586	28	4,8	BEYAZ LİSTE
2012	561	26	4,6	BEYAZ LİSTE
2013	502	15	2,99	BEYAZ LİSTE

Kaynak: DİGM, 2013: 5

Buna göre Paris MOU açısından Türk bayraklı gemilere 2003 yılında 749 denetleme yapılmış ve denetim sonucu 131 adet tutulma (alıkonma) gerçekleşmiş, tutulma oranı %17,5 olarak hesaplanmış ve Türk bayraklı gemiler bu sonuçlarla kara listeye alınmıştır. 2003 yılını takiben 2004 ve 2005 yıllarında tutulma oranları sırasıyla % 8,6 ve %7,7 olarak azalsa da Türk bayraklı gemiler kara listeden kurtulamamıştır. 2006 yılında, yapılan 595 adet denetim sonucunda 42 tutulma durumu gerçekleşerek tutulma oranı %7,1' e gerilemiş ve nihayetinde Türkiye gri listeye girebilmiş ve 2007 yılında da gri listede varlığını devam ettirmiştir. 2008 yılında Türk bayraklı gemilere yapılan liman devleti sayısı 774 iken bu denetlemelerde 40 tutulma yaşanarak tutulma oranı %5,2 olarak hesaplanmış ve ülkemiz beyaz listeye adını yazdırmıştır. 2008' den 2013 yılında kadar beyaz listede bulunma durumu devam etmiş ve son olarak 2013 yılında denetim sayısı 502 olarak gerçekleşmiş, bunlardan 15'i tutulma ile sonuçlanmış, tutulma oranı ise %2,99' a gerileyerek tüm zamanların en iyi performansı yakalanmıştır.

Şekil-6’ da verilen detayların grafiksel çizimleri verilmiştir. 2003-2013 yılları arasında Türk bayraklı gemilere yönelik Paris MOU tarafından yapılan liman devleti denetimlerinin sayısı, denetim sonucu tutulma sayısı ve yıllar bazında tutulma oranı eğrisi verilmiştir.

Şekil 6: Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Kapsamında 2003-2013 Yılları Arasında Yapılan PSC Grafiği



Kaynak: DİGM, 2013: 6

Şekil 6’ daki tutulma oranı eğrisi dikkate alındığında 2003 yılından itibaren, Paris MOU kapsamında Türk bayraklı gemilerin tutulma oranlarının sürekli düşüş halinde olduğu göze çarpmaktadır. 2003 yılında tutulma oranı %17,5 iken 2004 yılında kayda değer bir düşüşle %8,6’ ya kadar inmiş, 2009 yılında %4,6 seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir. Bununla birlikte 2013 yılında 15 gemi tutulurken oran, % 2,99 seviyesi ile en az seviyeye gerilemiştir.

Tablo-5’ de Paris Bölgesel Anlaşması kapsamında 2013 yılında liman devleti denetimi sonucunda tutulan Türk bayraklı gemilerin tutulma ülkelerine göre dağılımı verilmektedir.

Tablo 5: Paris MOU Kapsamında 2013 Yılında Alıkonulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı

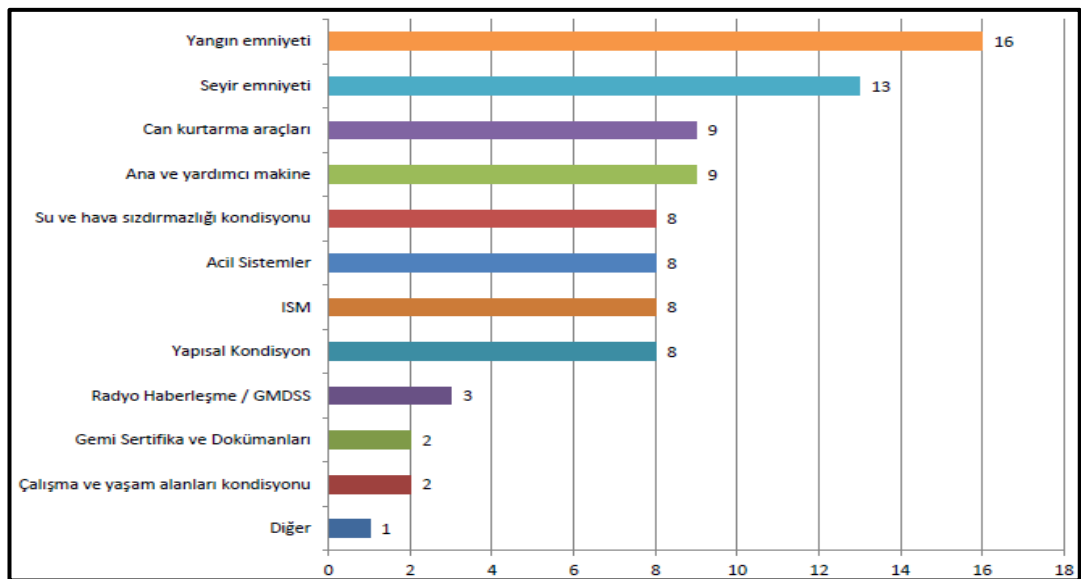
LİMAN DEVLETİ	ALIKONMA SAYISI
İtalya	4
İspanya	2
Slovenya	2
Almanya	1
Belçika	1
Bulgaristan	1
Fransa	1
Kanada	1
Romanya	1
Yunanistan	1
TOPLAM	15

Kaynak: DİGM, 2013: 8

Tablo-5' e göre Türk bayraklı gemiler, 2013 yılında Paris MOU denetimlerinde, 4 kez İtalya' da, 2'şer kez İspanya ve Slovenya'da, 1' er kez Almanya, Belçika, Bulgaristan, Fransa, Kanada, Romanya ve Yunanistan' da alıkonmuştur.

Aşağıda Şekil-7' de Paris MOU kapsamında 2013 yılında tutulan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen tutulma maddeleri analizi verilmektedir.

Şekil 7: Paris MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutulma Maddeleri Analizi



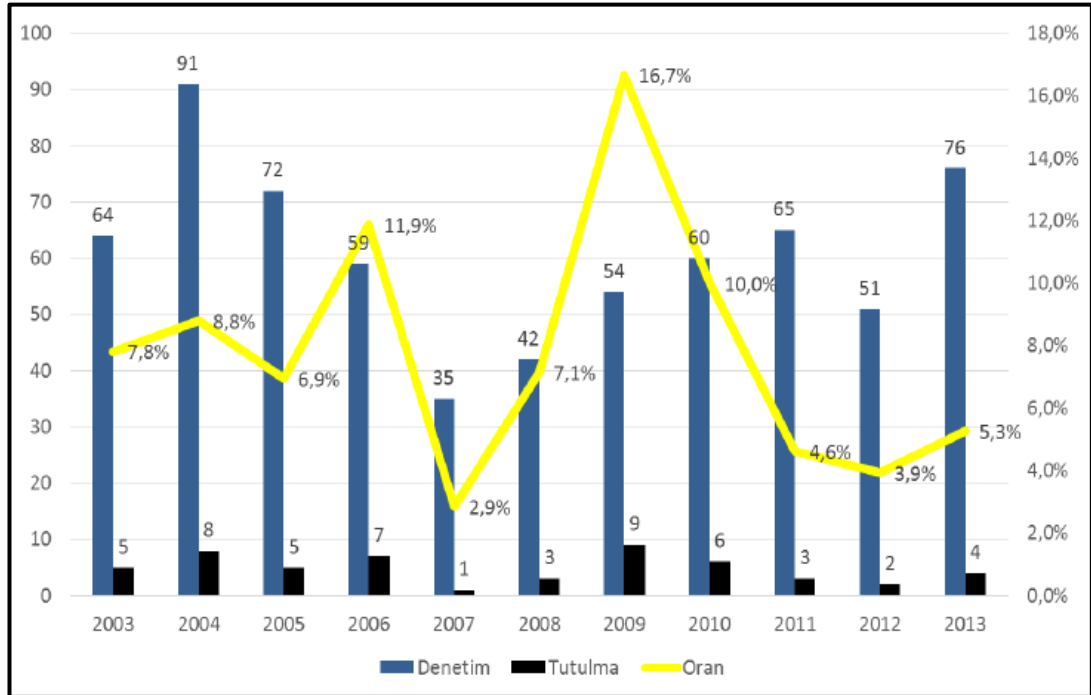
Kaynak: DİGM: 2013: 10

Buna göre, 2013 yılında Paris MOU kapsamında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma sebepleri incelendiğinde, 16 adet tutuklama ile en çok yangın emniyeti konusunda tutulma olduğu tespit edilmektedir. Bunu 13 tutulma ile seyir emniyeti hususu izlemekte, daha sonra 9’ ar tutulma olayı ile can kurtarma araçları ve ana ve yardımcı makine konusu izlemektedir. En az tutulma sebebi konusu 2 tutulma ile gemi sertifika ve belgeleri ile çalışma yaşam alanları kondisyonu eksiklikleri olup, “diğer” olarak isimlendirilen konunun ne olduğu açıklanmamakla birlikte 1 tutulmaya sebebiyet verdiği görülmektedir. Sonuç olarak toplam 12 konuda tutulma olayı gerçekleşmiştir.

3.4.2. Tokyo MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türkiye 2011 yılından itibaren Tokyo MOU GRİ LİSTE’ de yer almaktadır. Türk bayraklı gemilerin Tokyo MOU kapsamında 2003 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin performansları Şekil-8’ de gösterilmektedir.

Şekil 8: Tokyo MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 17

Buna göre Tokyo MOU açısından Türk bayraklı gemilere 2003 yılında 64 denetleme yapılmış ve denetim sonucu 5 adet tutulma (alıkonma) gerçekleşmiş, tutulma oranı %7,8 olarak hesaplanmıştır. 2003 yılını takiben 2004 ve 2005 yıllarında tutulma oranları sırasıyla % 8,8 ve %6,9 seviyesinde olup 2006 yılında, bu oran %11,9' a kadar yükselmiştir. 2007 yılında 35 denetlemenin sadece 1 tanesi tutulma ile sonuçlanmış, 2003 yılından itibaren Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı %2,9 ile en iyi performansını yakalamıştır. 2007 yılından sonra bu oran %10' a kadar artmış ancak 2011 yılında %4,6' ya inerek gri listede yer alınmıştır. 2012 yılında 51 denetlemenin 2' sinde tutulma gerçekleşmiş, tutulma oranı %3,9 seviyesine inmiştir. Son olarak 2013 yılında ise Türk bayraklı gemilerin Tokyo Bölgesel Anlaşması' nın uygulandığı bölgelerde girdiği denetim sayısı 76 olarak göze çarpmakta olup, bunlardan 4'ü tutulma ile sonuçlanmış, tutulma oranı ise %5,3' olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıda Tablo-6' da 2013 yılında Türk bayraklı gemilere Tokyo MOU tarafından yapılan liman devleti denetimlerinin yapıldığı ülkeler ve tutulma sayıları verilmiştir.

Tablo 6: 2013 Yılında Tokyo MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı

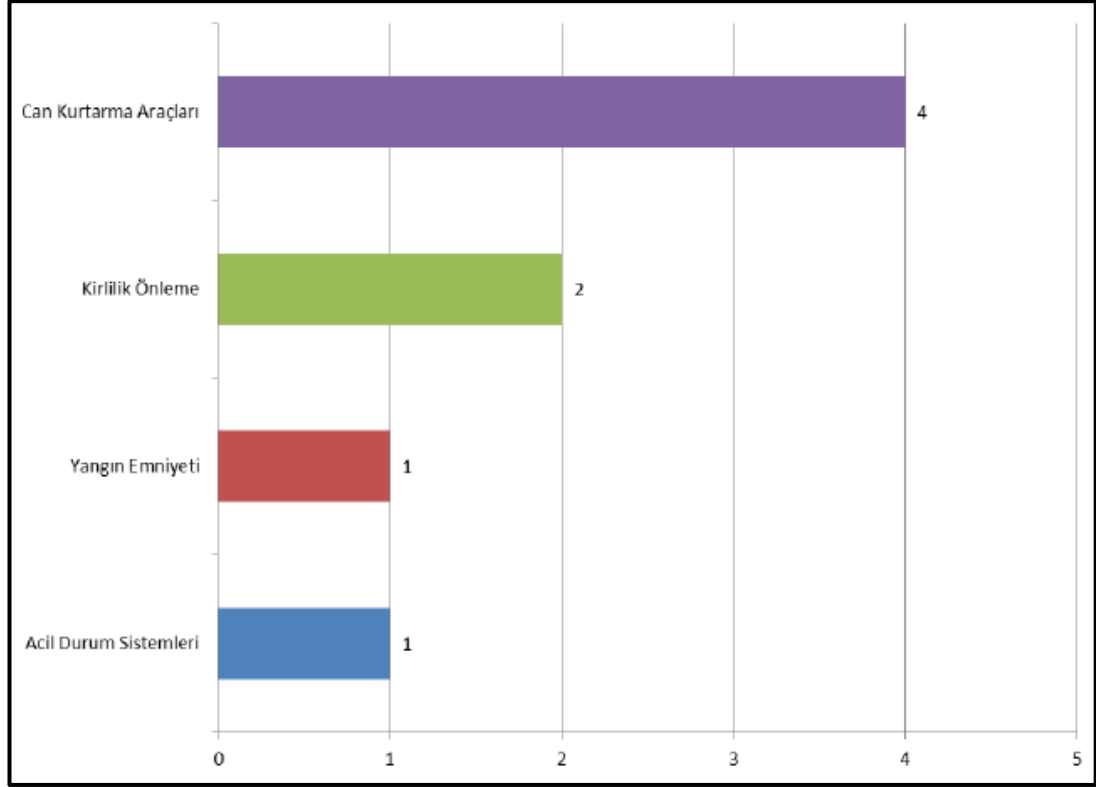
LİMAN DEVLETİ	TUTULMA SAYISI
Çin	3
Güney Kore	1
TOPLAM	4

Kaynak: DİGM, 2013: 18

Türk bayraklı gemiler, 2013 yılında Tokyo MOU denetimlerine 2 farklı ülkede girmiş, en fazla tutulma olayı 3 kez ile Çin' de görülmüş, bunun dışında 1 tutulma olayı ile Güney Kore' de karşılaşmış ve toplam tutulma olayı sayısı 4 olarak gerçekleşmiştir.

Şekil-9' da Tokyo MOU kapsamında 2013 yılında tutulan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen tutulma maddeleri analizi verilmektedir.

Şekil 9: Tokyo MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutulma Maddeleri Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 20

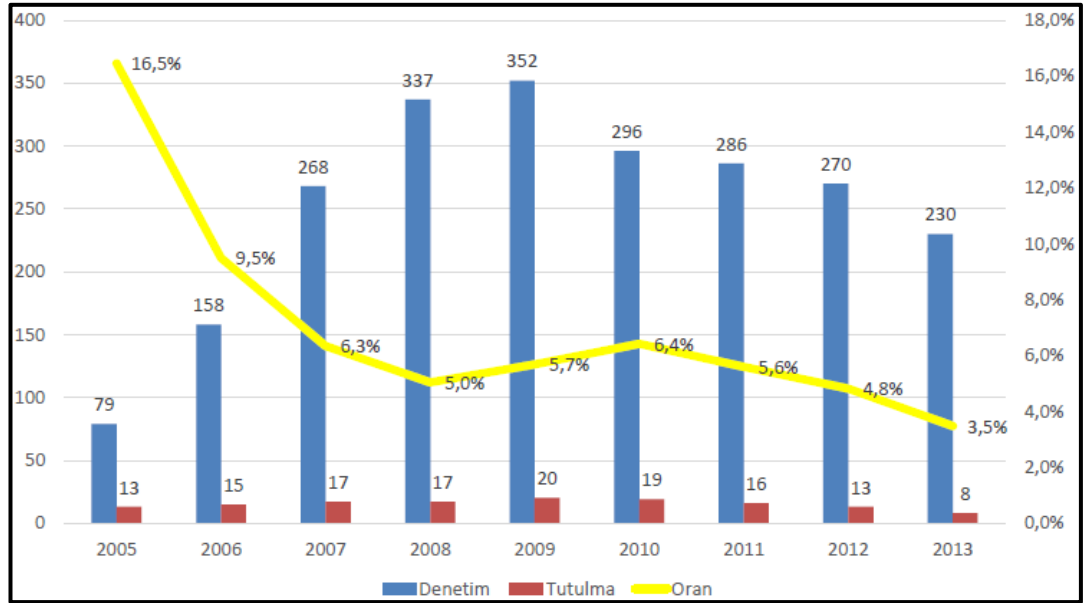
Buna göre, 2013 yılında Tokyo MOU kapsamında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutulma sebepleri incelendiğinde, 4 adet tutuklama sebebi ile en çok can kurtarma araçları konusunda tutulma olduğu tespit edilmektedir. Bunu 2 tutulma sebebi ile kirlilik önleme hususu izlemekte, daha sonra 1' er tutulma sebebi ile yangın, emniyet ve acil durum sistemleri konuları izlemektedir.

3.4.3. Akdeniz MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Akdeniz Bölgesel Anlaşması kapsamında 2005 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin performansları Şekil-10' da gösterilmektedir. Şekil 10' da Türk bayraklı gemilerin Akdeniz Bölgesel Anlaşması' na taraf devletlerde tabi tutuldukları 2005- 2013 yılları arasındaki 9 yıllık denetim sayıları, tutulma sayıları ve hesaplanan tutulma oranları göze çarpmaktadır.

Bununla birlikte tutulma (alıkonma) oranı eğrisi gemilerin girmiş oldukları denetim sayısı ile tutulma sayısı arasındaki ilişkiyle hesaplanmaktadır. Tutulma oranı bir başka deyişle, tutulma sayısı' nın denetim sayısına oranının yüzdelik değeridir.

Şekil 10: Akdeniz MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim (Tutulma) Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 27

Buna göre Akdeniz MOU açısından Türk bayraklı gemilere 2005 yılında 79 denetleme yapılmış ve denetim sonucu 13 adet tutulma (alıkonma) gerçekleşmiş, tutulma oranı %16,5 olarak hesaplanmıştır. 2005 yılını takiben 2006 ve 2007 yıllarında tutulma oranları sırasıyla % 9,5 ve %6,3 seviyesinde olup 2008 yılında, bu oran %5' e kadar azalmıştır. 2009 yılında 352 denetlemenin 20 tanesi tutulma ile sonuçlanmış, 2010 yılında 296 denetlemenin 19'u, 2011 yılında 286 denetlemenin 16'sı tutulma ile sonuçlanmıştır. 2012 yılında 270 denetlemenin 13'ü tutulma ve tutulma oranı % 4,8 ile sonuçlanırken son olarak 2013 yılında ise denetim sayısı 230 olarak gerçekleşmiş, bunlardan 8'i tutulma ile sonuçlanmış, tutulma oranı ise %3,5 olarak gerçekleşerek 2005 yılından itibaren tüm zamanların en iyi performansı yakalanmıştır.

Tablo-7’ de 2013 yılında Türk bayraklı gemilere Akdeniz Bölgesel Anlaşması taraf devletleri vesilesiyle yapılan liman devleti denetimlerinin yapıldığı ülkeler ve tutulma sayıları verilmiştir.

Tablo 7: 2013 Yılında Akdeniz MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı

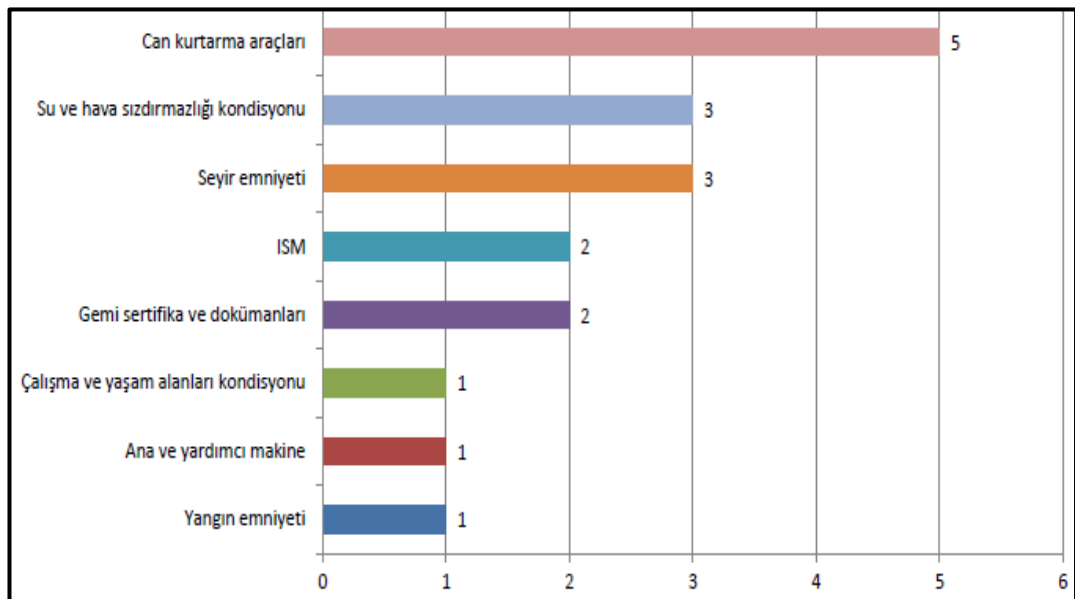
LİMAN DEVLETİ	TUTULMA SAYISI
Mısır	7
İsrail	1
TOPLAM	8

Kaynak: DİGM, 2013: 28

Türk bayraklı gemiler, 2013 yılında Akdeniz MOU denetimlerinde 7 kez Mısır’ da ve bunun dışında 1 kez İsrail’ de alıkonmuş ve toplam tutulma olayı sayısı 8 olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıda Şekil-11’ de Akdeniz MOU kapsamında 2013 yılında tutulan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen tutulma maddeleri analizi verilmektedir.

Şekil 11: Akdeniz MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Alıkonma Maddeleri Analizi



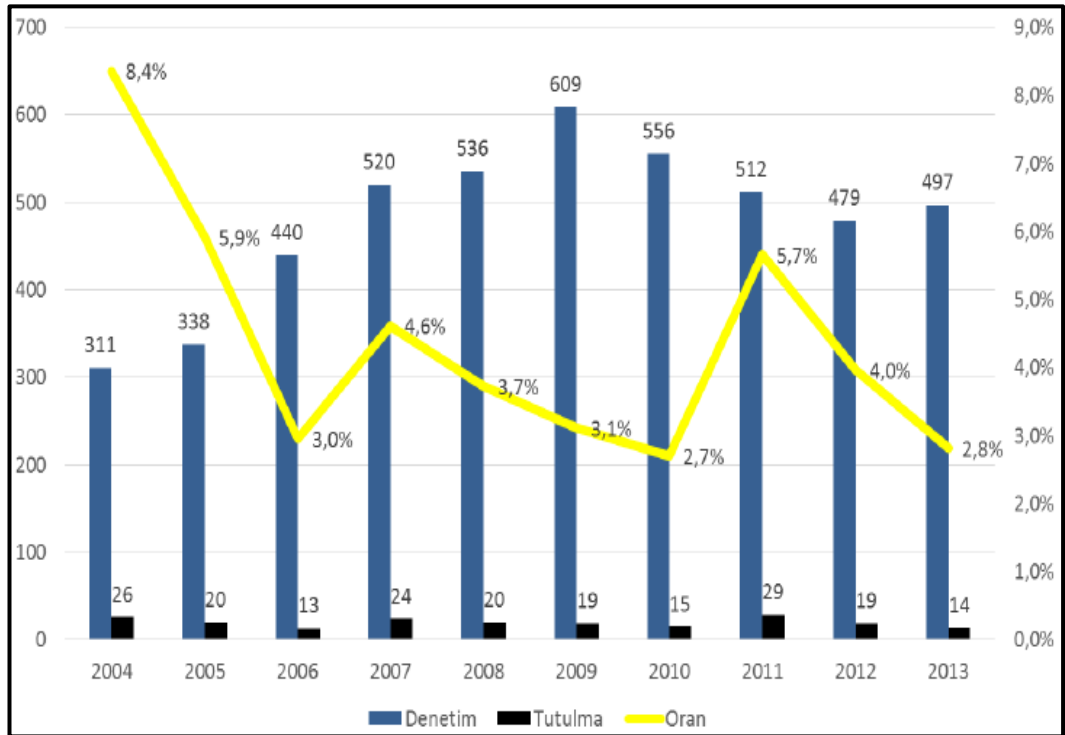
Kaynak: DİGM, 2013: 30

Buna göre, 2013 yılında Akdeniz MOU kapsamında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutulma sebepleri incelendiğinde, 5 adet tutuklama sebebi ile en çok can kurtarma araçları konusunda tutulma olduğu tespit edilmektedir. Bunu 3' er tutulma sebebi ile su ve hava sızdırmazlığı kondisyonu ile seyir emniyeti, daha sonra 2' şer tutulma sebebi ile emniyetli yönetim kodu ile gemi sertifika ve dokümanları, son olarak 1'er tutulma sebebi ile çalışma ve yaşam alanları kondisyonu, ana ve yardımcı makine ve yangın emniyeti konusu izlemektedir.

3.4.4. Karadeniz MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Karadeniz MOU kapsamında 2004 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin performansları Şekil-12' de gösterilmektedir.

Şekil 12: Karadeniz MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 37

Buna göre Karadeniz MOU açısından Türk bayraklı gemilere 2004 yılında 311 denetleme yapılmış ve denetim sonucu 26 adet tutulma (alıkonma) gerçekleşmiş, tutulma oranı %8,4 olarak hesaplanmıştır. 2004 yılını takiben 2005 ve 2006 yıllarında tutulma oranları sırasıyla % 5,9 ve %3,0 seviyesinde olup 2007 yılında, bu oran %4,6 olarak göze çarpmaktadır. 2008 yılında 536 denetlemenin 20 tanesi tutulma ile sonuçlanmış, 2009 yılında 609 denetlemenin 19'u, 2010 yılında 286 denetlemenin 16'sı tutulma ile sonuçlanmış, bu yılda tutulma oranı %2,7'ye inerek 2004 yılından itibaren tüm zamanların en iyi performansı yakalanmıştır. 2011 yılında 512 denetlemenin 29'u tutulma ile sonuçlanırken 2012 yılında bu rakamlar, denetim sayısı açısından 479, tutulma açısından 19'a gerilemiş, son olarak 2013 yılında ise denetim sayısı 497 olarak gerçekleşmiş, bunlardan 14'ü tutulma ile sonuçlanmış, tutulma oranı ise %2,8 e kadar azalmıştır.

Aşağıda Tablo-8' de 2013 yılında Türk bayraklı gemilere Karadeniz MOU tarafından yapılan liman devleti denetimlerinin yapıldığı ülkeler ve tutulma sayıları verilmiştir.

Tablo 8: 2013 Yılında Karadeniz MOU Kapsamında Alıkonulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı

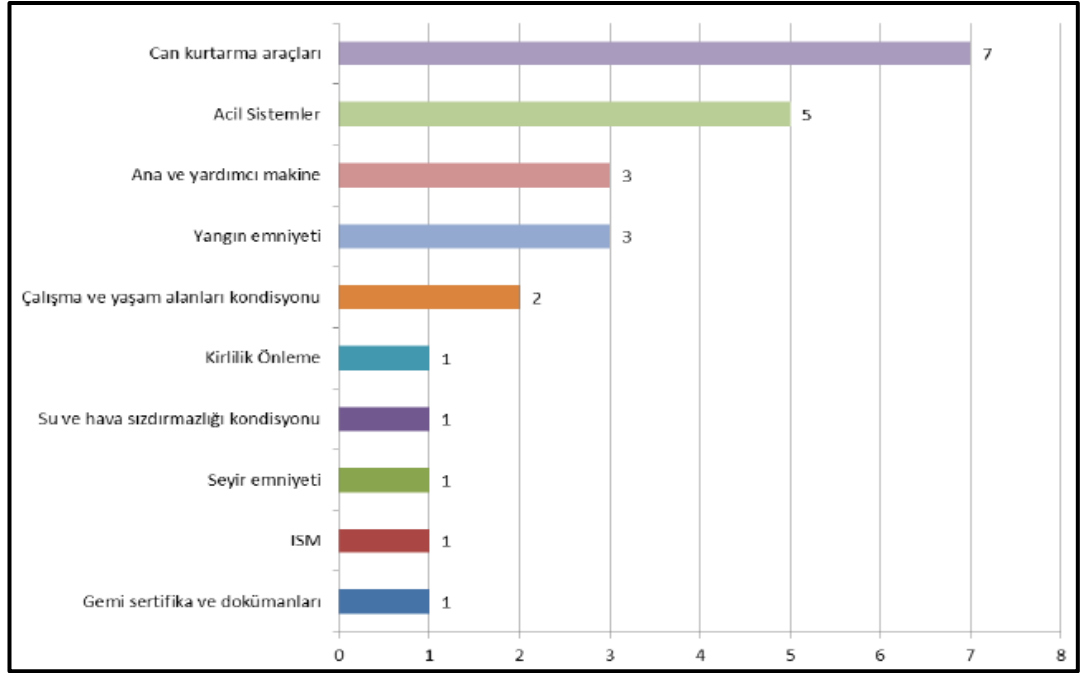
LİMAN DEVLETİ	TUTULMA SAYISI
Rusya Federasyonu	9
Gürcistan	2
Romanya	1
Ukrayna	1
Bulgaristan	1
TOPLAM	14

Kaynak: DİGM, 2013: 38

Türk bayraklı gemiler, 2013 yılında Karadeniz MOU denetimlerine 5 farklı ülkede girmiş, en fazla tutulma olayı 9 kez ile Rusya' da olmuş, bunun dışında 2 tutulma olayı ile Gürcistan' da karşılaşılmış, 1'er tutulma da Romanya, Ukrayna ve Bulgaristan' da yaşanmış sonuç olarak toplam tutulma olayı sayısı 14 olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıda Şekil-13’ de Karadeniz MOU kapsamında 2013 yılında tutulan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen tutulma maddeleri analizi verilmektedir. 2013 yılındaki tutulma sebepleri ayrı ayrı incelenmiştir.

Şekil 13: Karadeniz MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Alıkonma Maddeleri Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 40

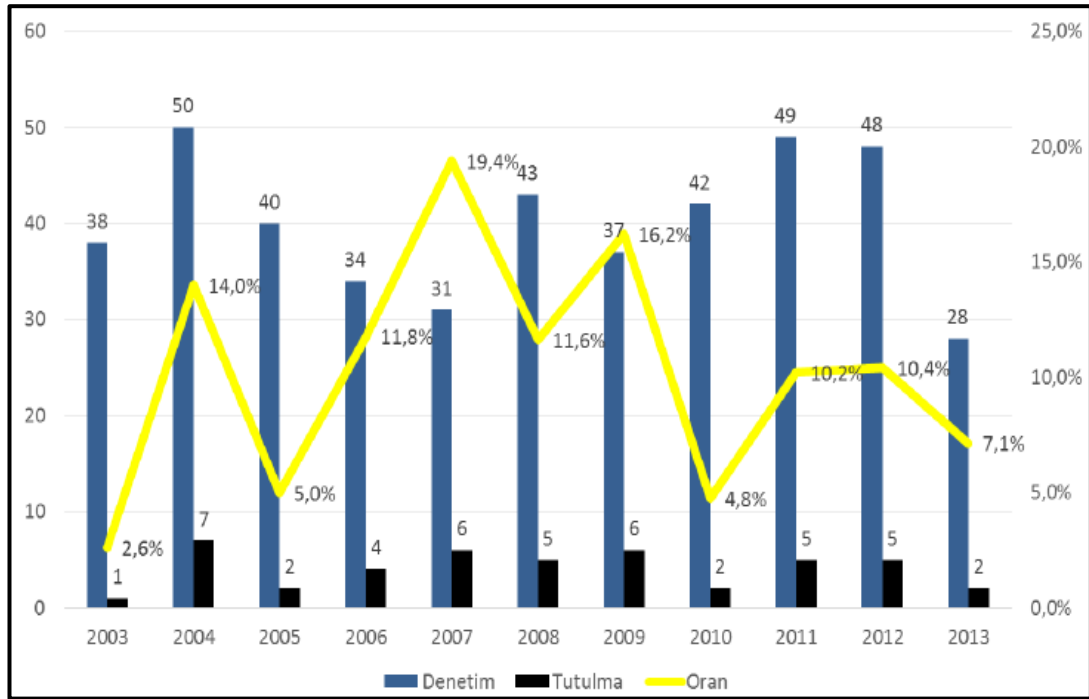
Buna göre, 2013 yılında Karadeniz MOU kapsamında tutulan Türk bayraklı gemilerin tutulma sebepleri incelendiğinde, 7 adet tutuklama sebebi ile acil sistemler, 3’er sebep ile ana ve yardımcı makine ile yangın emniyeti, 2 adet sebep ile çalışma ve yaşam alanları kondisyonu, 1’er sebep ile kirlilik önleme, su ve hava sızdırmazlığı kondisyonu, seyir emniyeti, emniyetli yönetim kodu ve gemi sertifika ve dokümanları konuları izlemektedir.

3.4.5. Hint Okyanusu MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Hint Okyanusu MOU kapsamında 2003 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin performansları Şekil-14’ de

gösterilmektedir. Bununla birlikte tutulma (alıkonma) oranı eğrisi gemilerin girmiş oldukları denetim sayısı ile tutulma sayısı arasındaki ilişkiyle hesaplanmaktadır. Tutulma oranı bir başka deyişle, tutulma sayısı' nın denetim sayısına oranının yüzdelik değeridir.

Şekil 14: Hint Okyanusu MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 47

Buna göre Hint okyanusu MOU açısından Türk bayraklı gemilere 2003 yılında 38 denetleme yapılmış ve denetim sonucu 1 adet tutulma (alıkonma) gerçekleşmiş, tutulma oranı %2,6 ile 2003 yılından itibaren en iyi performans yakalanmıştır. 2003 yılını takiben 2004 ve 2005 ve 2006 yıllarında tutulma oranları sırasıyla %14, %5 ve %11,8 seviyesinde olup 2007 yılında, bu oran %19,4'lere kadar çıkmıştır. 2008 yılında 43 denetlemenin 5 tanesi tutulma ile sonuçlanmış, 2009 yılında 37 denetlemenin 6'sı, 2010 yılında 42 denetlemenin 2'si tutulma ile gerçekleşmiş, 2011 yılında 49 denetlemenin 5'i tutulma ile sonuçlanırken 2012 yılında bu rakamlar, denetim sayısı açısından 48, tutulma açısından 5 adet olmuş, son olarak 2013 yılında

ise denetim sayısı 28 olarak gerçekleşmiş, bunlardan 2'si tutulma ile sonuçlanmış, tutulma oranı ise %7,1 e kadar azalmıştır.

Tablo-9' da 2013 yılında Türk bayraklı gemilere Hint Okyanusu MOU tarafından yapılan liman devleti denetimlerinin yapıldığı ülke ve tutulma sayıları verilmiştir.

Tablo 9: 2013 Yılında Hint Okyanusu MOU Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı

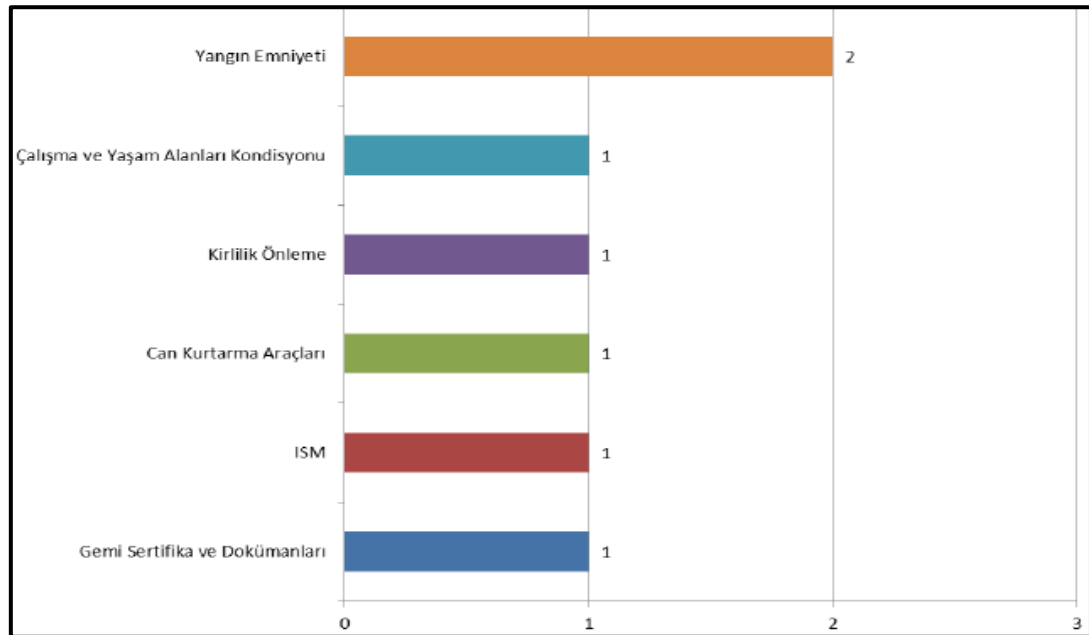
LİMAN DEVLETİ	TUTULMA SAYISI
Hindistan	2
TOPLAM	2

Kaynak: DİGM, 2013: 48

Türk bayraklı gemiler, 2013 yılında Hint Okyanusu MOU denetimlerine sadece Hindistan' da girmiş, tutulma olayı 2 kez gerçekleşmiştir.

Şekil-15' de Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması kapsamında 2013 yılında tutulan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen tutulma maddeleri analizi verilmektedir.

Şekil 15: Hint Okyanusu MOU Kapsamında 2013 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutulma Maddeleri Analizi



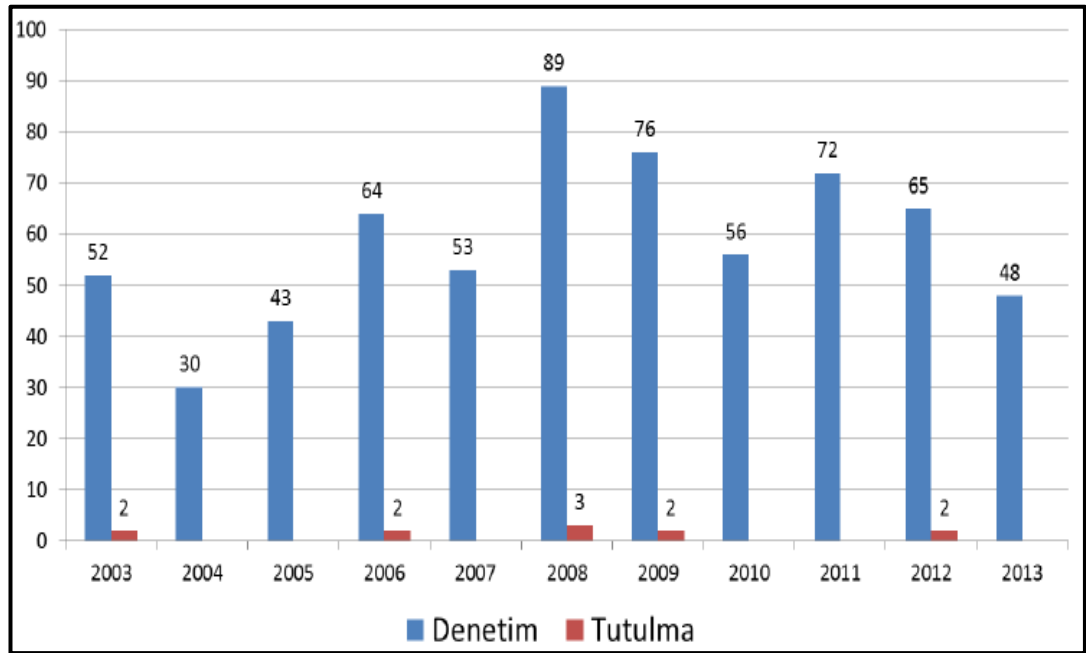
Kaynak: DİGM, 2013: 50

Buna göre, 2013 yılında Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşması kapsamında tutulan Türk bayraklı gemilerin tutulma sebepleri incelendiğinde, 2 adet tutuklama sebebi ile yangın emniyeti, 1'er sebep ile çalışma ve yaşam alanları kondisyonu, kirlilik önleme, can kurtarma araçları, emniyetli yönetim kodu ve gemi sertifika ve dokümanları konuları izlemektedir.

3.4.6. Latin Amerika MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Latin Amerika Bölgesel Anlaşması kapsamında 2003 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin performansları Şekil-16' da gösterilmektedir.

Şekil 16: Latin Amerika MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 57

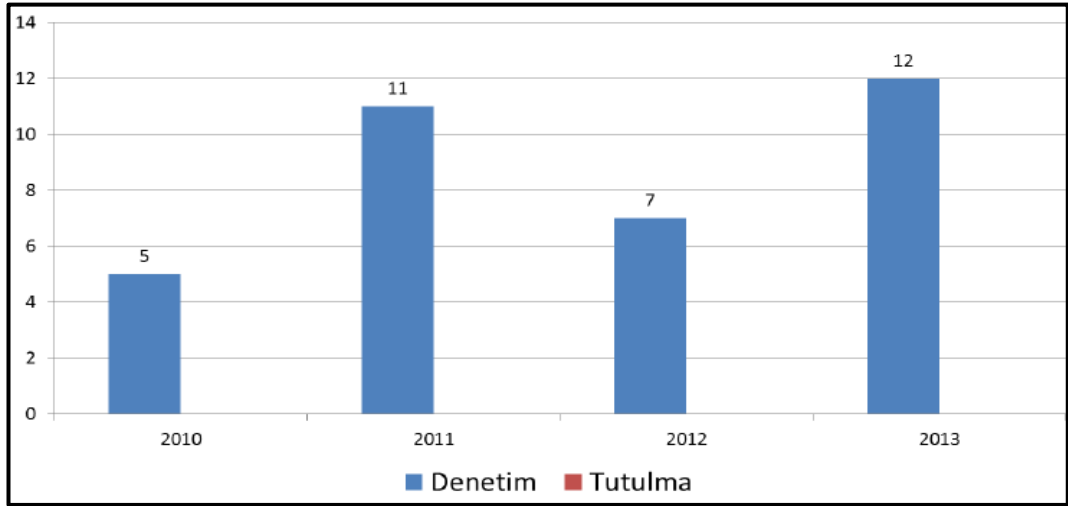
Buna göre Latin Amerika Bölgesel Anlaşması açısından Türk bayraklı gemilere 2003 yılında 52 denetleme yapılmış ve denetim sonucu 2 adet tutulma (alıkonma) gerçekleşmiş, tutulma oranı yaklaşık %3,8 olarak hesaplanmıştır. 2003 yılını takiben 2004 ve 2005 yıllarında sırasıyla 30 ve 43 adet denetleme gerçekleşmiş

ancak bu denetlemelerin hiç birinde tutulma durumu ile karşılaşılmamıştır. 2006 yılında 64 denetlemenin 2'si tutulma ile sonuçlanmış, 2007 yılında 53 denetlemenin hiçbirisinde tutulma gerçekleşmemiş, 2008 yılında 89 denetleme de 3 adet tutulma , 2009 yılında 76 denetlemede 2 tutulma yaşanmıştır. 2010 ve 2011 yılında sırasıyla 56 ve 72 adet denetlemenin tamamı tutulma olayı olmadan gerçekleşmiş, 2012 yılında 65 denetlemenin 2'si tutulma ile sonuçlanırken son olarak 2013 yılında ise denetim sayısı 48'e düşerek bu denetlemelerin tamamından tutulma olmadan geçilmiştir.

3.4.7. Abuja MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Abuja Bölgesel Anlaşması kapsamında 2010 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin 4 yıllık performansları, tabi tutuldukları denetim sayıları ve bu denetimlerdeki tutulma sayıları olarak Şekil-17' de gösterilmektedir.

Şekil 17: Abuja MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 62

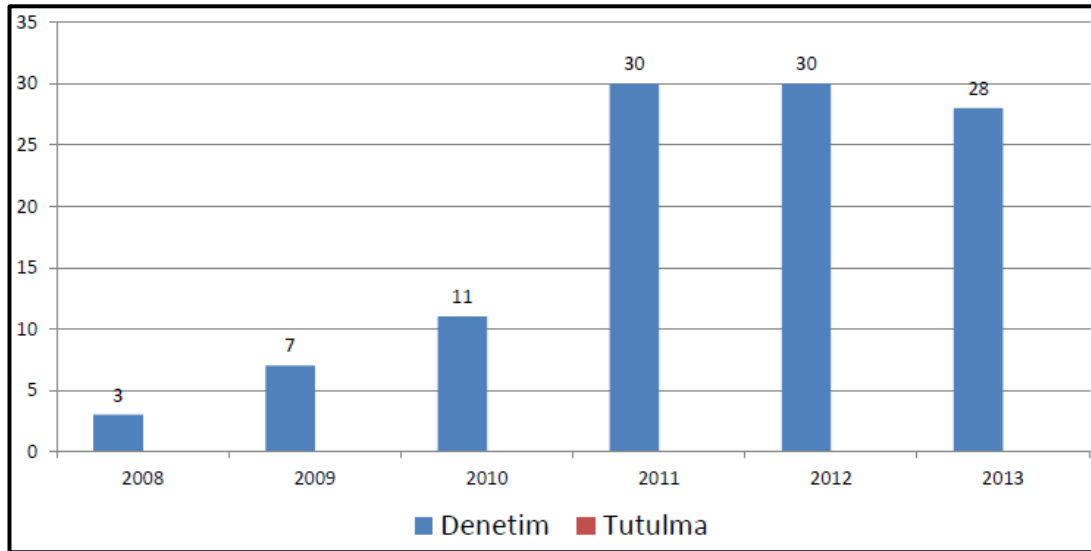
Buna göre Abuja Bölgesel Anlaşması açısından Türk bayraklı gemilere 2010 yılında 5 adet denetleme yapılmış ve denetim sonucu tutulma gerçekleşmemiştir. 2011 yılında 11 denetlemede, 2012 yılında 7 denetleme ve son olarak 2013 yılında

12 denetleme yapılmıştır. Son 4 yıl verilerine bakıldığında Türk bayraklı gemilerin Abuja Bölgesi’ nde yapılan herhangi bir denetlemede tutulma olayı ile karşılaşmadığı görülmektedir.

3.4.8. Riyad MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Riyad Bölgesel Anlaşması kapsamında 2008 ile 2013 yılları arasında yapılan liman devleti denetimlerinin 6 yıllık performansları Şekil-18’ de gösterilmektedir.

Şekil 18: Riyad MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Tutulma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 64

Türk bayraklı gemilere 2008 yılında 3 adet denetleme yapılmış ve tutulma gerçekleşmemiştir. 2009 yılında 7, 2010 yılında 11, 2011 ve 2012 yıllarında 30’ ar ve 2013 yılında 28 denetleme yapılırken gemiler tutulma ile karşılaşmamıştır

3.4.9. Karayip MOU Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin Karayip Bölgesel Anlaşması kapsamında 2010, 2011, 2012 ve 2013 yılları içerisinde yapılan liman devleti kontrollerinin performansları Tablo-10’ da gösterilmektedir.

Tablo 10: Karayip MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi

Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı
2010	2	-
2011	3	-
2012	-	-
2013	4	-

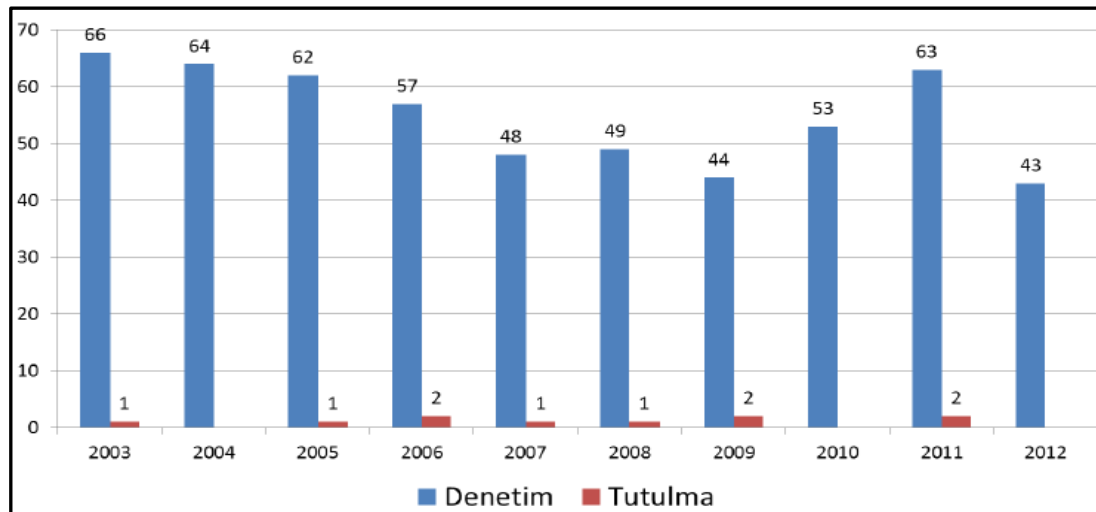
Kaynak: DİGM, 2013: 66

Buna göre Türk bayraklı gemilere 2010 yılında 2 adet, 2011 yılında 3 adet denetleme yapılmış, 2012 yılında denetleme yapılmamış ve 2013’ te yapılan 4 denetleme sonucunda alıkonma gerçekleşmemiştir. 4 yıl verilerine bakıldığında toplam 9 adet denetlemeye girilmiş ve alıkonma sonucu ile karşılaşılmamıştır.

3.4.10. ABD Sahil Güvenliği Birimi Kapsamındaki Denetimlere İlişkin Analizler

Türk bayraklı gemilerin ABD’de yapılan liman devleti denetimlerine ilişkin 2003-2012 yılları arasındaki denetim istatistikleri Şekil- 19’ da verilmektedir.

Şekil 19: ABD Sahil Güvenlik Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Denetim Alıkonma Analizi



Kaynak: DİGM, 2013: 66

Buna göre ABD Sahil Güvenliği, Liman Devleti Kontrolleri açısından Türk bayraklı gemilere 2003 yılında 66 adet denetleme yapılmış ve denetim sonucu 1 adet tutulma gerçekleşmiştir. Bunu takiben 1 yıl sonra, 2004 yılında 64 denetleme yapılırken alıkonma ile karşılaşılmamıştır. 2005 yılında 62 denetlemeye karşın 1 tutulma, 2006 yılında 57 denetleme ve 2 alıkonma, 2007 yılında 48 denetleme ve 1 alıkonma, 2008 yılında 49 denetleme ve 1 alıkonma, 2009 yılında 44 denetleme gerçekleşirken 2010 yılında 53 denetlemede herhangi bir alıkonma ile karşılaşılmamıştır. Bunu takiben 2011 yılında 63 adet denetleme sonucunda 2 adet alıkonma gerçekleşmiş, 2012 yılında ise yapılan 43 denetlemenin sonucunda alıkonma yaşanmamış, Türkiye 2013 yılından itibaren Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG) tarafından yapılan liman devleti denetimlerinde HEDEF BAYRAK LİSTESİ’ nde yer almamıştır (USCG, 2012: 7).

ABD Sahil Güvenliği Liman Devleti Kontrolü 2013 yılı yıllık raporuna göre Türkiye’ nin durumu “Emniyet” ve “Güvenlik” konusunda Tablo- 11’ de verilmektedir.

Tablo 11: ABD Sahil Güvenlik Kapsamında Türk Bayraklı Gemilerin 2013 Yılına ait Emniyet ve Güvenlik Performansı

Türk Bayrağı Emniyet Uyumu Performansı				Türk Bayrağı Güvenlik Uyumu Performansı			
Emniyet Muayenesi	Uygunsuzluk Bulunan Emniyet Muayenesi	Farklı Varış (Tek Gemi)	Emniyete İlişkin Alıkonma	Güvenlik Muayenesi	Uygunsuzluk Bulunan Güvenlik Muayenesi	Farklı Varış (Tek Gemi)	ISPS Başlıca Kontrol Eylemleri
52	16	45	1	49	2	45	0

Kaynak: USCG, 2013: 10,19

Buna göre Türk bayraklı gemiler 2013 yılındaki ABD liman devleti denetimlerinde emniyet konusunda 52 kez denetim geçirmiş, bu denetimlerden 16 tanesinde uygunsuzluk bulunmuş ve 1 tanesi ise alıkonma ile sonuçlanmıştır. Yapılan 52 denetlemenin 45’ i farklı gemilere uygulanmıştır. Öte yandan güvenlik konusunda ise Türk bayraklı gemiler 2013 yılı içerisinde, 49 kez denetim geçirmiş, bu

denetimlerden 2 tanesinde uygunsuzluk bulunmuş ve herhangi bir alıkonma ile yaşanmamıştır. Yapılan 49 denetlemenin 45' i farklı gemilere uygulanmıştır. Türkiye 2014 yılından itibaren Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG) tarafından yapılan liman devleti denetimlerinde HEDEF BAYRAK LİSTESİ' nde emniyet ve güvenlik konusunda 2. Puanlı Ülkeler kategorisinden yer almaktadır (USCG, 2013: 7,16).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ İLE İLGİLİ BİR

ARAŞTIRMA

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu araştırmanın amacı, Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin yabancı bayraklı gemileri denetleme hususunda, liman devleti kontrolü görevlilerinin gemiye çıkmadan evvel en çok dikkat etmesi gereken gemi özelliklerini saptama ve liman devleti kontrolü sisteminin en önemli sorunlarını uzman görüşleri alınarak görüş birliği içerisinde tespit etmektir. Liman devleti denetimlerinde denetleme yapılmadan önce denetçiler tarafından dikkat edilmesi gereken gemi özellikleri ve uygulanmakta olan liman devleti denetimi sisteminin sorunlarının değerlendirilmesi sonucu Türkiye’ de uygulanan liman devleti kontrolüne yönelik bir fikir edinme amaçlanmaktadır.

4.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Yapılan araştırma, keşifsel nitelikte olup kalitatif (nitel) araştırma yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yöntemin seçilmesindeki neden, uzmanlardan amaca yönelik, geniş kapsamlı, doğru bilgi ve görüş birliği alınmak istenmesidir.

Araştırma tekniği olarak 3 aşamalı delphi tekniği kullanılmıştır. Delphi tekniği, 1950’li yıllarda ABD’de RAND firmasında çalışan Olaf Helmer ve Norman Dalkey tarafından, özellikle askeri konulara ilişkin bilinen veya gözlenen durumlardan yola çıkarak bilinmeyen veya gözlenmeyen durumlar hakkında tahminde bulunmak amacıyla geliştirilmiştir. Delphi tekniğinin RAND firmasında ABD Hava kuvvetleri ve Sovyet Rusya bileşenleri açısından uygulanan sürecinin detayları Norman ve Dalkey’ in 1963 yılındaki konuya ilişkin ele aldığı makalesinde ayrıntılı olarak açıklanmaktadır (Norman ve Dalkey, 1963: 458-467). Delphi, konuyla ilgili uzmanlar grubunun, akılcı ve yazılı bir yaklaşımla ortak görüşlerinin alınmasıdır. Birbirinden bağımsız ve habersiz uzman görüşlerinden ortak görüşler çıkarılmaya çalışılır (Karacaoğlu, 12.05.2015). Başka bir deyişle Delphi tekniğinde,

bir problem durumuna farklı açılardan bakan uzman bireylerin ve grupların yüz yüze gelmeden uzlaşmaları amaçlanmaktadır. Genel olarak Delphi tekniği üç temel özelliğe sahiptir. Bunlar; katılımda gizlilik, grup tepkisinin istatistiksel analizi ve kontrollü geri beslemedir. Delphi tekniğinin uygulanması, incelenecek konuya ilişkin sorunun belirlenmesi, katılımcıların seçimi ve seçilen katılımcılara açık uçlu sorunun gönderilmesi şeklindedir. Delphi tekniği kullanılarak büyük ya da küçük sayıda uzman grubuyla çalışmak mümkündür. En az 7 uzmandan oluşan bir grup olmalıdır. Grup genişliği 100 ya da daha fazla olabilir. İdeal grup büyüklüğü 10- 20 uzmandan oluşur (Şahin, 2001: 217).

Delphi yönteminde 3 aşamalı uygulama söz konusudur ancak bazı çalışmalarda araştırma sonucunun doyuruculuğu göz önüne alınarak iki aşamada da tamamlanabilmektedir. Delphi tekniğinin üç aşamalı uygulamasında öncelikle uzmanlara açık uçlu soru e-posta, belgegeçer ya da posta yoluyla gönderilip soruya ilişkin görüşler toplanır. Araştırmacıya yanıtların iletilmesiyle Birinci Delphi Uygulaması tamamlanmış olur.

Daha sonra, Birinci Delphi uygulamasında katılımcıların belirttiği görüşler maddeler halinde sıralanır ve gerekirse alt başlıklar halinde toplanır. Bu şekilde yapılandırılmış anket formu niteliğinde olan İkinci Delphi Anketi hazırlanır ve katılımcılara gönderilir. İkinci anketin amacı, birinci anket yoluyla iletilen görüşlerin tamamını uzmanlara sunmak ve bu maddelere anketteki likert ölçeğine yer verilerek hangi düzeyde katıldıklarını belirlemektir. Kullanılacak ölçek 7'li likert ölçeği olup Ölçek üzerinde "1" Hiç Katılmıyorum, "7" Kesinlikle Katılıyorum düşüncesini ifade etmekte ve ayrıca her bir maddeye katılma/ katılmama gerekçelerini açıklamak üzere yorum kısmı bulunacaktır. Katılımcılar her bir maddenin önem düzeyini ya da her bir maddeye katılma düzeylerini Likert tipi bir ölçek üzerinde belirtirler. Her madde altında belirtilen yere katılma/ katılmama, önemli görme/önemli görmeme nedenlerini yazarlar. Bu kez anket üzerinde belirtilen yere adını da yazarak belirtilen tarih içerisinde araştırmacıya anketi iletirler. Bu şekilde İkinci Delphi Uygulaması tamamlanmış olur (Şahin, 2001:217, 218).

Üçüncü Delphi Anketi, ikinci anketin aynısıdır. Bu ankette her bir madde için ankete ilişkin olarak hesaplanan medyan, genişlik (Çeyrekler Arası Fark (ÇAF):Çeyrek3-Çeyrek1), aritmetik ortalama, standart sapma ve frekans dağılımları

yer alır. Yönergede bu istatistiklerin ne anlama geldiği örneklerle anlatılır. Ankete ek olarak gönderilen formda da maddelere ilişkin yazılı yorumlara yer verilir. Katılımcının ikinci ankette her bir maddeye verdiği cevaplar hazırlanan ankette bulunur. Üçüncü Delphi anketi istatistiksel sonuçlarla birlikte tekrar katılımcılara iletilir. Katılımcılardan, ikinci ankete verdikleri cevapları gruba ilişkin istatistiklerle karşılaştırmaları, her bir maddeye ilişkin yapılan yorumları da değerlendirerek kararlarını yeniden gözden geçirmeleri istenir. Eski kararında ısrar ediyorsa kararını yuvarlak içine alması, eğer yeni bir karar oluşturduysa onu boş bırakılan yere yazması istenir. Varsa yeni görüş, öneri ya da tartışmaları da yazması belirtilir. Anketler belirtilen bu hususlar çerçevesinde tamamlanıp araştırmacıya iletilir. Bu şekilde Üçüncü Delphi Uygulaması da tamamlanmış olur. Üçüncü Delphi anketinin analizi için ikinci Delphi uygulamasında yapılan istatistikler kullanılır. Uzlaşma yönünde hareketliliğin sağlanması için anket tekrar sayısı iki-üç olabileceği gibi, on da olabilir. Fakat, genel olarak dördüncü uygulama sonucunda sonuçların doyurucu olduğu belirtilmektedir (Zeliff ve Heldenbrand’ dan aktaran Şahin, 2001: 219).

Araştırma sürecinde yüz yüze görüşmelerde ses kaydı kullanılması düşünülmüş ancak ses kaydının genel olarak çalışanlar tarafından olumlu karşılanmaması nedeniyle, görüşmeler yazılı olarak not edilmiş; bununla birlikte görüşmelerin bir kısmı ise e-posta yoluyla gerçekleşmiştir. İkinci aşamada katılımcıların görüşleri anket formu gönderilerek e-posta yolu ile toplanmıştır. Üçüncü aşamada ikinci aşamadaki veri toplama yöntemine devam edilmiştir.

4.3. ARAŞTIRMANIN ANA KÜTLESİ ve ÖRNEKLEM

Araştırmanın ana kütlesi, Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ na bağlı 121 adet denetçilerdir. Örneklem, Bakanlığa bağlı Ankara, İzmir, Trabzon, Gemlik, İstanbul, İskenderun ve Sinop görev yerlerinde çalışan liman devleti kontrollerinde görevli 49 adet deniz sörveyör mühendisidir. Örneklemen Liman devleti kontrolü görevlileri olarak Türkiye genelinde çalışan sayısı göz önüne alındığında, uygulanan delphi tekniğinin ideal grup sayısı ve araştırmanın yapıldığı uzmanların görev yerleri

ülkemizin Denizcilik Bakanlığı ve başlıca ana limanları olarak düşünüldüğünde ana kütlenin temsil edilebilmesi açısından tatmin edici özellikte olduğu belirtilebilir.

4.4. ARAŞTIRMANIN UYGULANMASI

Bu araştırmada yapılan görüşmelerin tamamı 3 Nisan- 15 Mayıs 2015 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Delphi tekniği araştırmacılara 3 aşamada uygulanmıştır. Çalışma izinleri ve çalışma yoğunluğu nedeniyle görüşmeler güçlükle tamamlanabilmiştir.

Öncelikle liman devleti kontrolü görevlilerinin düşüncelerini almak için liman devleti kontrollerine yönelik iki adet açık uçlu hazırlanmıştır. Birinci soru gemi denetimi hakkında öncelikleri belirlerken, ikinci soru uygulanmakta olan liman devleti kontrollerine (denetimlerine) yönelik sorunları belirlemeye yönelik olmuştur. Sorulan sorular aşağıdaki gibidir:

- 1) Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?
- 2) Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin sizlere göre en önemli sorunları nelerdir?

Birinci aşamada yukarıdaki açık uçlu sorular 49 uzmana iletilmiş, gönüllülük esasıyla 20 katılımcının verdiği 11 cevap yüz yüze görüşme ve 9 cevap ise e- posta yolu ile toplanabilmiştir. Diğer 29 kişi ise ‘iş yoğunluğu’ gerekçesiyle açık uçlu sorulara dönüş yapmamışlardır.

Daha sonra delphi tekniğinin ikinci aşamasına geçilmiş, birinci aşamada verilen cevaplar kısa ve anlaşılır bir halde madde madde yazılmıştır. Buna göre 1. ve 2. sorulara 8’er adet farklı yanıtlar verildiği tespit edilmiştir. Yanıtlar doğrultusunda oluşturulan anketlerde öncelikle bir sosyo-demografik bölüm ardından birinci soru ve ikinci soruya verilen 8’er farklı cevaplar ile 2 bölüm daha eklenerek üç bölümlü bir anket formu hazırlanmıştır. 1. bölüm (sosyo-demografik) katılımcıların cinsiyetleri, medeni halleri, eğitim durumları, yaşları, denizdeki unvanları, deniz tecrübeleri ve sörveyör tecrübelerini ölçmek üzere hazırlanmış 7 sorudan oluşmaktadır. İkinci bölüm liman devleti kontrolü bağlamında denetlenecek yabancı bayraklı bir geminin gemiye intikal etmeden önce denetçilerin dikkat etmesi gereken

gemi özelliklerinden; gemi yaşı, gemi cinsi, gemi bayrağı, gemi sınıfı, gemi şirketi, geminin geçmiş denetleme sonucu, gemi tonajı ve gemiye ilişkin 3. kişi ihbarı maddelerine uzmanların katılım düzeylerinin ölçülmesine ve üçüncü bölümde Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin katılımcılarca belirtilen önemli sorunlarından; branşlaşma yetersizliği, liman devleti kontrolü uzmanı kadro eksikliği, teknik altyapı eksikliği, emniyet altyapısı eksikliği, denetimlerin farklı mercilerce yapılması, liman devleti kontrolü eğitim yetersizliği, mevzuat güncelleme yetersizliği ve son olarak 3. şahıs baskısı faktörlerine uzmanların katılım düzeylerinin ölçülmesine yönelik her bir madde için 16 adet “1: Hiç Katılmıyorum ‘dan 7: Kesinlikle Katılıyorum” ölçekli 7’li likert ölçekleri hazırlanmıştır. Bu ölçeklerin altına da katılımcıların yorum yapabilmesi amacıyla boşluklar konulmuştur. Yapısal bütünlüğe ulaşmış anket ilgili 25 kişiye gönderilmiş ancak 20 kişiden cevap alınabilmiştir. Katılımcılar her bir maddenin önem düzeyini ya da her bir maddeye katılma düzeylerini likert tipi bir ölçek üzerinde belirtmişlerdir. Her madde altında belirtilen yere katılma/ katılmama, nedenlerini 15 kişi yazmış diğerleri “yorum yapmaktan” kaçınmışlardır. Bu aşamanın sonunda katılımcı isimleri de dikkate alınarak analizler yapılmıştır. Böylece Delphi yönteminin 2. aşaması da tamamlanmıştır.

Üçüncü delphi aşamasında, katılımcılara uygulanan anket ikinci aşamada uygulanmış olan anketin aynısıdır. Farklı olarak, bu ankette her bir madde için ankete ilişkin olarak hesaplanan medyan, genişlik, standart sapma, aritmetik ortalama ve frekans dağılımı değerleri yer almış ve tekrar katılımcılara bu haliyle iletilmiştir. Bununla birlikte araştırmaya katılan tüm denetçilere verilen değerlerin ne anlama geldikleri detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Katılımcılardan, ikinci ankete verdikleri cevapları her bir madde başındaki grup istatistikleri ile kıyaslamaları, her bir maddeye ilişkin yapılan yorumlarında toplanarak kendilerine bir ek halinde verilmesi ile birlikte bu yorumları da dikkate alarak kararlarını yeniden gözden geçirmeleri istenmiştir. Eski kararında ısrar ediyorsa kararını yuvarlak içine alması, eğer yeni bir karar oluşturduysa onu boş bırakılan yere yazması istenmiştir. Varsa yeni görüş, öneri ya da tartışmaları da yazması belirtilmiştir. Anketler belirtilen bu hususlar çerçevesinde tamamlanıp tarafımıza iletilmiştir.

4.5. VERİ ANALİZ YÖNTEMİ

Araştırmada elde edilen verilerin değerlendirilmesinde “IBM SPSS Statistics 20” programı kullanılmıştır. Verilerin çözümlenmesinde frekans dağılımı, medyan, genişlik analizi-çeyrekler arası fark (Ç3-Ç1), aritmetik ortalama ve standart sapma değerleri kullanılmıştır. Ölçeğin güvenilirliğini test etmek için ölçeğin güvenirlik katsayısına (Cronbac’h Alpha) bakılmıştır. Soruların uzlaşma ölçüsü Tablo 12’ de verilmiştir.

S1: Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?

S2: Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin sizlere göre en önemli sorunları nelerdir?

Araştırma soruları analizi için medyan, genişlik analizi-çeyrekler arası fark (Ç3-Ç1), aritmetik ortalama, frekans dağılımı ve standart sapma değerleri bulunmuştur. Burada:

(Mdn) Medyan: Cevapların %50’sini soluna, %50’sini sağına alan noktadır,

Genişlik Analizi: Üçüncü çeyrek ile birinci çeyrek arasındaki farktır (ÇAF=Ç3-Ç1),

Frekans: 1-3 frekansı; 1, 2 ve 3 değerini işaretleyenlerin yüzdesini, 4 frekansı; 4 değerini işaretleyenlerin yüzdesini, 5-7 frekansı; 5, 6 ve 7 değerini işaretleyenlerin yüzdesi,

X : Aritmetik ortalama ve

SS : Standart sapma anlamına gelmektedir.

Tablo 12: Uzlaşma Ölçütleri

Uzlaşma	Uzlaşma Göstergesi
Ölçüte sahip	Eğer medyan ≥ 5 ve ÇAF $\leq 1,5$ ise Eğer medyan ≥ 5 ve ÇAF $\leq 1,5$ ve 5-7 frekansı $\geq$ %70
Ölçüte sahip değil	Eğer medyan ≤ 3 ve ÇAF $\leq 1,5$ ise Eğer medyan ≤ 3 ve ÇAF $\leq 2,5$ ve 1-3 frekansı $\geq$ %70

Kaynak: Ekbel, 2009: 130

Tüm bu analizlerle birlikte son olarak katılımcıların yaptığı tüm yorumlar incelenmiş, yorum yapılan sorularla birlikte ayrı bir ek haline getirilmiştir.

4.6. VERİLER ve BULGULAR

Araştırmamızın bu kısmında delphi tekniği ile elde edilen verilerin analizi sonucunda ortaya çıkan bulgulara yer verilmektedir.

4.6.1. Birinci Delphi Turu Bulguları

Katılımcılara ilişkin profil bilgileri incelendiğinde 20 katılımcının tamamının erkek ve evli olduğu görülmektedir. Bununla birlikte katılımcılardan 17 kişinin fakülte mezunu oldukları ve diğer 3 kişinin yüksek lisans ya da doktora diplomasına sahip olduğu, yaş grupları incelendiğinde 5 kişinin 29-33, 15 kişinin ise 34-49 yaş diliminde olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların denizdeki unvanlarına bakıldığında 3 kişinin uzakyol vardiya zabiti/mühendisi, 7 kişinin uzakyol birinci zabit/ ikinci mühendis, 9 kişinin kaptan ve 1 kişinin gemi inşa mühendisi ve bu kişilerin deniz tecrübeleri dağılımlarına bakıldığında ise 2 kişinin 0-2 yıl, 6 kişinin 2-4 yıl, 3 kişinin 4-6 yıl, 7 kişinin 6-10 yıl ve son olarak 2 kişinin ise 10 yıl ve üzeri sonucuna varılmıştır. Katılımcıların görevleri açısından sörveyörlük tecrübelerinin incelenmesine yönelik sorudan 1 kişinin 0-2 yıl, 5 kişinin 2-4 yıl, 2 kişinin 4-6 yıl, 5 kişinin 6-10 yıl ve kalan 7 kişinin 10 ve üzeri yıl sonuçları çıkarılmıştır.

Öte yandan ilk uygulanan ankete ilişkin hesaplanan alpha güvenilirlik (tutarlılık) katsayısı 0,723 olarak göze çarpmaktadır. Alpha katsayısı 0,60 ile 0,80 arasında bir değerde ise kullanılan ölçek “oldukça güvenilir” denilebilir (Özdemir, 14.05.2015).

Anketin birinci turunda katılımcıların, “Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?” sorusuna verdiği cevapların aritmetik ortalama, standart sapma, medyan, ÇAF, frekans dağılım detayları Tablo 13’ de gösterilmektedir.

Tablo 13: Denetim Öncesi Dikkat Edilmesi Gereken Gemi Özelliklerine İlişkin Birinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu

No	Birinci Soru Cevapları	$\bar{X}$	SS	Mdn	ÇAF	Frekans			Uzlaşma
						1-3	4	5-7	
1	Gemi Yaşı	6,4	0,99	7	3	0	5	95	UY
2	Gemi Cinsi	5,75	1,45	6	5	10	0	90	UY
3	Gemi Bayrağı	5,95	1,15	6	3	0	15	85	UY
4	Gemi Klası	5,55	1,32	6	5	5	20	75	UY
5	Gemi Şirketi	4,2	1,67	4	6	25	35	40	UY
6	Geçmiş Denetleme	6,25	0,85	6	3	0	5	95	UY
7	Gemi Tonajı	4,65	2,43	5	6	30	20	50	UY
8	Üçüncü Kişi İhbarı	5,8	1,82	7	5	15	5	80	UY

Not: ÇAF arttıkça katılımcıların görüşleri değişkenlik göstermektedir. K (Ölçütü karşıladığı yönünde uzlaşma), KM (Ölçütü karşılamadığı yönünde uzlaşma), UY (Uzlaşma Yok)

Uzmanlar arasında, liman devleti denetimlerinde gemiye çıkmadan önce dikkat edecekleri gemi özellikleri konusunda uzlaşma ölçütü dikkate alındığında uzlaşmanın olmadığı görülmektedir. Aritmetik ortalama değeri dikkate alındığında ise 6,4 ile “Gemi yaşı” maddesi denetlemede en çok dikkat edilen özellik olarak karşımıza çıkmakta ve bununla birlikte likert ölçeği açısından katılımcıların %95’inin 5-7 arası değerler verdiği bir faktör olarak göze çarpmaktadır. Anketin geneline bakıldığında medyan değeri 4 (orta) olarak sadece gemi şirketi maddesinde bulunmakta, bu durumda ilgili madde dışındaki diğer maddelere katılım konusunda olumluluk derecesinin yüksek olduğu fikrini vermektir.

Anketin birinci turunda katılımcıların, “Türkiye’de uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin en önemli sorunları nelerdir” sorusuna verdiği cevapların aritmetik ortalama, standart sapma, medyan, ÇAF, frekans dağılım detayları Tablo 14’de gösterilmektedir.

Tablo 14: Türkiye’ de Uygulanan Liman Devleti Denetimlerinin Sorunlarına İlişkin Birinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu

No	İkinci Soru Cevapları	$\bar{X}$	SS	Mdn	ÇAF	Frekans		Uzlaşma
						1-3	5-7	
1	Branşlaşma Yetersizliği	5,9	1,59	6,5	6	10	90	UY
2	Uzman Kadro Eksikliği	5,1	1,86	5	6	10	65	UY
3	Teknik Altyapı	4,45	1,54	4	6	10	40	UY
4	Emniyet Altyapısı	4	1,92	4,5	5	25	50	UY
5	Denetimlerin Farklı Mercilerce Yapılması	3,25	1,74	3,5	6	50	25	UY
6	Eğitim Yetersizliği	4,35	2,41	5,5	6	40	60	UY
7	Mevzuat Güncelleme Yetersizliği	5,1	1,71	6	6	10	70	UY
8	Üçüncü Şahıs Baskısı	4,55	1,85	5	6	25	65	UY

Not: ÇAF arttıkça katılımcıların görüşleri değişkenlik göstermektedir. K (Ölçütü karşıladığı yönünde uzlaşma), KM (Ölçütü karşılamadığı yönünde uzlaşma), UY (Uzlaşma Yok)

Uzmanlar arasında, ülkemizde uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin sorunları konusunda uzlaşma ölçütü dikkate alındığında uzlaşmanın olmadığı görülmektedir. Aritmetik ortalama değeri dikkate alındığında ise 5,9 ile “Branşlaşma Yetersizliği” maddesi liman devleti denetimlerinin sorunları arasında en çok puanı alan maddesi olarak karşımıza çıkmakta ve bununla birlikte likert ölçeği açısından katılımcıların %90’ının 5-7 arası değerler verdiği bir faktör olarak göze çarpmakta ve öte yandan “denetimlerin farklı mercilerce yapılması” maddesinin, 3,25’lik aritmetik ortalaması ile sorun olarak en az puana sahip olduğu görülmektedir.

4.6.2. İkinci Delphi Turu Bulguları

Anketin birinci turundan sonra yapılan ikinci turunda, alpha güvenirlik katsayısı 0,759 olarak bulunmuştur. Diğer taraftan katılımcıların “Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?” sorusuna tekrar verdiği cevapların detayları Tablo 15’ de gösterilmektedir.

Tablo 15: Denetim Öncesi Dikkat Edilmesi Gereken Gemi Özelliklerine İlişkin İkinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu

No	Birinci Soru Cevapları	$\bar{X}$	SS	Mdn	ÇAF	Frekans		Uzlaşma
						1-3	5-7	
1	Gemi Yaşı	6,8	0,41	7	1	0	100	K
2	Gemi Cinsi	6	0,97	6	2	0	100	K
3	Gemi Bayrağı	6,2	0,83	6	2	0	100	K
4	Gemi Klası	5,55	1,32	6	5	5	75	UY
5	Gemi Şirketi	4,15	1,60	4	6	25	40	UY
6	Geçmiş Denetleme	6,25	0,85	6	3	0	95	UY
7	Gemi Tonajı	4,65	2,43	5	6	40	50	UY
8	Üçüncü Kişi İhbarı	5,70	1,49	6	5	10	90	UY

Not: ÇAF arttıkça katılımcıların görüşleri değişkenlik göstermektedir. K (Ölçütü karşıladığı yönünde uzlaşma), KM (Ölçütü karşılamadığı yönünde uzlaşma), UY (Uzlaşma Yok)

Uzmanlar arasında, liman devleti denetimlerinde gemiye çıkmadan önce dikkat edecekleri gemi özellikleri konusunda uzlaşma ölçütü dikkate alındığında uzlaşmanın, “gemi yaşı” , gemi cinsi (tipi) ve gemi bayrağı maddelerinde olduğu görülmektedir. Gemi yaşı maddesinin 6,8’lik ortalama değeri ile denetlemede en çok dikkat edilen özellik olarak karşımıza çıkmakta ve bununla birlikte katılımcıların

tamamının 5-7 arası değerler verdiği bir faktör olarak göze çarpmaktadır. Sorudaki “gemi şirketi” maddesi 4,15 ortalama değeri ile denetimden önce denetçilerce en az dikkat edilen gemi özelliği olarak söylenebilir. Geçmiş denetleme maddesinin standart sapma değeri düşük olsa da referans alınan uzlaşma ölçeği gereği bu maddede uzlaşmanın olmadığı görülmektedir.

İkinci turunda, “Türkiye’ de uygulanan liman devleti denetimlerinin en önemli sorunları nelerdir ‘sorusu cevapların detayları Tablo 16’ de gösterilmektedir

Tablo 16: Türkiye’ de Uygulanan Liman Devleti Denetimlerinin Sorunlarına İlişkin
İkinci Tur Uygulaması Uzlaşma Durumu

No	İkinci Soru Cevapları	$\bar{X}$	SS	Mdn	ÇAF	Frekans		Uzlaşma
						1-3	5-7	
1	Branşlaşma Yetersizliği	6,5	0,51	6,5	1	0	100	K
2	Uzman Kadro Eksikliği	5,35	1,39	5	4	5	65	UY
3	Teknik Altyapı	4,55	1,32	4	5	10	40	UY
4	Emniyet Altyapısı	4	1,92	4,5	5	25	50	UY
5	Denetimlerin Farklı Mercilerce Yapılması	3,85	1,14	4	5	45	25	UY
6	Eğitim Yetersizliği	4,80	1,96	5,5	6	25	60	UY
7	Mevzuat Güncelleme Yetersizliği	5,10	1,71	6	6	10	70	UY
8	Üçüncü Şahıs Baskısı	4,95	1,15	5	4	10	85	UY

Not: ÇAF arttıkça katılımcıların görüşleri değişkenlik göstermektedir. K (Ölçütü karşıladığı yönünde uzlaşma), KM (Ölçütü karşılamadığı yönünde uzlaşma), UY (Uzlaşma Yok)

Buna göre uzmanlar arasında, ülkemizde uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin sorunları konusunda uzlaşma ölçütü dikkate alındığında sadece birinci madde olan “branşlaşma yetersizliği” nde bir uzlaşmanın olduğu görülmektedir. Aritmetik ortalama değeri dikkate alındığında ise 6,5 ile “Branşlaşma Yetersizliği” maddesi liman devleti denetimlerinin sorunları arasında en çok puanı alan madde olarak karşımıza çıkmakta ve bununla birlikte likert ölçeği açısından katılımcıların %100’ ünün 5-7 arası değerler verdiği bir faktör olarak göze çarpmaktadır. “Denetimlerin farklı mercilerce yapılması” maddesi ise 3,85 aritmetik ortalaması ile en az puan verilen madde olarak görülmektedir.

4.6.3. Delphi Araştırması Sorularına Uzmanların Yorumları

1. Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?

➤ Gemi Yaşı:

- Paris MoU ve Tokyo MoU kapsamında yapılan denetimlerde bu memorandumların veri tabanları (THESIS ve APSIS)’nın otomatik hesapladığı hedefleme faktöründe gemi yaşı etkili bir parametredir. THESIS ve APSIS veri tabanları gemi yaşını, equasis ve gemi klasların veri tabanlarından otomatik olarak alır. 24 yaşından daha yaşlı gemiler +2 puan alarak çok daha riskli bir gemi parametresi ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde uygulanan Mediterranean MoU’da gemi hedef faktörü MEDSIS’te bulunmamakta, bu sebeple gemi yaş parametresinin normal şartlarda bu memorandumda etkili olmadığı düşünülmektedir. Fakat gemiye yapılan PSC den önce gemi yaşının fazla olması, gemide bakım tutumlarının gerektiğince yapılmadığı önyargısını oluşturmaktadır. Blacksea MoU’da ise veri tabanı BSIS, APSIS ile aynı veri tabanını kullanmaktadır. Bu sebeple hedefleme faktörü APSIS ile aynı şekilde hesaplanmaktadır.
- PSC denetimine çıkılmadan önce gemi ne kadar yaşlı ise risk grubu o kadar fazladır. Fakat gemi 1980 omurga tarihli olmasına rağmen 3- 4 uygunsuzluk ile denetimi tamamlanan gemilerde mevcuttur.
- Geminin yaşına göre hangi kurallara tabi olacağı belirlenmektedir.

➤ Gemi Cinsi:

- Gemi cinsi parametresi de gemi yaşı parametresi ile benzerdir. Bazı gemi cinsleri (bulk carrier, chemical tanker, passenger ship, oil tanker gibi) diğer gemi cinslerine daha çok riskli gemiler olduğu için hedef faktör hesaplanmasında daha riskli gemiler olarak adlandırılmaktadır. Gemiye denetim için çıkılmadan önce ise, özellikle liman operasyonlarının daha kısa olduğu, yolcu gemileri, konteyner ve yakın sefer yapan tankerlerde bakım tutum faaliyetlerin düzgün yapılamadığı, ISM ve evrak işlerinin yeterince düzenli olmadığı önyargısı oluşmaktadır.
- Sorumluluk sahamıza çoğunlukla genel kargo, ro-ro, container ve bulk carrier tipi gemiler gelmektedir. Bu bağlamda gemi tipi çok fazla ayırt edici olmamaktadır.
- Geminin tipine göre uygulanacak kurallar farklılık göstermektedir.

➤ Gemi Bayrağı:

- Bilindiği üzere serbest bayraklı gemilerin bayrak devleti kontrolleri diğer bayraklara göre nitel ve nicel olarak daha rahat yapılmaktadır. Bu da Liman Devleti Denetimlerinde bu gemilerin daha sık olarak sorun yaşadıkları gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Beyaz bayrak uygulamasının bulunduğu Paris ve Tokyo MoU' da kara listelere bakıldığında listelerin üst sıralarında hep serbest bayraklar görülmektedir. Bu genelleme dünyada en çok gross tonaja sahip Panama ve Liberya harici tüm bayraklarda görülmektedir. Bu bayrakların beyaz listelerde olmasının sebebi ile çok daha fazla denetim gerçekleştirilen bu bayraklara sahiplerin tutulmalarının da fazla olmasını absorbe etmesidir. Bu nedenle Beyaz Liste uygulamasının olmadığı MEDMOU ve BSMOU yapan PSCOlarda da benzer bir önyargının olduğu değerlendirilmektedir.
- Beyaz liste bayraklı gemileri denetlerken daha esnek olunmaktadır çünkü profesyonel olarak çalışmakta olup problemle karşılaşıldığında çok çabuk çözüm bulunabilmektedir.
- Geminin kondisyonu hakkında önbilgidir

➤ Gemi Klası:

- IACS kuruluşu üyesi, DNVGL, ABS, BV, CLASS NK gibi klas kuruluşlarında klaslanan gemiler Paris MoU ve Tokyo MoU denetimlerinde hedef faktör hesaplamasında dikkate alınmaktadır. MEDMOU ve BSMOU'da ise böyle bir uygulama bulunmamaktadır. Ama IACS üyesi olmayan klasların gemi

tutulmalarının daha fazla olduğu gözlemlendiğinden diğer klas kuruluşuna karşı bir önyargı oluşmaktadır.

- Klasın hangisi olduğu elbette önemlidir fakat, ön yargılı davranılmaması gerekmektedir.
- Geminin kondisyonu hakkında önbilgidir.

➤ Gemi Şirketi:

- MEDMOU ve BSMOU'DA geminin kayıtlı olduğu işletmenin geçmişi dikkate alınmamaktadır. Veri tabanlarında da işletme bazlı herhangi bir tarama yapılamadığı için bu parametre ile ilgili herhangi bir görüş bulunmamaktadır. Fakat Paris ve Tokyo MoU'da ise gemi işletmesinin son üç yılda işletmelerinde bulunan gemilerde yaşanan bir tutulma kaydının işletmede bulunan tüm gemilerin risk puanını yükseltmektedir. Ayrıca ISM eksikliği ile yaşanan bir tutulmada da bu memorandumlarda işletme puanını etkilemektedir. Sebebi bir işletmede ISM işletilemiyor ise tüm gemilerde de problem yaşanması çok doğal bir durumdur.
- Geminin denetlenmesinde şirketine bakılmamaktadır.

➤ Önceki Denetimler:

- Gemiye PSC denetimi yapılmadan önce geminin son üç yıllık denetim kayıtları da incelenmektedir. Bir geminin geçmişte sürekli tutulma yaşaması, gemide bazı işlemlerin gerektiği şekilde yapılmadığını göstermektedir. Özellikle art arda yaşanan tutulmalar geminin işletiminde problemler olduğunu göstermektedir. Bu sorunların PSC yapılacak gemide devam etmesinin beklenmesi de çok doğal bir süreçtir. Bu sebeple PSC' de bir ön yargı oluşabilmektedir. Fakat bilindiği üzere, denetim gemiye çıkmadan evvel gemi bordasının yanında başlamaktadır. Bu nedenle her ne sebepten olursa olsun ülkemizde görev yapan tüm PSCO' lar gemiyi görmeden önce herhangi bir önyargı sergilememektedir. Bu durum yapılan PSC denetim raporlarının kontrolünde yapılan şikayetlerde de herhangi bir önyargıya mahal verilmeden nitel ve nicel olarak gerekli bir denetim yapıldığının göstergesidir.
- Geçmiş denetleme önemlidir fakat gün geçtikçe gemi yaşlanmakta ve personel hatalarından sebep eksiklikler söz konusu olabilmektedir. Gemilerde yaklaşık 4-6 ayda bir personel değişmektedir.

- Geminin genel kondisyonu hakkında ön bilgi sahibi olunmaktadır.

➤ Gemi Tonajı:

- Küçük tonajlı gemilerde, personel sayısının ve kalitesiz olması sebebi ile bu gemilerde özellikle ISM ve bakım tutumların gerekli yapılamadığı bilinmektedir. Bu durum, IMO, Paris MoU, EMSA ve Tokyo MoU araştırmaları ile de kanıtlanmıştır. Özellikle 3000 GT altı gemilerde bu durum sıklıkla karşılan bir durumdur. Diğer gemilerde ise tonaj ile ilgili herhangi bir parametre ortaya çıkmamaktadır. (Tonaj sebebi ile gemi limana giriş ve çıkışlarda kaza sonrası yapılan PSC denetimleri hariçtir.)
- Tonajına edilmemekte, sadece belli gereklilikler belli tonajlarda değiştiği için denetim başlayınca bakılmaktadır.
- Geminin, tonajına göre hangi kurallara tabi olduğu bilinmektedir.

➤ Üçüncü Kişi İhbarı:

- Özellikle önceki denetim yapan PSCO' ların, gemi bir önceki limandan ayrılması sırasında yaşanan bir sorun veya kapatılmayan bir eksiklik maddesi veri tabanına işlenerek, ihbar olarak değerlendirilmektedir. Özellikle kapatılması gereken fakat önceki limanda kapatılmayan bir eksikliğin gemide devam etmesi geminin tutulmasını gerektireceğinden çok önemli bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca bahse konu geminin donatanı, işletmecisi, acentesi, önceki liman otoritesi, gemi kaptanı ve gemi personelinin de yapmış olduğu yazılı bildirimler veya telsiz konuşmaları da ihbar olarak kabul edilir ve bu durumun gerçekliğinin araştırılması için gemiye denetim yapılır. İhbarlı gemiler PSC yapılacak diğer gemilerden öncelikli olarak denetlenmektedirler.
- Gemideki personelden gelmişse doğru olma ihtimali vardır. Ya da gemiyi lekelemek için bile yapılabilmektedir.
- İhbar varsa, gemi hakkında önyargı oluşturmamakla beraber belirtilen noktalarda daha ayrıntılı bir denetim için hazırlanılmaktadır.

2. Türkiye' de uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin sizlere göre en önemli sorunları nelerdir?

➤ Branşlaşma Yetersizliği:

- PSCO' ların çok farklı görev yapmaları nedeni ile gerekli sayıda ve gerektiği nitelikte denetim yapmaları konusunda sorun yaşanmaktadır. Buna rağmen, taraf

olduğumuz MEDMOU’da diğer üye ülkelere göre çok daha fazla denetim yapmamız PSC konusunda yeterince önem gösterildiğini kanıtlamaktadır.

- Limanlarda sadece PSC ile ilgilenen kişilerin olması gerekmektedir.
- PSC yapanlar aynı zamanda liman başkanlıklarında her türlü iş ve işlemlerde de görevlendirildiği için bu alanda uzmanlaşmamaktadır.
- Branşlaşma olmakla beraber tüm alanlarda bilgi sahibi olunmalıdır.

➤ PSC Uzmanı Kadro Eksikliği

- Yeterli sayıda PSC Uzmanı vardır.
- PSC Uzmanı sayısı bazı limanların kapasitesini göz önüne alındığında yetersiz kalmaktadır.

➤ Teknik Altyapı Eksikliği

- Kullanılacak kaynaklar (KRCN, Lap-Top, gemi tiplerine göre dokümanlar) daha iyi olmalıdır.
- Teknik altyapı konusunda eksiklikler mevcuttur, zaman zaman bu yüzden zorluklar yaşanmakta ancak çok ehemmiyetli bir durum da söz konusu değildir.
- Taraf olunan MOU’larla iletişim olanakları güçtür.
- Bilişim desteği zayıftır.

➤ Emniyet Altyapısı Eksikliği

- PSC yapanlara yönelik hiçbir emniyet, sağlık yada koruyucu uygulama mevcut değildir.
- PSC' ler sağlanan kaynaklarla, bilgi birikimleri ve dikkatleriyle kendi ve gemi /sahil personelinin emniyetini sağlayabilirler.
- Emniyet teçhizatları tedarik konusu oldukça zayıftır.

➤ Denetimlerin Farklı Mercilerce Yapılması

- Denetimler sadece tek bir kurum tarafından yapılmalıdır ve bu kurum tüm amir-memur ilişkisinden uzak, iç-dış baskılardan etkilenmeyecek şekilde özerk olmalıdır.
- Denetimlerin sadece PSCO’ lar tarafından yapılması gerekmekte, Bakanlık bünyesinde ayrı ayrı olarak liman devleti denetimi, bayrak devleti denetimi, gemi sicil kaydı vb. görevler için görev tanımı yapılmalı ve her birini ayrı kişiler yapmalıdır.

➤ PSC Eğitim Yetersizliği

- Eğitimler efektif değildir ve sahada eğitim verilmemektedir.
- PSC' ler kendi kendilerini geliştirmekle mükelleftir.
- Bu işi daha çok yapan kaliteli klas kuruluşlarının eğitimlerinden daha çok yararlanılması gerekmektedir.

➤ Mevzuat Güncelleme Yetersizliği

- Bu kısmın merkez tarafından yapılarak tüm limanlara bilgilendirilme yapılması, denetimlerde standardın sağlanması ve güncellenmenin olması açısından daha sağlıklı olacaktır.
- Yeni kuralların PSC'lere etkin şekilde duyurulması gerekmektedir.
- Güncellemelere uyum konusunda sıkıntılar yaşanmaktadır.

➤ Üçüncü Şahıs Baskısı

- Denetimler, ülkemizde yönetmelik ve talimatlar dahilinde yapıldığı için PSCO güvence altına alınmıştır. Bu sebeple “şahıs baskısı” PSCO tarafından etkili bir parametre değildir.
- Denetimi gerçekleştiren kurum tüm amir-memur ilişkisinden uzak, iç-dış baskılardan etkilenmeyecek şekilde özerk olmalıdır.
- Kararları etkileyecek bir baskıyla karşılaşmamaktadır. Genellikle amirlerimiz arkamızda durmaktadır.
- Acente, armatör vb. baskılarla karşılaşmaktadır.

4.6.4. Delphi Araştırması Bulgularının Genel Değerlendirilmesi

Delphi çalışmasındaki kullanılan anketlerin analiz edilmesinde, liman devleti denetimi çerçevesinde denetimden önce dikkat edilmesi gerekli gemi özelliklerinden en dikkat çeken madde ya da maddeler ve liman devleti sisteminin en önemli sorunu ya da sorunları, uzman görüşü birliği içerisinde aranmaya çalışılmıştır. Araştırmanın 1. tur sonucuna göre ilk soru için uzmanlar arasında herhangi bir uzman görüşü birliğine rastlanılmamıştır. Sorudaki toplam 8 değişkene bakıldığında ortalamaları açısından tamamı 4 puanın üzerine çıkarak grup ortalaması olarak, belirlenen değişkenlerin denetimde etki ettiğine katılmaktadırlar. Katılımcıların soru maddelerine yapmış oldukları yorumlar ve cevapları doğrultusunda oluşturulan

tablolar da katılımcılara sunulduktan sonra, ilk soru için 2. tur uygulaması başlatılmış ve uygulama sonucunda dikkat çekici sonuçlar alınmıştır. Burada uzmanlar birbirlerinin yorumlarını gördükten sonra soruları tekrar puanlayarak gemi yaşı, gemi cinsi ve gemi bayrağı konusunda uzlaşma ölçütü çerçevesinde görüş birliğine varabilmişlerdir. Bu maddeler için ÇAF değerlerine bakıldığında, gemi yaşının ÇAF değerinin “1” olarak göze çarptığını bununda katılımcıların görüşlerinin çok az seviyede değişkenlik gösterdiğini ve bunun yanında %100’ ünün 5-7 arası değer verdiğini görmekteyiz. Ayrıca maddelerin ortalamalarının ilk turdaki gibi 4’ün üzerinde olması da maddelerin denetim öncesi etkili oldukları fikrini vermektedir. Son olarak 2. turda araştırmanın amacı gerçekleştirilmiş, ilk soru ile ilgili uzmanların uzlaşmaları sağlanmıştır.

İkinci soru için, Delphi araştırmasının 1. tur sonucuna göre, ilk soruda olduğu gibi uzmanlar arasında herhangi bir uzman görüşü birliğine rastlanılmamıştır. Sorudaki toplam 8 değişkene bakıldığında ortalamaları açısından sadece “denetimlerin farklı mercilerce yapılması” sorunu maddesi 4’ ün altında puanlanmıştır ve bu durum da söz konusu maddenin grup genel ortalaması açısından önemli bir sorun olmadığı görüşünü bildirmektedir. Uzmanların soru maddelerine yapmış oldukları yorumlar ve cevapları doğrultusunda oluşturulan tablolar kendilerine sunulduktan sonra, ikinci soru için 2. tur uygulaması başlatılmıştır. Burada uzmanların ilk düşünceleri yapılan yorumların paylaşılması ile değişkenlik göstermiştir. Buna göre ilk turda görüş birliğine varılmaması durumu “branşlaşma yetersizliği” maddesinde bu tur için değişmiştir. Madde uzmanların %100’ ünün önemli bir sorun olarak gösterdiği bir madde olarak karşımıza çıkmakta ve ÇAF değeri açısından da uzmanlar arasında görüş değişikliğinin çok az seviyede olduğunu göstermektedir. Ayrıca maddelerin ortalamaları açısından tekrar “denetimlerin farklı mercilerce yapılması” maddesi 4’ ün altında kalmıştır. Bu bağlamda söz konusu maddenin grup ortalaması açısından önemli bir sorun olarak görülmediği anlaşılmaktadır.

Gemi yaşının fazla olması, gemiye yapılacak denetimden önce gemide bakım tutumlarının gerektiğince yapılmadığı önyargısını oluşturduğu söylenebilir. Denetleme açısından gemilerin tabi olacağı kuralların, gemi yaşına göre değişmekte olduğu tespit edilmiştir. Diğer bir madde olan gemi cinsi (tipi) parametresinin gemi

yaşı ile benzer olduğu görüşleri bulunmaktadır. Tanker, yolcu gemisi, dökme yük tipi gemilerin yapısı, yükü ve sefer yoğunluğu gibi nedenlerden dolayı daha riskli gemiler olduğu ve bu gemilerin denetiminde daha dikkatli davranılması gerekliliği düşünceci ile karşılaşılmaktadır. Uygulanacak kuralların da gemi tipine göre farklılık göstereceği de tespit edilmiştir. Gemi bayrağı maddesi ise kolay bayrak kavramı ve bayrak devleti kontrolü ilişkisi açısından önemli olduğu görülmektedir. Ayrıca Bölgesel Anlaşmalar' daki denetim sistemlerinde ayırım yapmaya yarayan beyaz, gri ve kara listeler gibi listeler gemi bayrağının etkinliği açısından önem taşımakta ve gemi kondisyonu için ön bilgi niteliğinde olduğu düşünceleri saptanmaktadır. Öte yandan, Branşlaşma yetersizliği sorununa ilişkin, liman devleti kontrolü görevlilerinin birçok görevde yer aldıkları, sadece liman devleti kontrolü işi ile ilgilenmedikleri, bu bağlamda görevle ilgili branşlaşmanın olmadığı fikrine varılmaktadır.

SONUÇ

Araştırmanın konusunu oluşturan “Türkiye’ deki liman devleti kontrolü” uygulamalarına yönelik çalışmaların literatürde yeterli sayıda incelenmemiş olması nedeniyle çalışmamızın önem arz etmesi beklenmektedir. Ülkemizde uygulanmakta olan liman devleti kontrolü çerçevesinde, konu ile ilgili uluslararası boyutlardaki uygulamaların açıklanması, derin bir literatür taraması yapılması, liman devleti denetimlerine ilişkin geniş istatistiki bilgilere yer verilmesi ve son olarak liman devleti kontrolü görevlilerine yönelik yapılan delphi çalışmasının da bu bölümler ile birleştirilmesi çalışmaya zengin bir içerik katmıştır.

Çalışmada kullanılan nitel araştırma yönteminin planlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi oldukça etkin ve tatmin edicidir. Araştırmada kullanılan veriler literatür çalışması, konu ile ilgili kurumların yayınladıkları istatistiki bilgiler ve yapılandırılmış görüşme formu ile birlikte uygulanan delphi araştırması çıktıları yardımıyla elde edilmiştir.

Çalışmamızda, liman devleti kavramının kavramsal çerçevesi çizilirken, bu hususta, düzenleme ve denetleme yetkisi hakkında hukuki bilgiler aktarılmış, deniz ticaretinde faaliyet gösteren gemilerin denetimi konusunda başka bir kavram olan bayrak devleti kontrolü kavramına değinilerek, liman devleti kontrolü kavramının açıklanmasına bir hazırlık yapılmıştır. Daha sonra liman devletlerinin gemiler üzerindeki yetkilerinden olan liman devleti kontrolü (denetimi) yaptırımı kavramsal olarak detaylı bir şekilde açıklanmış, bayrak devleti kontrolünden sonra deniz ticaretinde rol alma süreci ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi açısından incelenmiştir. Uluslararası alandaki karşılaşılabilecek uygulama örnekleri, Paris, Tokyo, Akdeniz, Karadeniz, Riyad, Abuja, Karayip, Latin Amerika ve Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşmaları dahilindeki mevcut 9 adet bölgesel anlaşmalar ve ABD liman devleti kontrolü sistemlerinin detaylı bilgilerine yer verilmiştir. Her bir oluşum için genel bilgiler, hukuki dayanaklar ve anlaşma hükümleri bölümleri açıklanmıştır. Akabinde, liman devletlerinin deniz ticaretindeki rollerini düzenleyen, devletlere yaptırım yetkileri tanıyan, gemilerin kondisyonlarını denetleyen kuruluşlar ve sözleşmeler hakkında bilgiler verilmiş, kuruluşlar olarak deniz ticaretinde aktif rol alan IMO, ILO, EMSA ve Klas kuruluşlarının çerçeveleri

çizilmiş, sözleşme olarak liman devleti kontrollerinin hukuki dayanakları olan IMO ve ILO sözleşmelerinden başlıcaları aktarılmıştır. Verilen her sözleşme için liman devleti kontrollerine olanak sağlayan hükümler ile bağlantı kurulmuştur. Tüm bu içeriğin yanında özellikle son yıllarda, denizcilik açısından devrim niteliğinde bir düzenleme olan MLC (2006) sözleşmesinin de çalışmamızda işlenmesi, konuya ilişkin literatür incelemesini geniş bir şekilde ortaya koyulduğunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası alanda konuya ilişkin kısımlar verildikten sonra, ülkemiz açısından değerlendirilip, ülkemizin tabi olduğu bölgesel anlaşmalar ve iç mevzuatı çerçevesinde incelemeler yapılmıştır.. Bir liman devleti olan Türkiye’ nin, konuya ilişkin düzenlemelerinin yanında, taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları ilişkisine değinilmiş, iç mevzuatının bir parçası olan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinin hükümlerine, tüm bu hükümler çerçevesinde gemilerin alıkonma esaslarına yer verilmiştir. Türk limanlarında yabancı bayraklı gemilere yapılan denetimlerin istatistiki verileri ortaya konarak, ülkemizi ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin girmiş oldukları denetim sonucu alıkonma sonuçları verilmiştir. Ayrıca Karadeniz ve Akdeniz MOU’ lar içerisinde ülkemizin performansının değerlendirilmesine olanak sağlayan tablolar oluşturulmuştur. Bunların yanında “Türkiye açısından” değerlendirilecek olan liman devleti kavramı, yalnız ülkemizin limanları açısından değil, Türk bayrağı ile deniz ticaretini ifa eden gemilere uluslararası alanda yapılan liman devleti kontrollerinin de bilgileri aktararak ülkemiz bayrağının durumu hakkında bilgi sahibi olmak amaçlanmıştır. Çalışmamız bu verileri, birçok yıl için vermekte olup, yıllar içerisinde geline konum açısından da bir tespitte bulunmayı sağlamıştır. Özellikle ortaya konulan detaylı veriler ve analizleri çalışmamızın önemli bir konumda bulunacağını düşündürmektedir.

Son olarak nitel araştırma yöntemiyle elde edilen veriler içerik analizine tabi tutulmuş ve Türkiye’de uygulanmakta olan liman devleti kontrolleri hakkında önemli bilgilere ulaşılmasının yanında bu konunun uluslararası denetim zincirinin bir halkası olması gerçeği düşünüldüğünde, Türkiye dışındaki liman devletlerinin uyguladığı liman devleti sistemi ile ilgili bir fikir sahibi olmayı sağlamıştır. Ayrıca ülkemizde uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin uygulayıcısı denetim uzmanları çerçevesinde yapılan delphi araştırmasında, liman devleti denetiminde baş aktör olan

gemilerin dikkat edilmesi gereken özellikleri ve bu gemilerin denetim sisteminin sorunları, uzman görüşleri doğrultusunda tespit edilmiştir. Araştırma Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' na bağlı Ankara, İzmir, Trabzon, Gemlik İstanbul, İskenderun ve Sinop görev yerlerinde çalışan 20 liman devleti kontrolü görevlisi çerçevesinde yapılmıştır. Araştırmanın uygulanması aşama aşama yapılmıştır. Buna göre delphi'nin birinci turu sonucunda liman devleti denetimlerinde, denetimden önce dikkat edilecek gemi özellikleri ve uygulanan liman devleti denetimi sisteminin sorunları açısından uzmanlar arasında görüş birliğine varılamamıştır. Ancak dikkat edilecek gemi özelliği için belirlenen tüm maddeler aldıkları ortalama puanları açısından orta değerin (4 puan) üzerine geçerek grup genelini, belirlenen değişkenlerin gemi denetiminde, denetimden önce dikkat edilecek hususlardan olduğu kanısına vordırmaktadır. Öte yandan liman devleti denetimi sisteminin sorunlarına yönelik yapılan araştırmanın ilk aşamasında uzmanlar görüşü birliğinde olamamışlardır. Konuya ilişkin sekiz adet değişkene bakıldığında ortalamaları açısından sadece “denetimlerin farklı mercilerce yapılması” sorunu orta değerin altında kalarak grup genel ortalaması açısından önemli bir sorun olmadığı görüşünü yansıtmaktadır.

Delphi araştırmasının temel amacı olan “görüş birliği”nin, belirlenen uzlaşma ölçütü çerçevesinde sağlanamaması üzerine, araştırmaya katılan denetçilerin sorulara yapmış oldukları tüm yorumlar ve ilk aşamadaki cevaplar doğrultusunda oluşturulan tablolar taraflara sunulduktan sonra, delphinin ikinci turunda ilk aşamaya göre farklı ve dikkat çekici sonuçlar alınmıştır. Öyle ki, liman devleti kontrolü görevlileri, yapılan yorumları okuduktan ve genel cevaplara ilişkin tabloları inceledikten sonra, anketi tekrar cevaplamıştır. Bunun sonucunda elde edilen veriler incelendiğinde, liman devleti denetiminde, gemi denetimi öncesinde dikkat edilecek gemi özellikleri konusunda gemi yaşı, gemi cinsi ve gemi bayrağı değişkeninde uzlaşma ölçütü açısından görüş birliğine varılabildiği tespit edilmiştir. 2. tura ilişkin analiz daha da derinleştirilerek, ÇAF değerlerine bakılmış ve gemi yaşının ÇAF değerinin “1” olarak karşımıza çıkması ile katılımcıların görüşlerinin çok az değişkenlik gösterdiği tespit edilmiştir. Ayrıca frekansa dağılımlarına bakıldığında, söz konusu madde için uzmanların tamamının 5-7 arası değer verdiği görülmektedir. Bunula birlikte, parametrelerin ortalamalarının ilk turdaki gibi 4'ün üzerinde olması da maddelerin

denetim öncesi etkinliği açısından değişmez maddeler oldukları fikrini vermektedir. Gemi yaşının fazla olması, gemiye yapılacak denetimden önce gemide bakım tutumlarının gerektiğince yapılmadığı önyargısını oluşturduğu söylenebilir. Liman devleti kontrolünde, gemilerin denetlenmesi esaslarının gemi yaşına ilişkin belirlendiği de görülebilmektedir. Uzman görüş birliği sağlanan diğer bir parametre olan gemi cinsi (tipi) ise gemi yaşına benzer bir parametre olması açısından önemlidir. Öyle ki, tanker, yolcu gemisi, dökme yük tipi gemilerin yapısı, yükü ve sefer yoğunluğu gibi nedenlerden dolayı daha riskli gemiler olduğu ve bu gemilerin denetiminde daha dikkatli davranılması gerekliliği fikrine varılmıştır. Yine, denetim kuralların gemi tipine göre farklı olacağı da tespit edilebilmiştir. Araştırmanın ilk sorusu açısından görüş birliğine varılan son maddesi, gemi bayrağı konusunda ise, kolay bayraklı gemilerin bayrak devletlerince etkin ve verimli şekilde denetlenmedikleri düşüncesini doğurmaktadır. Özellikle, liman devleti kontrolü görevlileri açısından, bazı Bölgesel Anlaşmalar’ daki denetim sistemlerinde gemi kondisyonu açısından fikir verebilecek olan beyaz, gri ve kara listeler gibi listeler dikkat edilmektedir. İlk turda liman devleti sistemi sorunu konusunda da görüş birliği oluşmaması, ikinci turun uygulanması ile birlikte “branşlaşma yetersizliği” sorununda görüş birliğine varılabilmektedir. “Branşlaşma yetersizliği”, liman devleti kontrolü görevlilerinin tamamı tarafından sorun olarak gösterilmiştir. Bununla birlikte ÇAF değerinin de “1” olarak karşımıza çıkması, görüş değişikliğinin çok az olduğunu göstermektedir. “Branşlaşma yetersizliği” ile kastedilen, liman devleti kontrolü görevlilerinin çeşitli görevlerde yer aldıkları, işlerinin sadece yabancı bayraklı gemilerin denetlenmesi olmadıkları gerçeğidir. Öte yandan liman devleti sisteminin bir sorunu olarak belirlenen “denetimlerin farklı mercilerce yapılması” maddesinin ortalama puanı 4 puanın altında kalarak, grup genel ortalaması açısından önemli bir sorun olarak göze çarpmadığı sonucu çıkarılmıştır. Araştırmanın sonunda, Delphi tekniğinin belirlenen amaca ulaştığı görülmüş, özetle gemi yaşının, gemi cinsinin ve gemi bayrağının denetleme öncesi etkili bir parametre oldukları görülebilmiş bunun yanında çıkarılan diğer bir sonuç olan liman devleti kontrolü sisteminin en önemli sorunu “ branşlaşma yetersizliği” olarak dikkat çekmiştir.

Sonuç olarak, deniz ticaretinin yerine getirilmesinde, yasalar ve kurallar çerçevesinde önemli rolleri olan devletler, liman devleti yetkilerine dayanarak, deniz

ticaretinin dinamiklerinden olan gemileri denetlemekte ve bu bağlamda can ve mal kaybının azaltılmasının ya da giderilmesinin yanında denizel çevrenin kirlenmesini önlemektedirler. Bu yüzden liman devletleri, denetimlerinin hassas bir çerçevede gerçekleştirmek, hiçbir bayrak devletinin gemisine ayırım yapmama ve bu doğrultuda denetimlerini yüksek standartlarda gerçekleştirmelidirler. Yüksek standartlarda uygulanan liman devleti denetimleri, yüksek standartlı bir deniz taşımacılığı faaliyeti yürütülmesini doğuracaktır.

Ülkemiz gerek sahip olduğu İstanbul ve Çanakkale Boğazları, gerekse Asya-Avrupa arasında bir köprü vaziyeti olan konumu gereği deniz ticaretinde etkin bir paya sahip olup, bu ticaretin denetlenmesi ve üst seviyelerde gerçekleşmesi adına liman devleti denetimlerini, Bakanlığa bağlı uzmanları aracılığıyla gerçekleştirmektedir. Bu bağlamda çalışma sonucunda denetimin önemli zincirini oluşturan uzmanların ifade ettikleri liman devleti kontrollerinin sorunlarının çözümlenmesi için çalışmalar yapılmalı ya da yapılan çalışmalar hızlandırılmalıdır. Bununla birlikte uluslararası deniz ticaretinde seferler gerçekleştiren gemilerin denetimlerde dikkat edilecek faktörleri de, deniz ticaretinin şirket, gemiadamı, liman devleti vb. unsurlarınca dikkat edilmelidir.

Liman devleti kontrolleri hakkında yapılan bu çalışma ve benzerlerinden elde edilecek bulguların, ticari gemilerin denetimleri konusunda yapılacak akademik çalışmalar için başvurulacak bir kaynak olması ve katkı teşkil edeceği beklenmektedir. Bu kapsamda, sonraki çalışmalarda yapılacak araştırmalarda, araştırmaya katılan grup sayısının artırılması konuya ilişkin farklı tespitler sağlamaya vesile olacağı düşünülmektedir. Ayrıca araştırmanın Türkiye’de çalışan uzmanların yanında uluslararası alanda liman devleti kontrolünde görev alan uzmanlara da yapılması konu açısından zenginlik katacak ve karşılaştırma yapılmasına imkan tanıyacaktır.

KAYNAKÇA

Abdu, A. W. (1999). *Recommendations For Improved Implementation of Port State Control in Nigeria*. (Unpublished Master of Science Thesis). Malmö: World Maritime University Maritime Safety And Environment Protection -Administration .

Abdullayev, C. (2003). *Uluslararası Hukuk Açısından Denizyolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Abuja MOU, www.abujamou.org/index.php, (13.03.2015).

Abuja MOU, www.abujamou.org/index.php?pid=63d7s92j239sds7dh, (13.03.2015).

Abuja MOU, www.abujamou.org/index.php?pid=sgdf7s4jff7fdfw4y, (13.03.2015).

Abuja MOU, www.abujamou.org/index.php?pid=sgytd4df74fyhgGw4y, (13.03.2015).

Abuja MOU, www.abujamou.org/post/90.pdf, (13.03.2015).

Abuja MOU. (2012). *1999 Memorandum on Port State Control For West And Central African Region with 1st Amnedment, October 2012*.

Acuerdo DeVina Del Mar, www.acuerdolatino.int.ar, (11.03.2015).

Acuerdo DeVina Del Mar, www.acuerdolatino.int.ar/ciala/index.php, (11.03.2015).

Açıkgöz, R. (2007). *Türkiye' nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Akpınar, Ö. M. (2014). *Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi*. (AB Uzmanlık Tezi). Ankara: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Akten, N. ve Koldemir, B. (2011). Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut: Liman Devleti Denetimi. *Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı (ss.91-108)*, Düzenleyen Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası. Trabzon. 24-25 Mart 2011.

Algantürk Light, D. (2007). “Deniz İş Sözleşmesi 2006” Hakkında İnceleme ve Değerlendirme. *Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 11(1-2): 269-278.

Alpar, B. M. (2001). Ticari Gemilerde Uyulması Gerekli Asgari Normlara İlişkin 147 Sayılı ILO Sözleşmesi İle İlgili Çalışma Hayatı Mevzuatı. *Kamu-İş Dergisi*. 6(2/2001):1-10.

Anderson D. (1999). Port States and Environmental Protection. *International Law and Sustainable Development Past Achievements and Future Challenges (pp. 325-345)*. Editors Alan Boyle and David Freestone. New York: Oxford University Press.

Anderson, D. (2002). The Effect of Port State Control on Substandard Shipping. *Journal of Maritime Studies Australia* . 1-13.

Anstey, F. *The Fast Track to ISPS Code and National Security Regulation Implementation and the Implications For Marine Educators*. Canada: School of Maritime Studies, Fisheries and Marine Institute of Memorial University.

<http://www.solomonchen.name/download/7ms/1-001-s2-anstey.pdf>, (04.04.2015)

Asyalı, E., Tuna O. ve Cerit G. *Denizcilikte Aktif Eğitim ve Kalite Yönetimi*. Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu.

<http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/83/finished/006.pdf>, (09.04.2015).

Aşkın F., Yılmaz A. ve Yalçın E. (2013). Dünya Denizcilik Eğitim Faaliyetleriyle İlgili Genel Bir Kıyaslama. *Journal of ETA Maritime Science*. 1(2): 9-18.

Ayan, M. ve Baykal T. (2010). Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 7(13):275-297

Aydın Okur, D. (2008). *Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aykaç, K. (2006). *Türkiye'de Liman Devleti Kontrol Uygulamaları İçin Eğitim Modeli Oluşturulması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Aykanat, E. (2010). *Liman ve Bayrak Devleti Kontrolleri Verileri Yardımıyla Gemi Kazalarının Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Bang, H. S. ve Jang D. J. (2012). Recent Developments in Regional Memorandums of Understanding on Port State Control. *Ocean Development & International Law* . 43: 170-187.

Bauer, P. J. (2008). The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?. *Chicago Journal of International Law*. 8(2): 643-659.

Black Sea MOU - BSM (2013). *Black Sea MOU 2013 Annual Report, Inspection Data by Authority and Region*.

Blacksea MOU, www.bsmou.org, (15.03.2015).

Blacksea MOU, www.bsmou.org/about/, (15.03.2015).

Blacksea MOU, www.bsmou.org/contacts/, (15.03.2015).

Blacksea MOU, www.bsmou.org/downloads/reference/bsmou_text.pdf, (15.03.2015).

Blacksea MOU. (2013). *Black Sea Memorandum of Understanding On Port State Control Revised no:9, 20.08.2013*.

Caribbean MOU, http://www.caribbeanmou.org/docs/MOU_Jan_17_2013.pdf, (12.03.2015).

Caribbean MOU, www.caribbeanmou.org/aboutus.php, (11.03.2015).

Caribbean MOU. (2013). *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region, 17.01.2013*

Chiu, R. H., Yuan C. C. ve Chen K. K. (2008). The Implementation of Port State Control in Taiwan. *Journal of Marine Science and Technology*. 16 (3): 207-213.

Churchill, R.R. ve Lowe, A.V. (1999). *The Law of The Sea Third Edition*. Manchester/UK: Manchester University Press.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı. (2014). *Türkiye Tarafından Onaylanan ILO Sözleşmeleri*. Ankara: Kayıhan Ajans.

Deniz Haber, www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=53, (03.04.2015).

DİGM (2013), Deniz ve İşçular Genel Müdürlüğü. *Türk Bayraklı Gemilerin PSC Denetim Analizleri ve Türk Limanlarında Yapılan Psc Denetimleri İstatistikleri*.

EMSA,

www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html, (28.03.2015).

EMSA,

www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainingfor-candidates-a-potential-candidates.html, (28.03.2015).

Ercan, Ö. (2010). *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Erdayı, A. U. (2008). Türk Mevzuatının Sendika Özgürlüğüne İlişkin 87 Sayılı Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmesi' ne Uyum Sorunu. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 13(3): 201-226.

Erginer, K. E. (2010). *Türk Deniz Ticaret Filosunun Tekne ve Makine Sigortası Kapsamında Risk Değerlendirmesi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Eyigün, Ö. (2013). *Liman Devleti Kontrolü (PSC) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Gavouneli M. (2007). *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea. A Series of Studies on the International, Legal, Institutional and Policy Aspects of Ocean Development* (pp. 1-284). Editor Vaughan Lowe. Boston/Leiden: Martinus Nijhoff Publish.

Günsel, İ.S. (2011). *Doğu Akdeniz Uluslararası Sularının Hukuki Durumu ve Kıyı Devletlerinin Doktrin ve Politikaları*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Lefkoşa: Yakın Doğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Hogan, J.P. ve Chapman, L. (2005). International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code -What Does It Mean for Fishing Vessel Security?. *SPC Fisheries Newsletter April/ June 2005* 113.

<http://www.spc.int/DigitalLibrary/Doc/FAME/InfoBull/FishNews/113/FishNews113.pdf>, (03.04.2015).

Hoppe, H. (2000). Port State Control – An Update on IMO’s Work. *IMO News*. http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1189&filename=news100.pdf, (18.03.2015).

IACS, www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx, (27.03.2015).

ILO, www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80020:0::NO:80020, (13.04.2015).

ILO, www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:91:0::NO::, (14.04.2015).

ILO, www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312292, (10.04.2015).

ILO,

www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LAN G,P55_DOCUMENT,P55_NODE:SUP,en,P147,%2FDocument, (11.04.2015).

ILO, www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/, (26.03.2015)

ILO,

www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/about/sozlesmeler.htm,
(12.04.2015)

ILO, www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/areas/index.htm, (26.03.2015).

IMO (2000). (IMO 650-E) *Procedures For Port State Control, Title 1, Chapter 1*. (pp.4 – 5). IMO Publication Press.

IMO,

www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx, 08.04.2015.

IMO, www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id, (11.02.2015).

IMO, www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx
(04.04.2015)

IMO, www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx,
(29.03.2015).

IMO, www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx,
(02.04.2015).

IMO,
www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx,
(06.04.2015).

IMO, www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx, (07.04.2015).

IMO, www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx, (24.03.2015).

IMO,
www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx, (01.04.2015).

IMO,
www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/Default.aspx,
(03.04.2015).

IMO,
www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx,
(03.04.2015).

IMO. (1973). Final Act of the International Conference on Marine Pollution 1973.

IMO. (2014). International Safety Management (ISM) Code 2014 Edition.

IMO.(2015), *Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions As at 10 April 2015*.

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf> (10.04.2015).

Indian Ocean MOU www.iomou.org/moumain.htm, (19.03.2015)

Indian Ocean MOU, www.iomou.org/historymain.htm, (18.03.2015)

Indian Ocean MOU, www.iomou.org/inspmain.htm, (18.03.2015)

Indian Ocean MOU, www.iomou.org/secmain.htm, (18.03.2015)

Indian Ocean MOU, www.iomou.org/welcome.htm, (18.03.2015)

Indian Ocean MOU. (2014). *Memorandum on PSC for the Indian Ocean Region, 8 Oct 2014*.

Intercargo. (2000). *Port State Control- A Guide For Ships Involved in The Dry Bulk Trades*. <http://www.mardep.gov.hk/en/others/pdf/pscguide.pdf>, (20.03.2015)

IOMOUAR. (2014). *Indian OceanMemorandum 2014 Annual Report Dec 2014*.

Karacaoğlu, Ö. C. *İhtiyaç Analizi ve Delphi Tekniği; Öğretmenlerin Eğitim İhtiyacını Belirleme Örneği*. Adnan Menderes Üniversitesi Eğitim Fakültesi. <http://www.eab.org.tr/eab/2009/pdf/264.pdf>, (12.05.2015).

Karamete, A. (2010). *Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye' ye Entegrasyonu*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: T.C. Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.

Koç, Y. (2000). Türkiye - ILO İlişkileri. *Türk - İş Eğitim Yayını*. 44: 1-21.

KUGM,

www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/ILOMLC/20130703_212747_66968_1_67502.pdf, (14.04.2015).

Kulchytskyy, A. (2012). *Legal Aspects of Port State Control*. (Unpublished Master Thesis). Lund: Lund University Faculty of Law.

Kuran, S. (2009). *Uluslararası Deniz Hukuku*. İstanbul: Türkmen Kitabevi.

LDDY. (2013). Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği.

www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10043&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=, (18.04.2015).

Load Lines 66/88. (2005). International Convention on Load Lines, 1966, as Amended by the Protocol of 1988. Lloyd's Register Rulefinder 2005-Version 9.4.

Mansell, J. N. K. (2009). *Flag State Responsibility Historical Development and Contemporary Issues*. New York: Springer

McDorman, T.L. (2000). Regional Port State Control Agreements: Some Issues Of International Law. *Ocean and Coastal Law Journal*. 5:207-226

Mediterrian MOU- MedMOU (2013). *Mediterrian MOU 2013 Annual Report, Recapitulation of MOU member's inspections: For 2013*

Mediterrian MOU, <http://81.192.101.140/About.aspx>, (17.03.2015).

Mediterrian MOU, <http://81.192.101.140/Home.aspx>, (17.03.2015).

Mediterrian MOU. (2012.) *Memorandum on Port State Control in the Mediterranean Region 2012 Revision*.

Mevzuat Bilgi Sistemi, www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/2.5.714561.pdf, (04.04.2015).

Mevzuat,

www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10043&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=, (18.04.2015).

Molenaar, E. J. (1998). *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*. (Unpublished Doctoral Thesis). Utrecht: Netherlands Utrecht University Institute for the Law of the Sea.

Molenaar, E.J. (2007). Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage. *Ocean Development & International Law*. 38: 225–257.

Norman, N. ve Dalkey, O. (1963). An Experimental Application of the Delphi Method to the Use of Experts. *Management Science*. 9(3): 458-467.

Okoroji, L.I. ve Ukpere W.I. (2011). The effectiveness of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) in Nigeria. *African Journal of Business Management*. 5(4): 1426-1430.

Othman, M. R. *Effectiveness of Safety Management System (SMS) by Malaysian Shipping Companies in Compliance to the International Safety Management Code (ISM)*.

http://www.ismcode.net/research_projects/wmd_2003_paper.pdf, (03.04.2015)

Özçayır, O. (2000). Flags of Convenience and the Need for International Co-operation. *International Maritime Law*. 7 (4): 111-117.

Özçayır, O. (2001). *Port State Control (Second Edition)*. London: Lloyd's of London Press Ltd.

Özdemir, T. *Güvenilirlik Analizi*.

http://www.akademikdestek.net/kutuphane/analiz/analiz_dosyalar/guvenirlik_analizi.doc, (14.05.2015).

Paris MOU, www.parismou.org/about-us/organisation, (10.03.2015).

Pomorci,

[www.pomorci.com/Edukacija/80-100/Basics%20of%20Port%20State%20Control%20\(PSC\).pdf](http://www.pomorci.com/Edukacija/80-100/Basics%20of%20Port%20State%20Control%20(PSC).pdf), (20.04.2015)

Register, <http://www.world-register.org/societies#.VTCxHnK8PGc>, (19.04.2015).

Resmi Gazete,

www.resmi-gazete.org/rega/2007-12533-1966-uluslararası-yükleme-siniri-sozlesmesine-iliskin-1988-protokolu-ne-katilmamiz-hakkında-karar-22975.htm, (30.03. 2015).

Riyadh MOU, www.riyadhmou.org/about.html, (19.03.2015)

Riyadh MOU, www.riyadhmou.org/aboutinfcenter.html, (19.03.2015)

Riyadh MOU, www.riyadhmou.org/aboutmoutext.html, (19.03.2015)

Riyadh MOU, www.riyadhmou.org/aboutsecretariat.html, (19.03.2015)

Riyadh MOU. (2013). *Riyadh Memorandum Annual Report 2013*

Sağ, O. K. (2011a). Türkiye’ de ve Dünyada Denizcilik Eğitimi. *Turkish Shipping World Deniz Ticareti Dergisi* Haziran 2011: 36-41.

Sağ, O. K. (2011b). *STCW 2010- Bugünü ve Geleceği. Turkish Shipping World Deniz Ticareti Dergisi* Aralık 2011: 24-28.

Sengenberger, W. *Uluslararası Çalışma Örgütü Amaçları, İşlevleri ve Politik Etkileri*. Çev. Osman Tezgel. Berlin: Friedrich - Ebert - Stiftung Derneği ve Alman Sendikalar Konfederasyonu (DGB).

<http://library.fes.de/pdf-files/iez/10695.pdf>, (25.03.2015).

Singh, N. (1978). Maritime Flag and International Law. *Master Memorial Lecture 1977*.

STCW95. (1995). International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Manila 1995.

Şahin, A. E. (2001). Eğitim Araştırmalarında Delphi Tekniği ve Kullanımı (Delphi Technique and Its Uses in Educational Research). *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*. 20: 215 – 220.

Şahin, A. E. (2009). Türkiye’de İlköğretim Okulu Müdürlüğünün Bir Meslek Olarak Mevcut Durumu: Bir Delphi Çalışması. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*. 26: 125-136.

T.C. Resmi Gazete, 28.06.1968, Sayı: 129236, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Konferansının Nihai Kararı ve 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi.

T.C. Resmi Gazete,

www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070320-10.htm, (04.04.2015).

Talley, W.K. (2008). *Maritime Safety, Security and Piracy*. London: Informa Law.

Tokyo MOU. (2014). *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia- Pasific Region 2014*.

Türk Loydu,
www.turkloydu.org/tr-tr/haberler-ve-etkinlikler/haberler/2011/turk-loydu-nun-klas-kurulusu-statusu-iacs-tarafind.aspx, (27.03.2015).

UBAK, Strateji Geliştirme Başkanlığı 2013Yılı Birim Faaliyet Raporu.
www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/SGB/tr/Pdf/20141001_190750_5643_1_88338.pdf,
(16.04.2015).

UBAK,
www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20130701_230241_66968_1_67502.html, (15.04.2015)

UBAK,
www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20131220_094823_64032_1_64480.pdf, (24.03.2015).

UDHB DİGM. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü MLC 2006 Sözleşmesi Yayını.
http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/ILOMLC/20130719_095919_66968_1_67502.pdf (25.03.2015)

UDHB, imo.udhb.gov.tr/TR/19Marpol.aspx, (05.04.2015).

UDHB, imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx, (01.04.2015).

UDHB. (2009). Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik.

UDHB. (2013). Uluslar Arası Denizcilik Örgütü ile İlgili Uygulamalarda Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi (IMO-PERGE) Rehberi, 2013.

Ulusoy, Ü. H. (2013). Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW- 1978) ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukuku’ nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 62(2): 501-537.

USCG, www.uscg.mil/top/about/, (21.03.2015)

USCG, www.uscg.mil/top/missions/MaritimeSafety.asp), (21.03.2015)

USCG. (2012). *PSC Control In The USA, 2012 Annual Report*.

USCG. (2013). *PSC Control In The USA, 2013 Annual Report*.

USCG, www.uscg.mil/hq/cgcvc/, (21.03.2015)

Usoro, M.E. (2014). Port State Control: A Tool for Sustainable Management of Maritime Safety And Marine Environment. *Maritime Women: Global Leadership International Conference (pp. 1-39)*, Düzenleyen World Maritime University. Malmo. 31st -1st April 2014.

Voogel, M. (2001). Paris Memorandum of Understanding on Port State Control “ Work in Progress”. *NV Seminar 2001- ISM Code- Voogel Paper*. 1-14.

Wiki, en.wikipedia.org/wiki/European_Maritime_Safety_Agency, (28.03.2015).

Wiki,
http://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control#/media/File:Portstatecontrol.svg,
(05.03.2015).

Wiki, http://tr.wikipedia.org/wiki/Turks_ve_Caicos_Adalar%C4%B1, (12.03.2015).

Wiki, http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society, (19.04.2015).

X.Li, K. ve Zheng, H.(2008). Enforcement of law by the Port State Control (PSC). *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*. 35(1):61-71.

Yavuz, S. (2003). *Dünyada Liman Devleti Denetimi ve İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesabatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler*. (Uzmanlık Tezi).İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yılmazel, M. ve Asyalı, E. *An Analysis of Port State control Inspections Related to the ISPS Code*. Dokuz Eylül University School of Maritime Business and Management.1-10.

<http://www.solomonchen.name/download/7ms/1-016-s2-yilmazel.pdf>, (04.04.2015)

Zwinge, T. (2011). Duties of Flag States to Implement and Enforce International Standards and Regulations - and Measures to Counter Their Failure to Do So. *Journal of International Business and Law*. 10 (2): 297-323.

EKLER

EK-1: Liman Devleti Bölgesel Anlaşmalarının Hukuki Dayanakları Listesi

SÖZLEŞMELER	PARİS	TOKYO	LATİN AMERİKA	KARAYİPLER	ABUJA	KARADENİZ	AKDENİZ	HİNT OKYANUSU	RİYAD
LL 66	X	X	X	X	X	X	X	X	X
LL 66/88	X	X	X	X	X				
SOLAS 74	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SOLAS 74/78	X	X		X	X		X		X
SOLAS 74/ 88	X	X	X	X	X				
MARPOL 73	X	X	X	X	X	X	X	X	X
MARPOL 73/78	X	X	X	X	X	X	X	X	X
MARPOL 73/97	X		X	X	X				
STCW 78	X	X	X	X	X	X	X	X	X
COLREG 72	X	X	X	X	X	X	X	X	X
TONNAGE 69	X	X	X	X	X	X		X	X
ILO 147/76	X	X		X	X	X	X	X	X
ILO 147/96	X			X					
MLC 2006	X	X			X	X	X	X	
CLC 69	X	X	X		X			X	
CLC 69/92	X		X		X			X	
AFS 2001	X	X	X	X	X	X		X	
BUNKER 2001	X					X		X	
BWM 2004	X								
CCSS CODE				X					
SCV CODE				X					

Not: CCSS ve SCV Code sadece Karayipler Bölgesel Anlaşması özel kodudur.

Kaynak: Bölgesel Anlaşma metinlerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

EK: 2 Gemi Klas Kuruluşları Listesi

İsim	Kısaltma	Tarih	Merkez	IACS'e üye?
Lloyd's Register	LR	1760	London	EVET
Bureau Veritas	BV	1828	Paris	EVET
Registro Italiano Navale	RINA	1861	Genoa	EVET
American Bureau of Shipping	ABS	1862	Houston	EVET
DNV GL	DNV GL	1864	Oslo	EVET
Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)	NK	1899	Tokyo	EVET
Russian Maritime Register of Shipping (Российский морской регистр судоходства)	RS	1913	Saint Petersburg	EVET
Hellenic Register of Shipping	HR	1919	Piraeus	HAYIR
Polish Register of Shipping (Polski Rejestr Statków)	PRS	1936	Gdańsk	EVET
Phoenix Register of Shipping	PHRS	2000	Piraeus	HAYIR
Croatian Register of Shipping (Hrvatski Registar Brodova)	CRS	1949	Split	EVET
Bulgarian Register of Shipping (Български Корабен Регистър)	BRS (БКР)	1950	Varna	HAYIR
CR Classification Society	CR	1951		HAYIR
China Classification Society	CCS	1956	Beijing	EVET
Korean Register of Shipping	KR	1960	Busan	EVET
Turk Loydu	TL	1962	Istanbul	HAYIR
Biro Klasifikasi Indonesia	BKI	1964	Jakarta	HAYIR
Vietnam Register	VR	1964	Hanoi, Vietnam	HAYIR
Register of Shipping Albania (Regjistri Detar Shqiptar)	ARS	1970	Durres	HAYIR
Union Marine Classification Society	UMCS	1970	Union of Comoros	HAYIR
Registro Internacional Naval	RINAVE	1973	Lisbon	HAYIR

Indian Register of Shipping	IRS	1975	Mumbai	EVET
International Naval Surveys Bureau	INSB	1977	Piraeus	HAYIR
Asia Classification Society	ACS	1980	Tehran	HAYIR
Brazilian Register of Shipping (Registro Brasileiro de Navios)	RBNA	1982	Rio de Janeiro	HAYIR
Registro Cubano de Buques (RCB Sociedad Clasificadora)	RCB	1982	La Habana	HAYIR
International Register of Shipping	IROS	1993	Miami	HAYIR
Ships Classification Malaysia	SCM	1994	Shah Alam	HAYIR
Isthmus Bureau of Shipping	IBS	1995	Panama	HAYIR
Guardian Bureau of Shipping	GBS	1996	Syria	HAYIR
Shipping Register of Ukraine (Реєстр судноплавства України)	RU (PY)	1998	Kyiv	HAYIR
Orient Register of Shipping	ORIENT Class	2000	Philippines	HAYIR
Overseas Marine Certification Services	OMCS	2004	Panama	HAYIR
Intermaritime Certification Services	ICS Class	2005	Panama	HAYIR
Iranian Classification Society	ICS	2007	Tehran	HAYIR
Venezuelan Register of Shipping	VRS	2008	London	HAYIR
Tasneef-Emirates Classification society	TASNEEF	2012	Dubai	HAYIR
Mediterranean Shipping Register	MSR	2012	Great Britain	HAYIR
International Classification of Ship Malaysia	ICSM	2008	Kuala Lumpur	HAYIR

Kaynak: www.world-register.org; <http://en.wikipedia.org>. 19.04.2015

EK-3: Delphi Anket Formu

Bu anket Liman Devleti Kontrolü (PSC) çerçevesinde 2 adet soru içermektedir. 1. soru gemi denetimi hakkında öncelikleri belirlerken, 2. soru liman devleti denetimine yönelik sorunlara ilişkin görüşleriniz hakkında bir durum tespiti sağlayacaktır.

1.Cinsiyetiniz

☐ Kadın ☐ Erkek

2.Medeni haliniz?

☐ Evli ☐ Bekar ☐ Diğer

3.Eğitim durumunuz?

☐ İlköğretim ☐ Lise ☐ Yüksekokul ☐ Fakülte ☐ Yüksek lisans ve Üzeri

4.Yaşınız

☐ 18-23 ☐ 24-28 ☐ 29-33 ☐ 34-49 ☐ 50 ve üzeri

5. Denizde çalışma süreciniz bittiğinde en son hangi ünvandaydınız?

☐ U.Y.Vrd.Zbt/Müh ☐ U.Y.1.Zbt/2.Müh ☐ Baş Mühendis ☐ Kaptan ☐ Gemi İnşa Müh.

6. Deniz Tecrübeniz(Şıklardaki ilk rakam dahil, ikincisi hariçtir. Örneğin tecrübeniz 2 yıl ise 2-4 yıl seçeneğini işaretleyiniz)

☐ 0-2 yıl ☐ 2-4 yıl ☐ 4-6 yıl ☐ 6-10 yıl ☐ 10 yıl ve üzeri

7. Sörveyörlük tecrübeniz(Şıklardaki ilk rakam dahil, ikincisi hariçtir. Örneğin tecrübeniz 2 yıl ise 2-4 yıl seçeneğini işaretleyiniz)

☐ 0-2 yıl ☐ 2-4 yıl ☐ 4-6 yıl ☐ 6-10 yıl ☐ 10 yıl ve üzeri

Bu anketin amacı, ilgili maddelerin tamamını size sunmak ve bu maddelere hangi düzeyde katıldığınızı belirlemektir. Lütfen her bir yeterlik maddesine ilişkin görüşünüzü ölçek üzerindeki 1'den 7'ye kadar sıralı rakamlardan birini maddenin sonundaki ölçeğe işaretleyiniz. Ölçek üzerinde "1" Hiç Katılmıyorum, "7" Kesinlikle Katılıyorum düşüncesini ifade etmektedir. Ayrıca her bir maddeye katılma/ katılmama gerekçelerinizi boş bırakılan yere kısaca açıklayınız.

Hiç katılmıyorum		Kararsızım			Kesinlikle katılıyorum	
1	2	3	4	5	6	7

Soru 1-Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?

Gemi Yaşı.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Gemi Cinsi (Tipi):.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Geminin Bayrağı: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Gemi Klası.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Gemi Şirketi.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Geminin Geçmiş Denetleme Sonucu.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Gemi Tonajı.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Üçüncü. Kişi İhbarı.....: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Soru 2- Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti denetimlerinin sizlere göre en önemli sorunları nelerdir?

Branşlaşma Yetersizliği: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

PSC Uzmanı Kadro Eksikliği..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Teknik Altyapı Eksikliği..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Emniyet Altyapısı Eksikliği..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Denetimlerin Farklı Mercilerce Yapılması..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

PSC Eğitim Yetersizliği..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Mevzuat Güncelleme Yetersizliği..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız:

Üçüncü Şahıs Baskısı..... : ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7

Yorum ve Açıklamalarınız: