

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN PARİS
MEMORANDUMU KAPSAMINDA İNCELENMESİ**

Gemi İnşaatı Müh. Behlül KARATAŞ

**FBE Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri
Mühendisliği Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hüseyin YILMAZ (YTÜ)

İSTANBUL, 2011

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ	ix
ÖNSÖZ	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xii
1. GİRİŞ	1
2. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNA GENEL BAKIŞ.....	3
2.1 Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi	3
2.2 Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi	3
2.3 Türk Ticaret Filosu Genel Yaş Ortalamasının Yıllık Gelişimi.....	5
2.4 Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Sicil Limanlarına Göre Yıllık Gelişimi.....	8
2.5 Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin Dwt ve Adet Bazında Yıllık Gelişimi	12
3. LİMAN DEVLETİ DENETİMİ KONUSUNDA YAPILAN BÖLGESEL DÜZENLEMELER	22
3.1 Giriş	22
3.2 Liman Devleti Denetiminde Bölgesel İşbirliğine Gidilmesinin Sebepleri	23
3.3 Liman Devleti Denetimi Konusundaki Bölgesel Düzenlemeler	24
3.4 Bölgesel Düzenlemelerin Hukuki Statüsü	25
3.5 Bölgesel Nitelikteki İlk Teşebbüs: Hague Mutabakat Zaptı.....	26
3.6 Mutabakat Zabıtlarında Yer Alan Hükümlerin Paris Mutabakat Zaptı Işığında Genel Olarak İncelenmesi	27
3.7 Diğer Bölgesel Düzenlemelerin Tanıtılması	32
3.7.1 Latin Amerika Liman Devleti (Vina del Mar) Denetimi Anlaşması.....	32
3.7.2 Asya Pasifik Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı.....	32
3.7.3 Karayipler Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı.....	33
3.7.4 Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı	33
3.7.5 Hint Okyanusu Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı.....	34
3.7.6 Batı ve Orta Afrika Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı.....	34
3.7.7 Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı.....	35
3.7.8 Riyad Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı.....	35

4.	BÖLÜM	36
4.1	Paris Mutabakat Zaptının İçeriği ve Kaynakları	36
4.2	Paris Mutabakat Zaptının Hukuki Dayanağı Olan Uluslararası Sözleşmeler	37
4.2.1	Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşme, Protokol ve Ekleri	38
4.3	Paris Mutabakat Zaptının Temel İlkeleri	40
4.4	Paris Mutabakat Zaptının Temel Denetim Konuları	40
4.5	Paris Mutabakat Zaptı Denetim Hedefi	47
4.5.1	Yeni Denetim Rejiminin Amaç ve Hedefleri	48
4.5.2	Yeni Denetim Rejimi Denetim Esasları	48
4.5.3	Gemi Girişlerinin Reddedilmesi Tedbirleri	49
4.5.4	Diğer Hususlar	50
4.6	Paris Memorandumu'nda Gemilerin Denetimi Prosedürü	52
4.6.1	Öncelikli Denetlemeler	52
4.6.2	Ayrıntılı Denetimler	53
4.6.3	Paris Memorandumu Denetim Sonuçları	55
5.	TÜRKİYEDE LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİNİN PARİS MUTABAKAT ZAPTINDA İNCELENMESİ	56
5.1	Paris Mutabakat Zaptı Açısından Türk Bayraklı Gemilerin Durumu	61
5.2	Paris Mutabakat Zaptı 2007 Detaylı İstatistikleri	65
5.2.1	Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2007 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi	69
5.3	Paris Mutabakat Zaptı 2008 Detaylı İstatistikleri	71
5.3.1	Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2008 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi	75
5.4	Paris Mutabakat Zaptı 2009 Detaylı İstatistikleri	77
5.4.1	Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2009 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi	82
5.5	Paris Mutabakat Zaptı 2010 Detaylı İstatistikleri	83
5.5.1	Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2010 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi	87
5.6	Paris Mutabakat Zaptı 2007-2010 Genel Bakış	89
5.7	2007-2010 Yılında Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi	94
6.	SONUÇ VE ÖNERİLER	97
	KAYNAKLAR	109
	ÖZGEÇMİŞ	111

KISALTMA LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABS	American Bureau of Shipping
ABUJA MoU	Batı ve Orta Afrika Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi
AIS	Automatic Identification System (<i>Otomatik Tanımlama Sistemi</i>)
APCIS	Asia-Pacific Computerized Information System (<i>Asya Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi</i>)
BMDHS	Birleşmiş Uluslar Deniz Hukuku Sözleşmesi
BS MoU	Karadeniz Bölgesi Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi
BSIS	Black Sea Information System (<i>Karadeniz Bilgi Sistemi</i>)
BV	Bureau Veritas
CARIBBEAN MoU	Karayipler Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi
CARICOM	Caribbean Community (<i>Karayipler Topluluğu</i>)
CIALA	Center of the Latin American Agreement (<i>Latin Amerika Liman Devleti Denetimi Bilgi Merkezi</i>)
CMIC	Caribbean Maritime Information Centre (<i>Karayipler Bilgi Merkezi</i>)
COLREG	The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (<i>Uluslararası Çatışmayı Önleme Kuralları</i>)
DNV	Det Norske Veritas
DSC	Digital Selective Call (<i>Dijital Seçmeli Çağrı</i>)
DWT	Deadweight
EC	European Commission (<i>Avrupa Topluluğu</i>)
FSI	Flag State Implementation (<i>Bayrak Devleti Uygulamaları</i>)
GESAMP	Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (<i>Deniz Çevresini Koruma Bilimsel Danışma Uzmanlar Gurubu</i>)
GL	Germanischer Lloyd
GSK	Gemi Sörvey Kurulu
GT	Gros Tonaj
HF	High Frequency (<i>Yüksek Frekans</i>)
IACS	International Association of Classification Societies (<i>Uluslararası Klâs Kuruluşları Birliği</i>)
IAPP	International Air Pollution Prevention (<i>Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme</i>)
ILO	International Labour Organization (<i>Uluslararası Çalışma Örgütü</i>)
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultating Organization (<i>Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü</i>)
IMO	International Maritime Organization (<i>Uluslararası Denizcilik Örgütü</i>)
INDIAN MoU	Hint Okyanusu Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
IMARSAT	International Marine Satellite (Uluslararası Denizcilik Uydu Sistemi)
IOCS	Indian Ocean Computerized Information System (<i>Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı Bilgi Sistemi</i>)
IOPP	International Oil Pollution Prevention (<i>Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme</i>)

ISL	Institute of Shipping Economics and Logistics (Denizcilik ve Ekonomi Lojistik Enstitüsü)
ISM Kod	International Safety Management Code (<i>Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu</i>)
ISPS Kod	International Ship and Port Facility Security Code (<i>Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu</i>)
LDD	Liman Devleti Denetimi
LOAD LINE	International Convention on Load Lines (<i>Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi</i>)
LR	Lloyd's Register of Shipping
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (<i>Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme</i>)
MED MoU	Akdeniz Bölgesi Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi
MEDSIS	Akdeniz Merkezi Bilgi Sistemi
MF	Medium Frequency (<i>Orta Mesafe Frekansı</i>)
MGS	Milli Gemi Sicili
MOWCA	Maritime Organization of West and Central Africa (<i>Batı ve Orta Afrika Denizcilik Örgütü</i>)
MoU	Sözleşme
NAVTEKS	Navigational Text (<i>Seyir Teleksi</i>)
NKK	Nippon Kaiji Kyokai
NLS	Noxious Liquid Substances
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
PARIS MoU	Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesel Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi
PPM	Particular per million (<i>Milyonda partikül sayısı</i>)
PSC	Port State Control (Liman Devleti Kontrolü)
RINA	Registro Italiano Navale
RIYADH MoU	Körfez Arap Ülkeleri Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi
ROCRAM	Red Operativa de Cooperacion Regional entre Autoridades Maritimas de Sudamerica (<i>Güney Amerika Bölgesel Denizcilik İdareleri Birliği</i>)
SIRENAC	Avrupa ve Kuzey Atlantik Merkezi Bilgi Sistemi
SMS	Safety Management System (<i>Emniyetli Yönetim Sistemi</i>)
SMPEP	Gemi Deniz Çevresi Kirliliği Acil Planı
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea (<i>Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi</i>)
SOPEP	Gemi Petrol Kirliliği Acil Planı
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (<i>Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme</i>)
TAIEX	Technical Assistance and Information Exchange (<i>Teknik Destek ve Bilgi Değişimi</i>)
TC	Technical Committee (<i>Teknik Komite</i>)
THETIS	Paris Mutabakat Zaptı Bilgi Sistemi
TL	Türk Loydu
TOKYO MoU	Asya ve Pasifik Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi

TONNAGE	Uluslararası Tonaj Sözleşmesi
TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili
UNCLOS	Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi
UNCTAD	United Nations Committee on Trading and Development (<i>Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Komitesi</i>)
USA	United States of America (<i>Amerika Birleşik Devletleri</i>)
USCG	United States Coast Guard (<i>Amerikan Sahil Güvenliği</i>)
v.b.	ve benzeri
VDR	Voyage Data Recorder (<i>Seyir Bilgi Kayıt</i>)
VHF	Very High Frequency (<i>Çok Yüksek Frekans</i>)
VINA DEL MAR	Latin Amerika Bölgesel Liman Devleti Denetimi Sözleşmesi

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1	Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık adet olarak gelişimi	4
Şekil 2.2	Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık gt olarak gelişimi.....	5
Şekil 2.3	Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık dwt olarak gelişimi	5
Şekil 2.4	Türk ticaret filosu yaş ortalamasının yıllık gelişimi	6
Şekil 2.5	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre adet olarak dağılımı	9
Şekil 2.6	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre adet olarak % dağılımı	9
Şekil 2.7	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre gt olarak dağılımı.....	10
Şekil 2.8	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre gt olarak % dağılımı	10
Şekil 2.9	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre dwt olarak dağılımı.....	11
Şekil 2.10	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre dwt olarak % dağılımı.....	11
Şekil 2.11	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet bazında yıllık gelişimi	13
Şekil 2.12	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet olarak 2009 yılı dağılımı	13
Şekil 2.13	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt bazında yıllık gelişimi.....	14
Şekil 2.14	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt olarak 2009 yılı sonu dağılımı.	14
Şekil 2.15	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet olarak 2009 yılı dağılımı	16
Şekil 2.16	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt olarak 2009 yılı dağılımı.....	16
Şekil 2.17	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet olarak 2009 yılı dağılımı	20
Şekil 2.18	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt olarak 2009 yılı dağılımı.....	20
Şekil 5.1	Yıllara göre denetim ve tutulma sayıları	61
Şekil 5.2	Yıllara göre tutulma oranları.....	62
Şekil 5.3	Yıllara göre eksiklik bulunan ve bulunmayan gemi denetim sayıları.....	62
Şekil 5.4	Yıllara göre eksiklik bulunan ve bulunmayan gemi denetim oranları	63
Şekil 5.5	Eksiklik bulunan gemilerin tutulma oranları	63
Şekil 5.6	Aylara göre tutulma sayısı.....	65
Şekil 5.7	Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı	66
Şekil 5.8	Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan Türk Bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı	67
Şekil 5.9	Klâs kuruluşlarının performans tablosu	67
Şekil 5.10	Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı	68
Şekil 5.11	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı.....	68
Şekil 5.12	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı.....	69
Şekil 5.13	Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı.....	70
Şekil 5.14	Aylara göre tutulma sayısı.....	71

Şekil 5.15	Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı	72
Şekil 5.16	Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı	73
Şekil 5.17	Klâs kuruluşlarının performans tablosu	73
Şekil 5.18	Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı	74
Şekil 5.19	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	74
Şekil 5.20	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	75
Şekil 5.21	Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı	76
Şekil 5.22	Aylara göre tutulma sayısı	77
Şekil 5.23	Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı	78
Şekil 5.24	Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı	79
Şekil 5.25	Klâs kuruluşlarının performans tablosu	80
Şekil 5.26	Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı	80
Şekil 5.27	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	81
Şekil 5.28	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	81
Şekil 5.29	Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı	82
Şekil 5.30	Aylara göre tutulma sayısı	83
Şekil 5.31	Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı	84
Şekil 5.32	Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı	85
Şekil 5.33	Klâs kuruluşlarının performans tablosu	86
Şekil 5.34	Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı	86
Şekil 5.35	Türk Bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	87
Şekil 5.36	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	87
Şekil 5.37	Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı	88
Şekil 5.38	Aylara göre tutulma sayısı	89
Şekil 5.39	Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı	90
Şekil 5.40	Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı	91
Şekil 5.41	Klâs kuruluşlarının performans tablosu	92
Şekil 5.42	Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı	92
Şekil 5.43	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	93
Şekil 5.44	Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı	93
Şekil 5.45	Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı	95
Şekil 5.46	Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerinin ana eksiklik başlıklarına göre dağılımı	96

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 2.1	Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık gelişimi 4
Çizelge 2.2	30 ülkenin milli ve yabancı (major open registry flags) bayraktaki gemileri (01 Ocak 2010) 1000 gt ve üzeri..... 6
Çizelge 2.3	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre yıllık gelişimi..... 8
Çizelge 2.4	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt ve adet bazında yıllık gelişimi. 12
Çizelge 2.5	Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt ve adet bazında yıllık gelişimi. 15
Çizelge 2.6	Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilerin adet ve dwt dağılımı..... 17
Çizelge 2.7	Milli gemi siciline kayıtlı gemilerin adet ve dwt dağılımı 18
Çizelge 2.8	Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin adet ve dwt dağılımı 19
Çizelge 2.9	Türk deniz ticaret filosu..... 21
Çizelge 5.1	Genel görünüm tablosu..... 64

ÖNSÖZ

Günümüzde taşımacılığın büyük bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının diğer taşımacılık türleri arasında en önemli yeri tutmasının temel nedenleri; daha ekonomik, daha güvenli ve daha çevre dostu olmasıdır. Buna rağmen endüstriyel gelişimin getirdiği ileri teknoloji kullanımındaki artış, gemi tonajı ve boyutlarının büyümesi, gemi personeli sayılarındaki azalma, navlun piyasalarındaki rekabetin artmasına dayalı maliyet düşürücü yöntemlerin uygulanması paralelinde standart altı gemilerin yol açtığı deniz kazalarının neden olduğu can ve mal kayıpları ile çevresel felaketler günümüzde halen sürdürülebilir gelişmeye önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Dünyada denizde emniyetin artırılmasına ve deniz çevresinin kirlilikten korunmasına yönelik güncel tedbirler alınmakla birlikte uluslararası kuralların her ülke tarafından homojen biçimde uygulanması gelişmekte olan ülkelerin kaynak eksikliklerinin çok derin olması nedeniyle gerçekleşmemektedir. Bu da arzulanan global standardizasyona önemli bir tehdit oluşturmakla birlikte ulusal limanlarda ikinci savunma hattı olarak kabul edilmekte olan Liman Devleti Kontrolünü ortaya çıkarmıştır. Dünyada azami önem verilen ve her medeni ülkenin katkılarıyla şekillenmekte olan Liman Devleti Denetimlerine ülkemizin de gereken önemi vermesi ayrıca Bayrağımızı taşıyan ticaret gemilerinin ülkemizi yurt dışında en iyi şekilde temsil etmesi, armatörlerimizin tutuklanmalar sebebiyle gelir kaybına uğramaması ve özellikle dış ticaretimizin yaklaşık yarısını gerçekleştirdiğimiz Avrupa kıtası Paris Mutabakat Zaptı kapsamında beyaz listeye geçtiğimiz bu dönemde gemilerimize uygulanan denetimlerden başarıyla çıkarak gemi tutulma sayısının azaltılarak hedef bayrak baskısının hafifletilmesi neticesinde deniz taşımacılığında pazar kaybına uğramamamız ve gemi işletmecilerimize rehber olması amacıyla bu çalışmayı gerçekleştirdim. Bu çalışmanın her safhasında beni yönlendiren ve yüreklendiren, değerli katkılarını, mesai ve mesai dışında kalan zamanını benden esirgemeyerek bu çalışmanın oluşturulmasında büyük pay sahibi olan Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı danışman hocam Sayın Prof. Dr. Hüseyin YILMAZ'a teşekkür ederim. Tüm çalışmalarım esnasında ihmallerime rağmen desteklerini esirgemeyen eşim Şebnem KARATAŞ ve oğlum Kazım Alper KARATAŞ'a ayrıca teşekkür ederim.

Ocak, 2011

ÖZET

Deniz taşımacılığı; ekonomik, emniyetli ve nispeten çevre dostu olması nedeniyle taşımacılık türleri arasında dünyada en çok tercih edilenidir. Sektörün bu özelliklerini ve konumunu sürdürebilmesi için gemilerin sık ve ayrıntılı denetimlere tabi tutulması ihtiyaç haline gelmiştir. Deniz ulaştırmasında, sürekli gelişen anlaşmalar ve kurallara rağmen, tesis edilen uluslararası standartlar altyapı ve kaynak eksikliği nedeniyle arzu edilen seviyede hayata geçirilememektedir.

Liman Devleti Denetimi, bu eksikliklerin engellenmesi ve ifşa edilmesi ile bayrak devletlerinin konuya daha fazla ilgi göstermelerini ve istenilen standartların uluslararası platformda kabul görmesini sağlamak için ortaya çıkmış ve yaygınlaşmıştır. Liman Devleti Denetimi, yabancı bayraklı gemilerin ulusal limanlardaki kontrolüdür. Deniz taşımacılığını, standart altı gemilere karşı koruma sorumluluğu öncelikli olarak bayrak devletlerine düşer. Bayrak devletleri yetersiz olduğu zaman liman devletleri devreye girmektedir.

Bu çalışma ile Türkiye'nin Paris Mutabakat Zaptı kapsamında Türk Bayraklı gemilerin tutulma sebeplerini analiz ederek gemi işletmecilerimize rehber olması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Liman devleti denetimi, paris mou, tutulma, beyaz liste, eksiklik

ABSTRACT

Maritime transportation is the most preferred among the transportation modes, because of the facts that it is economical, safe and relatively environment friendly. Frequent and detailed ship inspections are required so that the maritime industry maintains its characteristics and leading position.

Despite the improving agreements and regulations in the maritime community, established international standards cannot be realized properly, because of the insufficient funds and poor substructure. Port State Control (PSC) has been introduced and has developed, in order to ensure that the flag states pay more attention to the matter and the intended standards become internationally admitted by defeating and revealing these deficiencies. PSC is the inspection of foreign flagged ships at national ports. Flag states are primarily responsible for protecting the maritime transportation against substandard ships. When the flag states cannot accomplish their undertakings, port states take charge.

This study is intended to be a guide to Turkish management companies and owners by investigating the detention items of inspections for ships flying under Turkish flag in Paris MoU.

Keywords: Port state control, paris mou, detention, white list, deficiency

1. GİRİŞ

Dünyada taşımacılığın büyük bölümü deniz yoluyla, gemiler ve mürettebatı vasıtasıyla yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının taşımacılık türleri arasında en önemli yeri tutmasının temel nedenleri; bu taşımacılık şeklinin diğerlerine göre daha ekonomik, güvenli ve nispeten çevre dostu olmasıdır (IMO, 2004). Bu özelliklerini korumasının temel faktörü olarak; sektörün nitelikleri olan teknolojik gelişmeler nedeniyle gemi tonaj boyutlarının büyümesi, gemi personel sayılarındaki azalma ve uluslararası ekonomideki rekabetin artmasına dayalı olarak navlun maliyetini düşürücü yöntemlerin yoğun şekilde uygulanması, gemilerin daha sık ve detaylı denetimlerini zorunlu kılmaktadır (IMO, 2009).

Uluslararası denizcilik camiası tarafından denizde emniyetin artırılması ve deniz çevresinin kirlilikten korunmasına yönelik tedbirler alınmakta ve bu tedbirler sürekli olarak güncellenmektedir. Liman Devleti Denetimi, uluslararası deniz taşımacılığında yaşanan eksikliklerin engellenmesi ve ifşa edilmesi ile bayrak devletlerinin konuya daha fazla ilgi göstermelerini sağlamak ve istenilen standartların uluslararası platformda kabul görmesini sağlamak için ortaya çıkmış ve yaygınlaşmıştır.

Türkiye 1998 yılında Güney Akdeniz ülkeleri ile birlikte Akdeniz Liman Devleti Denetim Mutabakat Muhtırası (MedMoU)'nı daha sonra 2000 yılında Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle Karadeniz Liman Devleti Denetim Mutabakat Muhtırası (BSMoU)'nı imzalayarak, iki bölgesel Liman Devleti Denetim Mutabakat Zaptına taraf olmuştur.

Bu çalışmanın temel hedefi, Türkiye'nin Paris Mutabakat Zaptı kapsamında Türk Bayraklı gemilerimize yapılan denetimler sonucu tutuklanan gemilere ait detaylı tutuklama istatistiklerinin analizi yapılarak, tüm gemi işletmelerimize ve armatörlerimize bir rehber olmasını sağlamaktır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun Paris Mutabakat Zaptı kapsamında incelenmesi konulu tez çalışması beş ana bölüm ile sonuç ve öneriler bölümü olmak üzere toplam altı bölümden oluşmaktadır. Bu çalışmanın başında Türk Deniz Ticaret Filosunun 2010 yılı başı itibari DWT ve sayısal olarak analizi yapılmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde Liman Devleti Denetimi konusunda bölgesel Liman Devleti Denetimlerinin neler olduğu tanımlanmış ve özellikleri belirtilmiştir. Dördüncü bölümde, çalışmaya esas teşkil oluşturan Türk Bayraklı

gemilerimizin tutulma analizlerinin yapıldığı Paris Mutabakat Zaptı tanımlanmış ve detaylı olarak incelenmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde ise Türk Bayraklı gemilerin 2007 yılı 2010 yılları arasında Paris Mutabakat Zaptı'na üye olan ülkelerdeki tutulmalarının detaylı analizi yapılmıştır. Son bölümde ise bu çalışmanın sonucunda elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Bu çalışmada istatistiksel veri toplama yöntemi kullanılmıştır. Çalışma konusu inceleme aşamasında kaynak sıkıntısı çekilmiş yeterli Türkçe kaynak olmadığı tespit edilmiştir. Bu çalışmada denizcilik sektörünün çeşitli birimleri tarafından yayımlanan kaynaklardan ve kurumların web sayfalarından faydalanılmıştır. Paris Mutabakat Zaptı Liman Devleti Denetimi istatistiksel verileri ilgili memorandumun web sayfasından alınmıştır.

2. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNA GENEL BAKIŞ

2.1 Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının denizyolu ile gerçekleştiriliyor olması, uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığının ne derece önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bugün dünya deniz ticaret filosu UNCTAD verilerine göre 1,23 milyar DWT'a, dünya deniz ticaret hacmi de 7,87 milyar tona ulaşmış olup, dünya deniz ticaretinden yılda yaklaşık 400 milyar \$ gelir elde edildiği tahmin edilmektedir (SSMR, 2010). Bir denizci ülke olarak Türkiye'nin bu büyüklükteki pastadan daha fazla pay alması kaçınılmaz hale gelmiştir.

Bu kapsamda, ulusal ve uluslararası sosyal ve ekonomik gelişme hedeflerinin belirlenmesi ve bu hedeflerin başarıya ulaşması için gerekli olanlardan birisi güncel ve güvenilir istatistiklerdir. Türk deniz ticaret filosu ve deniz taşımacılığının mevcut durumunun ortaya konulması Türk denizcilik sektörünün geleceğe yönelik hedeflerini belirlemesinde faydalı olacağı düşünülmüştür.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2009 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin % 85'i denizyolu ile, % 12.6'sı karayolu ile, % 0.8'i demiryolu ile % 0.8'i diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,8'i ise havayoluyla taşınmıştır (DTO Raporu, 2009).

Türk Deniz Ticaret filosunun mevcut durumunun analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT, GT) ve yaş ortalamaları yanında, Milli Sicil/Tugs ayrı ayrı incelenmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde 1000 GT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, basit aritmetik yaş ortalaması yanında tonaj aralıkları dikkate alınarak ta yaş ortalamaları incelenmiştir.

2.2 Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi

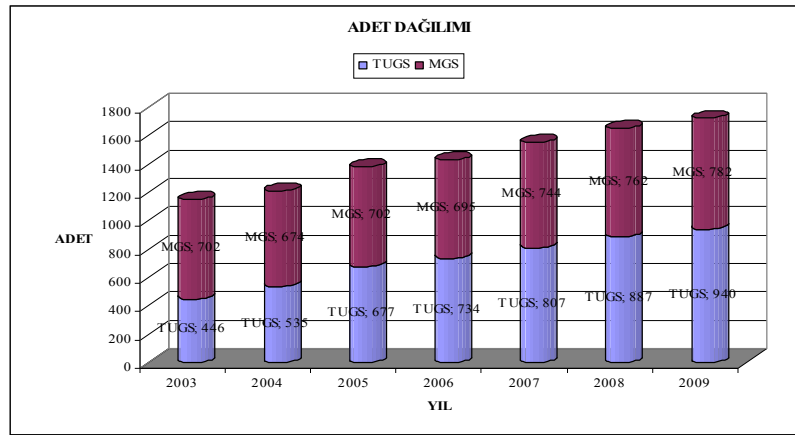
Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2009 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir. Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin

2003 yılından 2009 yılına kadar olan gelişimi Çizelge 2.1, Şekil 2.1, Şekil 2.2, Şekil 2.3'te gösterildiği gibidir [1].

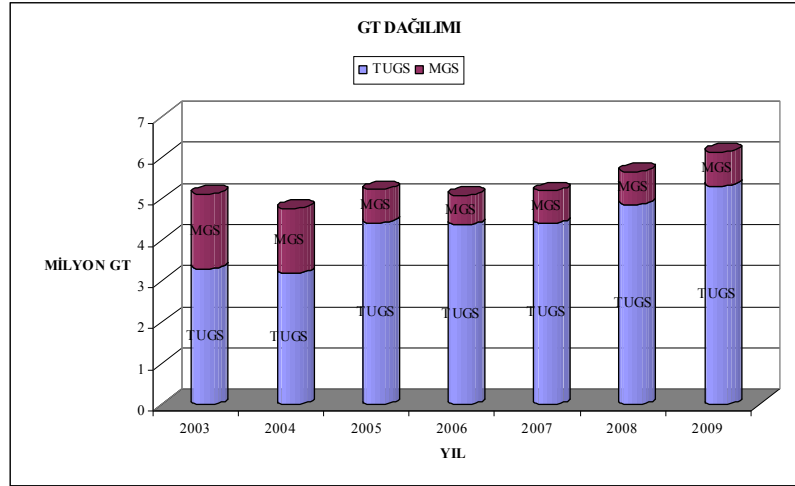
Çizelge 2.1 Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık gelişimi

(150 GT ve üzeri)

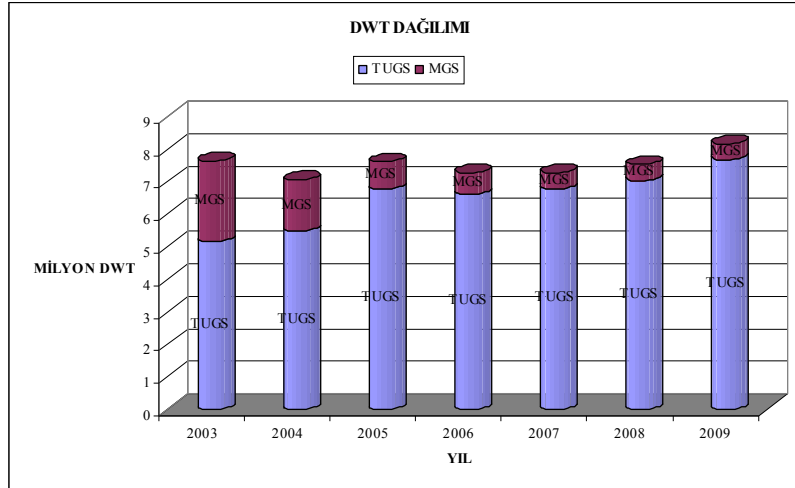
Yıl	TUGS			MGS			Toplam		
	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT
2003	446	3.299.581	5.145.251	702	1.813.833	2.481.596	1.148	5.113.414	7.626.847
2004	535	3.180.255	5.486.076	674	1.592.095	1.568.854	1.209	4.772.350	7.054.930
2005	677	4.412.902	6.753.346	702	815.637	849.944	1.379	5.228.539	7.603.290
2006	734	4.371.965	6.612.967	695	711.890	658.083	1.429	5.083.855	7.271.050
2007	807	4.406.072	6.758.218	744	788.915	511.523	1.551	5.194.987	7.269.741
2008	887	4.863.718	7.031.012	762	794.566	490.907	1.649	5.658.284	7.521.919
2009	940	5.313.832	7.674.388	782	825.344	476.200	1.722	6.139.176	8.150.588



Şekil 2.1 Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık adet olarak gelişimi



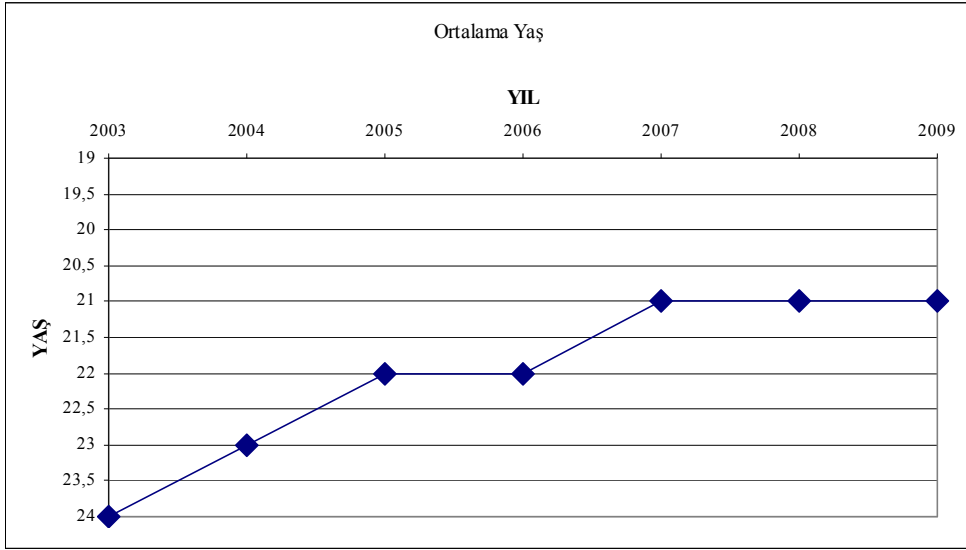
Şekil 2.2 Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık gt olarak gelişimi



Şekil 2.3 Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık dwt olarak gelişimi

2.3 Türk Ticaret Filosu Genel Yaş Ortalamasının Yıllık Gelişimi

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2003 yılındaki yaş ortalaması 24 iken 2009 yılı sonu itibari ile yaş ortalaması 21 olmuştur. Türk Ticaret Filosuna ait yaş ortalaması Şekil 2.4'te gösterilmiştir[1]. Buna göre filomuz gençleşmeye başlamakla beraber yaş ortalaması dünya ortalamasına göre yüksektir. Bu istatistikî çalışma 150 GT'dan büyük gemileri kapsamaktadır.



Şekil 2.4 Türk ticaret filosu yaş ortalamasının yıllık gelişimi

Dünyanın en büyük 30 ülkesine ait 1000 GT üzeri gemilerin yaş ortalaması Çizelge 2.2’de gösterilmiş olup, dünya üzerindeki mevcut yaş ortalamasının 16,3 olduğu belirtilmektedir [16].

Çizelge 2.2 30 ülkenin milli ve yabancı (major open registry flags) bayraktaki gemileri (01 Ocak 2010) 1000 gt ve üzeri

DWT Sıralaması	Ülke	Yaş. Ort.	DWT Sıralaması	Ülke	Yaş. Ort.
1	Yunanistan	14,6	16	Bermuda	14,7
2	Japonya	8,3	17	Hindistan	17
3	Almanya	8,9	18	Kanada	17,3
4	Çin	19,7	19	İran	12,9
5	Kore	15,3	20	Suudi Arabistan	16,1
6	Norveç	15,4	21	Belçika	13,1
7	Hong Kong (SAR)	11	22	Malezya	16,4
8	Amerika	11	23	Birleşik Arap E.	19,5
9	Danimarka	11,2	24	Endonezya	22,8
10	İngiltere	13,1	25	Güney Kıbrıs Rum C.	14,5
11	Singapur	13,8	26	İsveç	13,8
12	Tayvan	13,1	27	Fransa	11,1
13	İtalya	14,2	28	Hollanda	10
14	Rusya	24,1	29	Kuveyt	13,6
15	Türkiye	18,1	30	Vietnam	15,2

Çizelge 2.2’de görüldüğü üzere dünyanın en büyük DWT kapasitesine sahip bayrak devletlerinin yaş ortalaması 14,4, dünya üzerindeki bilinen diğer bayrak devletlerinin yaş

ortalaması ise 22,7'dir. Buna göre dünya üzerinde bilinen tüm gemilerin yaş ortalaması 15,4 olarak bilinmektedir. Bunun haricinde bilinmeyen gemilerle beraber bu ortalama 16,3 olarak hesaplanmıştır. Türkiye bu en büyük taşıma kapasitesine sahip bayrak devletleri arasında 15 inci sırada yer bulmuş olup, 1000 GT üzeri gemilerin yaş ortalaması 18,1'dir.

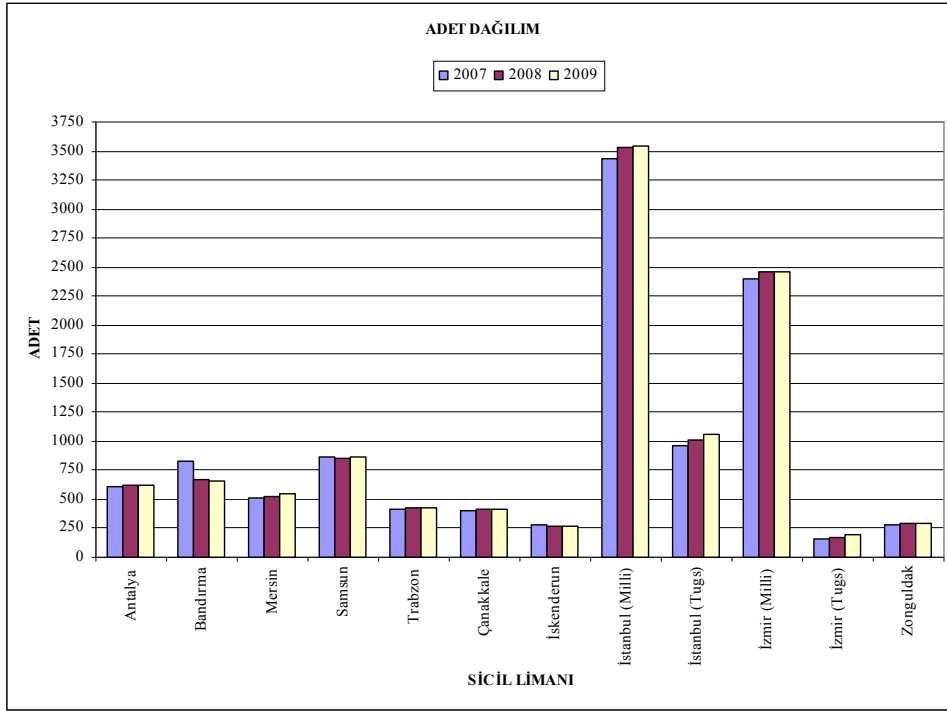
Türk bayraklı gemilerimizin yaş ortalaması 17,5 olarak bilinirken, yabancı bayraktaki gemilerin yaş ortalaması ise 18,6 olarak belirtilmiştir [16].

2.4 Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Sicil Limanlarına Göre Yıllık Gelişimi

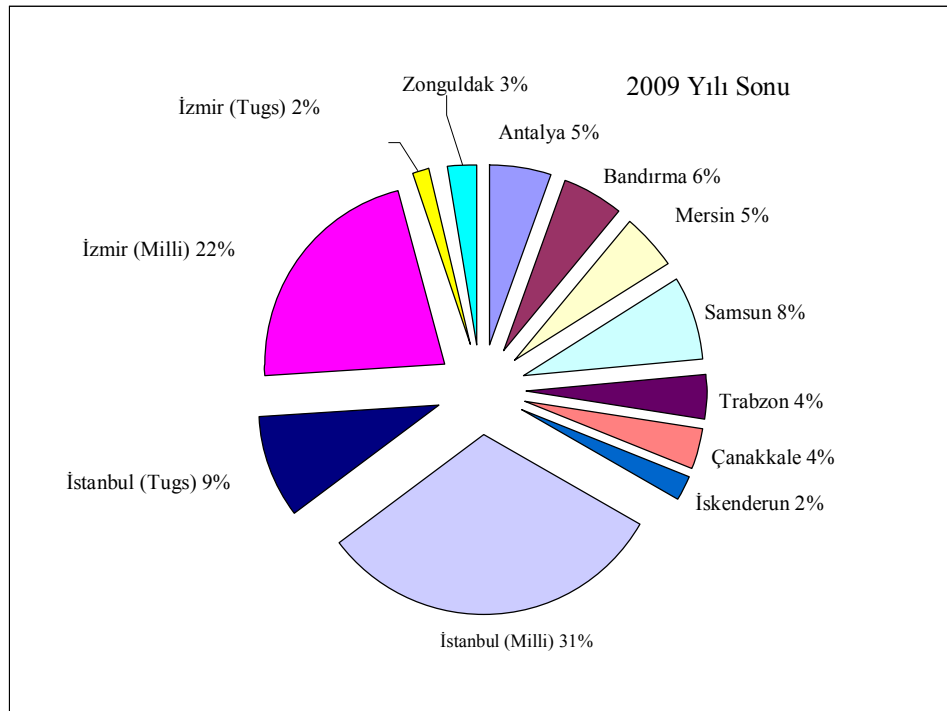
Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Milli Gemi Siciline kayıtlı olan tüm gemilerin sicil limanlarına göre yıllık gelişimini Çizelge 2.3'te gösterildiği gibidir [1].

Çizelge 2.3 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre yıllık gelişimi

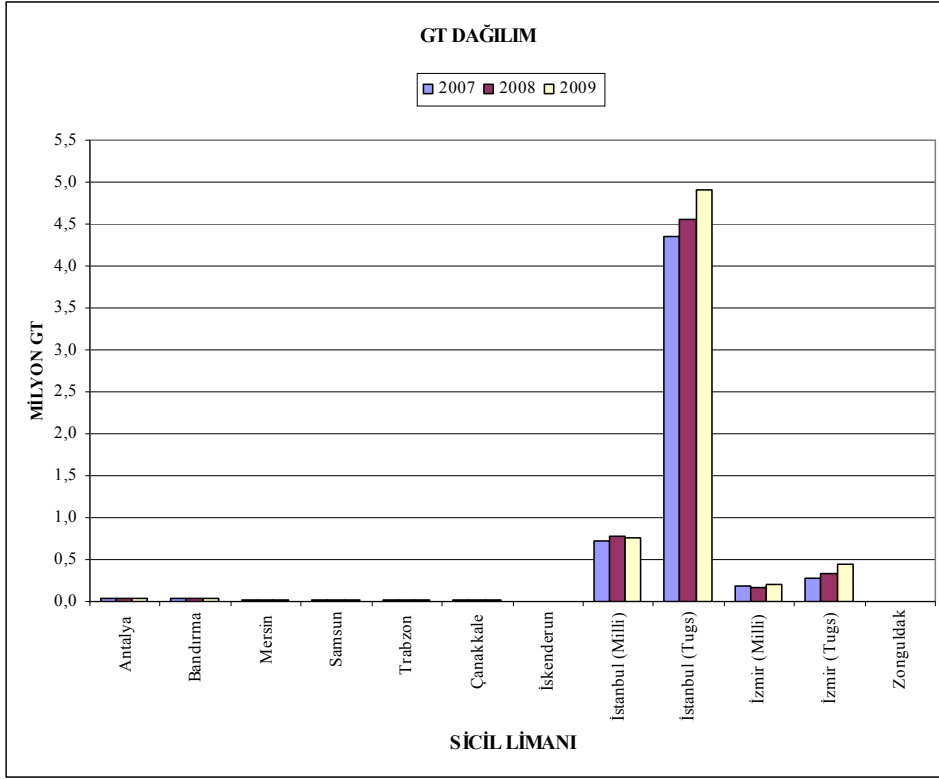
Gemi Sicil Limanı	Adet			GT			DWT		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Antalya	614	617	617	30.523	29.730	30.016	1.973	2.053	1.969
Bandırma	830	673	657	38.251	36.163	35.011	4.496	3.430	2.652
Mersin	509	519	542	20.511	21.562	22.840	9.103	9.550	9.450
Samsun	866	855	870	26.244	26.296	27.345	880	800	948
Trabzon	409	421	428	25.590	27.120	27.008	12.383	12.442	12.287
Çanakkale	400	413	414	10.825	10.473	11.089	2.513	2.371	2.528
İskenderun	275	266	270	8.745	7.882	7.362	198	194	194
İstanbul	3.437	3.525	3.539	730.321	770.508	760.626	377.279	427.368	364.128
İstanbul (Tugs)	961	1.006	1.062	4.346.839	4.549.211	4.899.748	6.331.859	6.584.489	7.051.541
İzmir (Milli)	2.393	2.454	2.464	186.604	157.801	194.766	115.631	76.866	123.049
İzmir (Tugs)	153	173	189	284.503	335.042	436.494	387.019	448.313	625.066
Zonguldak	279	293	297	8.178	8.273	8.334	525	558	525
TOPLAM	11.126	11.215	11.353	5.717.142	5.980.067	6.460.693	7.243.862	7.568.436	8.194.339



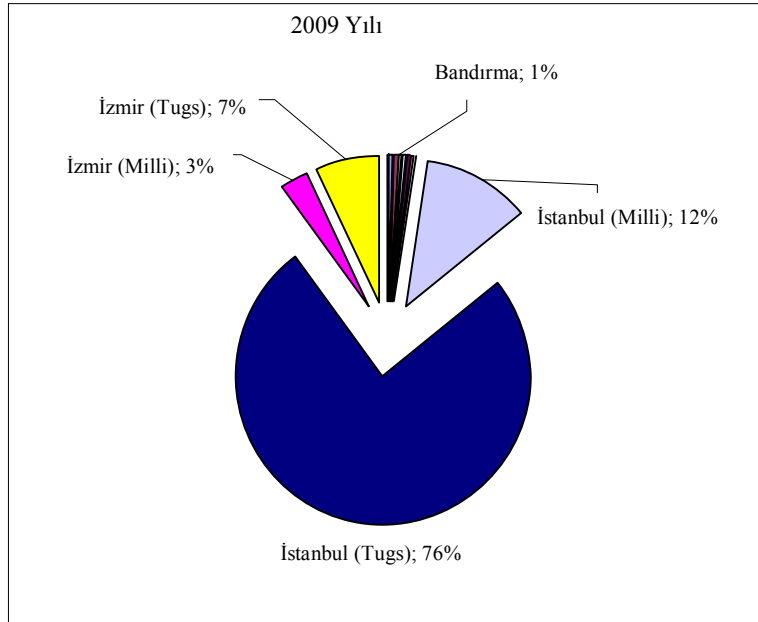
Şekil 2.5 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre adet olarak dağılımı



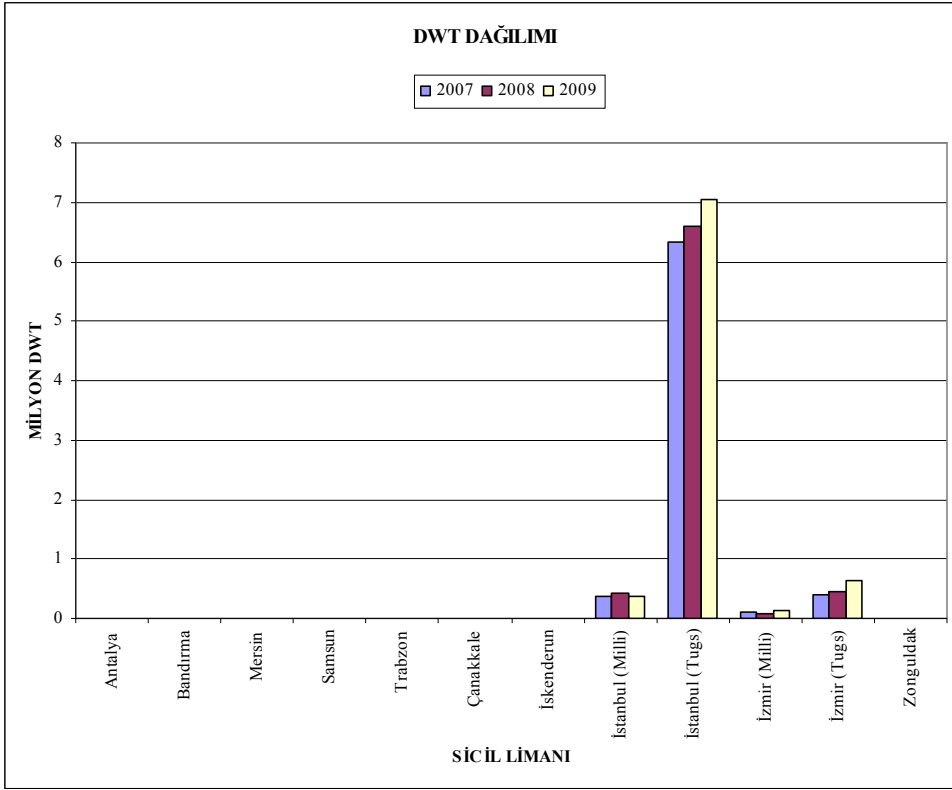
Şekil 2.6 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre adet olarak % dağılımı



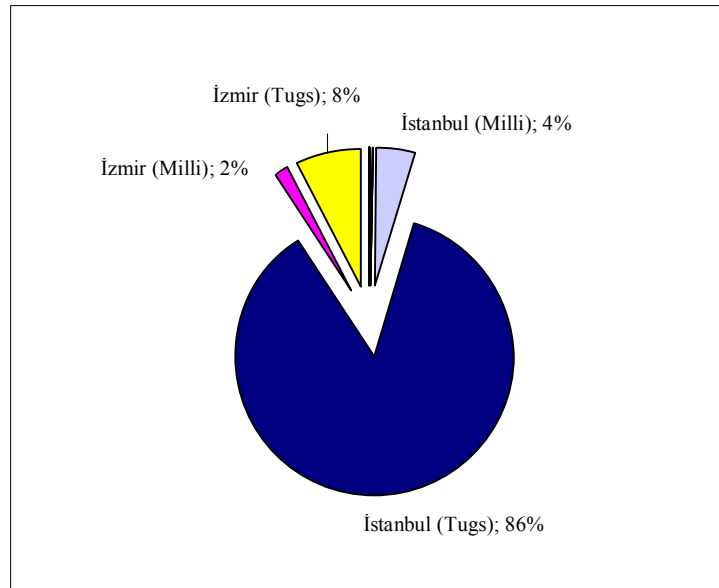
Şekil 2.7 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre gt olarak dağılımı



Şekil 2.8 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre gt olarak % dağılımı



Şekil 2.9 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre dwt olarak dağılımı



Şekil 2.10 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı olan gemilerin sicil limanlarına göre dwt olarak % dağılımı

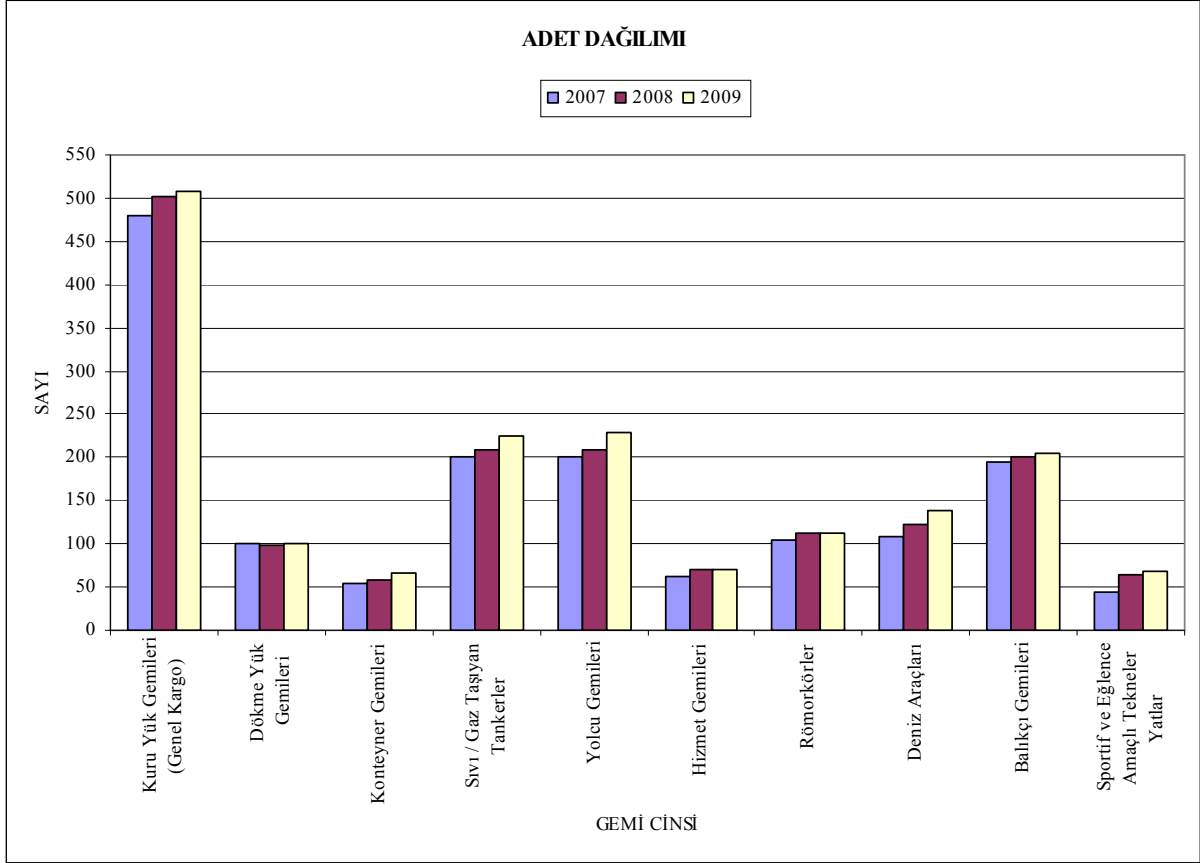
2.5 Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin Dwt ve Adet Bazında Yıllık Gelişimi

2009 yılı sonu itibari ile 150 GT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 1722 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 29,5'ini Kuru yük gemileri, % 13,24'ünü Yolcu gemileri, % 13,1'ini Sıvı/Gaz taşıyan Tankerler, % 11,9'unu Balıkçı gemileri, % 8,07'sini Deniz araçları, % 6,56'sını Römorkörler, % 5,81'ini Dökme yük gemileri, % 4,12'sini Hizmet gemileri, % 3,83'ünü Konteyner gemileri ve geri kalan % 3,95'ini de Sportif ve Eğlence amaçlı tekneler ile yatlar oluşturmaktadır. Türk Deniz Ticaret Filosunun 2007-2009 yılları arasındaki gemi cinslerinin (10'lu grup) adet ve DWT olarak değişimi Çizelge 2.4'te olduğu gibidir [1].

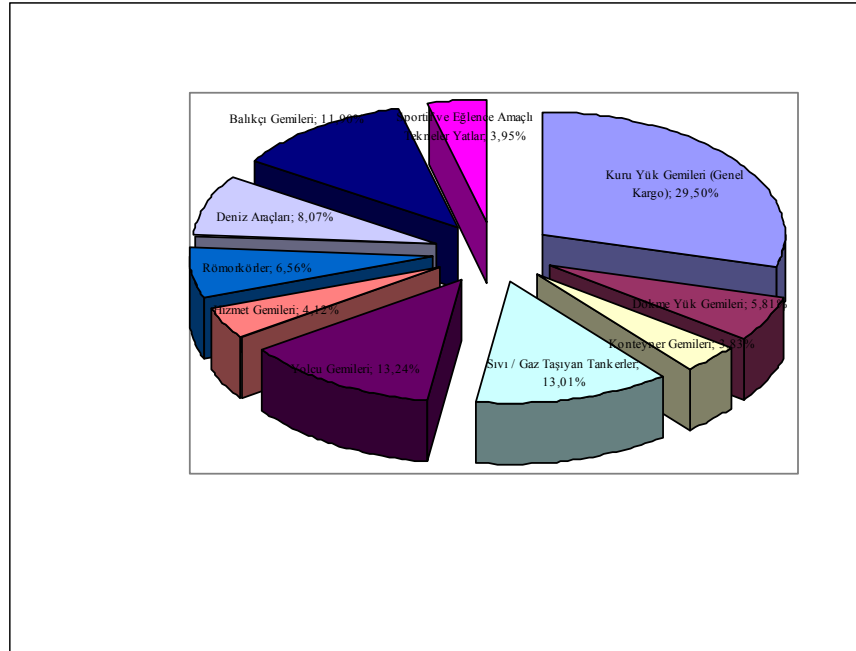
Çizelge 2.4 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt ve adet bazında yıllık gelişimi

(150 GT ve üzeri, 10' lu grup)

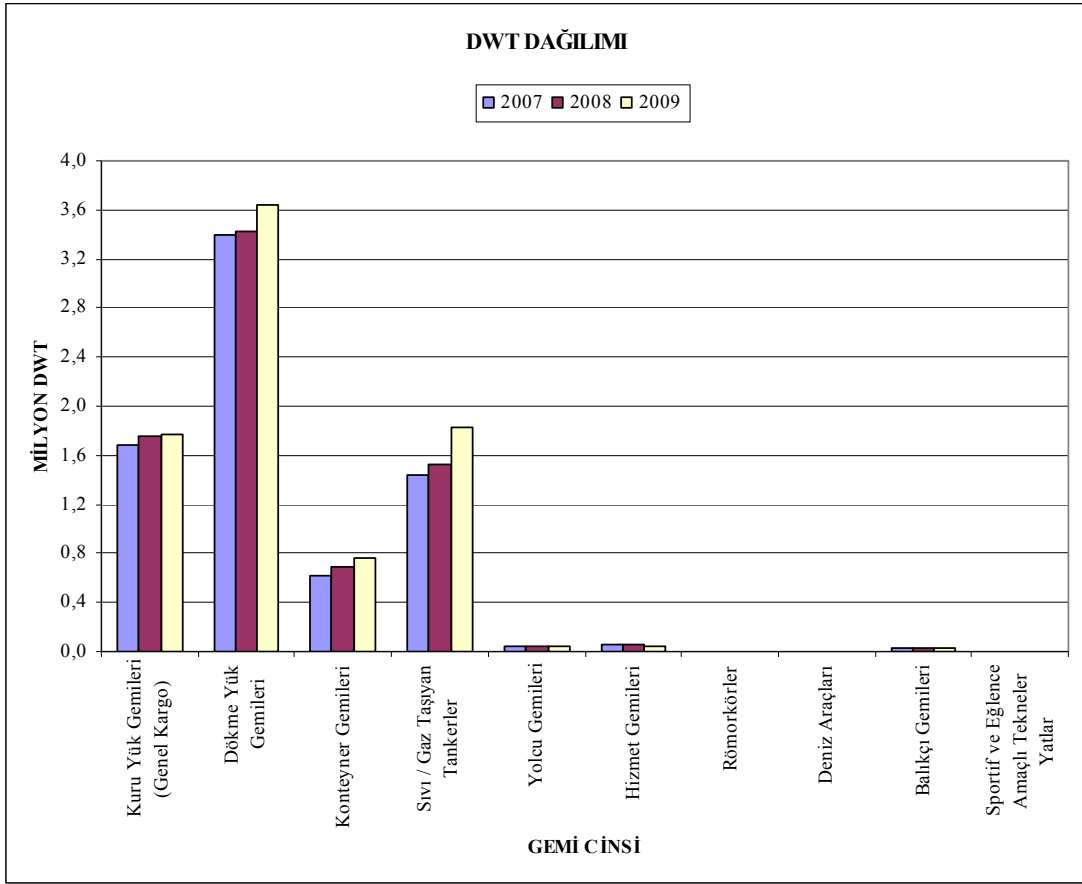
Gemi Cinsi (10'lu Grup)	Yıllar					
	2007		2008		2009	
	Ade t	DWT	Ade t	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	480	1683396	502	1748799	508	1768424
Dökme Yük Gemileri	100	3392390	98	3430690	100	3633125
Konteyner Gemileri	55	622893	59	683778	66	767738
Sıvı / Gaz Taşıyan Tankerler	201	1437834	209	1527137	224	1833360
Yolcu Gemileri	201	41656	209	40312	228	40677
Hizmet Gemileri	63	50862	71	54444	71	40538
Römorkörler	104	2590	112	3088	113	3088
Deniz Araçları	108	4155	123	2826	139	2826
Balıkçı Gemileri	194	31834	201	28370	205	28409
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	45	2131	65	2474	68	2402
Toplam	1551	7269241	1649	7521919	1722	8150588



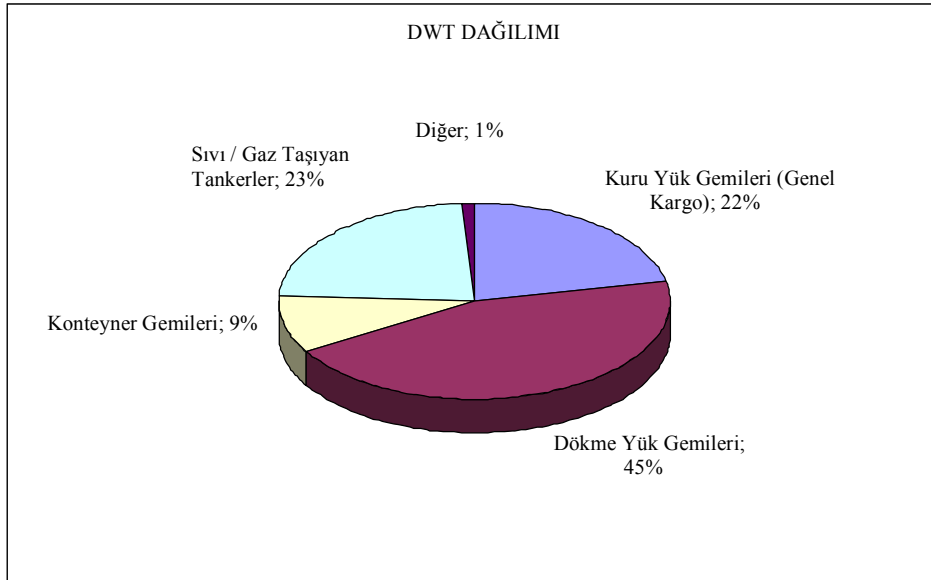
Şekil 2.11 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet bazında yıllık gelişimi



Şekil 2.12 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet olarak 2009 yılı dağılımı



Şekil 2.13 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt bazında yıllık değişimi

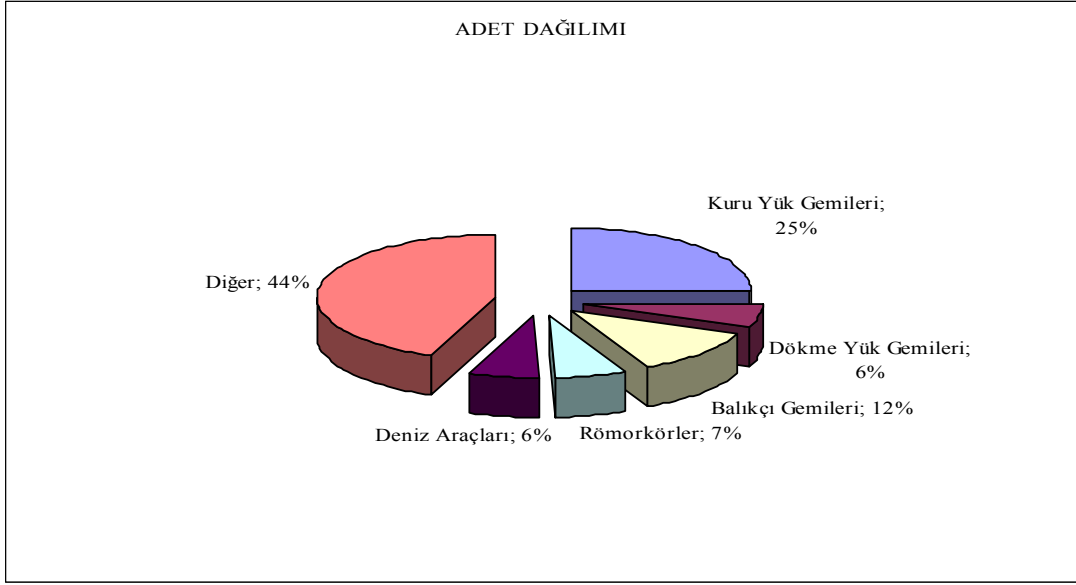


Şekil 2.14 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt olarak 2009 yılı sonu dağılımı

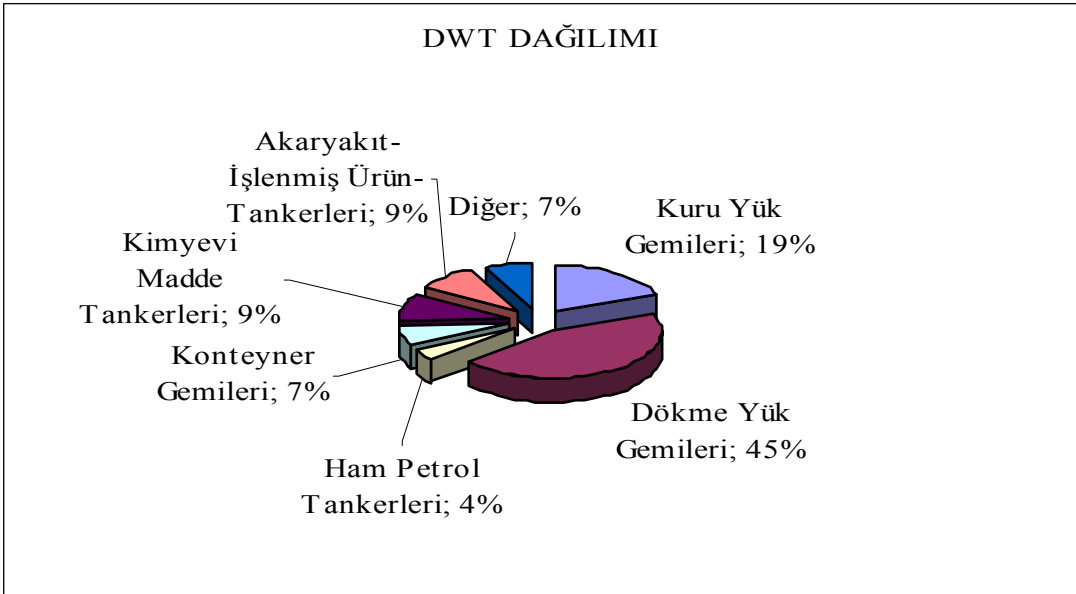
Türk Deniz Ticaret Filosunun 2007-2009 yılları arasındaki gemi cinslerinin (30'lu grup) adet ve DWT olarak değişimi Çizelge 2.5'te olduğu gibidir [1].

Çizelge 2.5 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt ve adet bazında yıllık gelişimi
(150 GT ve Üzeri, 30' lu Grup)

Gemi Cinsi (30'lu Grup)	Yıllar					
	2007		2008		2009	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	424	1.495.138	430	1.547.329	431	1.550.319
Dökme Yük Gemileri	100	3.392.390	97	3.427.040	100	3.633.125
Konteyner Gemileri	38	494.577	40	542.572	42	592.060
Konteyner/Kuruyük Gemileri	16	122.055	18	134.945	23	169.417
Konteyner Ro-Ro	1	6.261	1	6.261	1	6.261
Ro-Ro Gemileri (Sadece Araç)	25	141.579	25	141.910	30	171.701
Ro-Ro/Yolcu Gemisi (Feri)	37	59.088	54	75.619	54	59.939
Tren Ferisi/Ro-Ro	4	7.566	4	7.566	4	7.566
Ham Petrol Tankerleri	2	316.372	3	467.372	2	303.622
Akaryakıt- İşlenmiş Ürün- Tankerleri	102	728.461	95	582.968	88	720.519
Kimyevi Madde Tankerleri	61	334.790	76	432.016	98	764.405
Lpg/Lng Tankerleri	7	27.899	7	27.906	6	25.888
Asfalt Tankerleri	1	1.862	1	1.862	2	4.632
Bitkisel / Hayvansal Yağ Tankeri	6	16.540	1	518	1	518
Su Tankerleri	15	6.894	15	6.894	15	6.592
Yolcu Gemileri	76	11.924	83	11.876	85	9.632
Feribot (Yolcu-Araba-Kuru yük)	34	5.529	35	5.860	37	7.226
Şehir Hatları Deniz Otobüsü- Sadece Yolcu	22	3.029	19	1.531	25	1.531
Şehir Hatları Deniz Otobüsü - Yolcu/Araç	0	0	2	0	2	0
Yolcu Motorları	58	1.127	59	999	67	1.115
Balıkçı Gemileri	194	31.834	201	28.370	205	28.409
Römorkörler	104	2.590	112	3.088	113	3.088
Hizmet Gemileri	64	55.877	76	62.045	77	47.722
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri- Sadece	0	0	0	0	0	0
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri - Yolcu Araç	1	72	1	72	1	72
Bilimsel Araştırma Gemileri	5	0	5	0	5	0
Deniz Araçları	80	4.155	94	2.846	107	2.826
Yüzer Havuz/Vinç	29	0	30	0	33	0
Ticari Yat	45	2.131	49	2.197	51	2.125
Özel Yat	0	0	16	277	17	277
TOPLAM	1.551	7.269.740	1.649	7.521.939	1.722	8.120.587



Şekil 2.15 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet olarak 2009 yılı dağılımı



Şekil 2.16 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt olarak 2009 yılı dağılımı

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2007-2009 yılları arasındaki gemi cinslerinin 1000 GT ve üzeri olan gemiler için (10'lu grup) adet ve DWT olarak değişimi Çizelge 2.6, 2.7 ve 2.8'de olduğu gibidir [1].

Çizelge 2.6 Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilerin adet ve dwt dağılımı
(1000 GT ve Üzeri, 10'lu Grup)

Gemi Cinsi (10'lu Grup)	TUGS					
	Ad.	%	GT	%	DWT	%
Kuru Yük Gemileri	310	51	1.328.538	26	1.523.685	20
Dökme Yük Gemileri	94	15	2.075.310	40	3.547.507	47
Konteyner	60	10	509.038	10	655.502	9
Sıvı/Gaz Taşıyan Tankerler	121	20	1.021.121	20	1.721.617	23
Yolcu Gemileri	19	3	120.320	2	26.181	0
Hizmet Gemileri	3	1	25.242	1	19.774	0
Römorkörler	0	0	0	0	0	0
Deniz Araçları	2	0	55.787	1	0	0
Balıkçı Gemileri	1	0	12.358	0	17.913	0
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	610	100	5.147.714	100	7.512.180	100

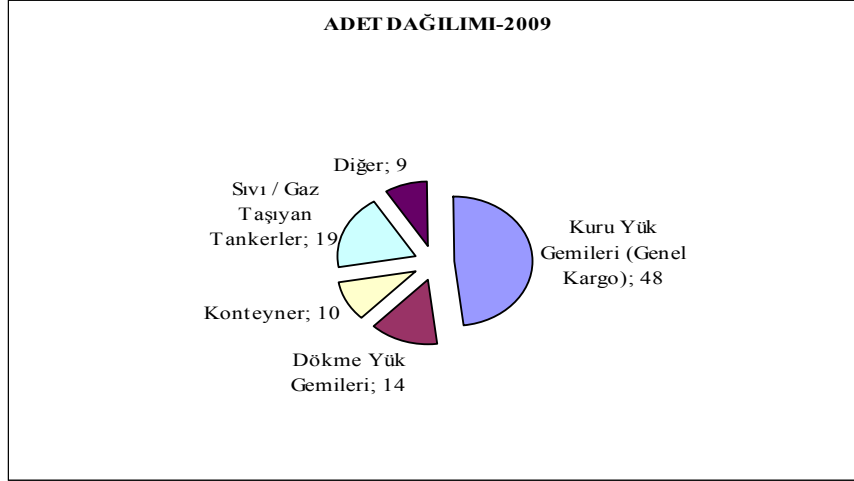
Çizelge 2.7 Milli gemi siciline kayıtlı gemilerin adet ve dwt dağılımı
(1000 GT ve Üzeri, 10'lu Grup)

Gemi Cinsi (10' lu Grup)	MGS					
	Ad.	%	GT	%	DWT	%
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	20	27	44.004	7	61.715	18
Dökme Yük Gemileri	5	7	71.582	12	114.862	33
Konteyner	6	8	90.155	5	112.236	32
Sıvı/Gaz Taşıyan Tankerler	7	9	32.583	6	49.708	14
Yolcu Gemileri	3	4	20.352	3	5.757	2
Hizmet Gemileri	3	4	5.824	1	2.675	1
Römorkörler	1	1	1.565	0	0	0
Deniz Araçları	29	39	321.580	54	1.726	0
Balıkçı Gemileri	0	0	0	0	0	0
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	1	1	4.701	1	1.540	0
TOPLAM	75	100	592.346	100	350.219	100

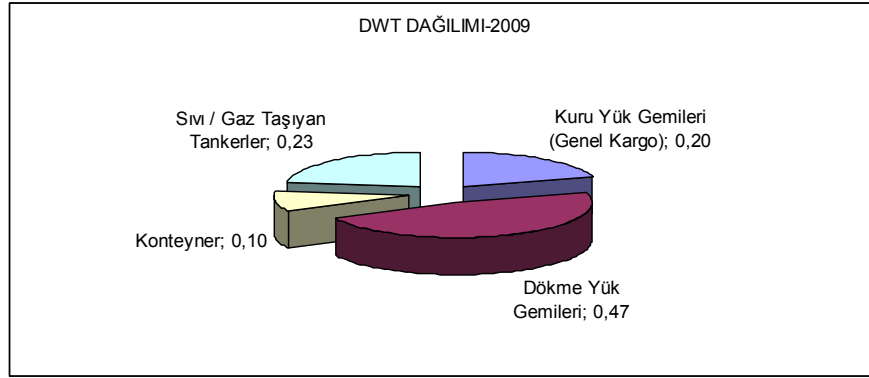
Çizelge 2.8 Türk uluslararası gemi sicili ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin adet ve dwt dağılımı

(1000 GT ve Üzeri, 10'lu Grup)

Gemi Cinsi (10'lu Grup)	TOPLAM					
	Ad.	%	GT	%	DWT	%
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	330	48	1.372.542	24	1.585.400	20
Dökme Yük Gemileri	99	14	2.146.892	37	3.662.369	47
Konteyner	66	10	599.193	10	767.738	10
Sıvı/Gaz Taşıyan Tankerler	128	19	1.053.704	18	1.771.325	23
Yolcu Gemileri	22	3	140.672	3	31.938	0
Hizmet Gemileri	6	1	31.066	1	22.449	0
Römorkörler	1	0	1.565	0	0	0
Deniz Araçları	31	5	377.367	7	1.726	0
Balıkçı Gemileri	1	0	12.358	0	17.913	0
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	1	0	4.701	0	1.540	0
TOPLAM	685	100	5.740.060	100	7.862.398	100



Şekil 2.17 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin adet olarak 2009 yılı dağılımı



Şekil 2.18 Türk deniz ticaret filosu gemi cinslerinin dwt olarak 2009 yılı dağılımı

2009 Yılı sonu itibari ile 1000 GT ve üzeri Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerin (23'lü grup) dağılımını Çizelge 2.9'da görüldüğü gibidir [1].

Çizelge 2.9 Türk deniz ticaret filosu

(1000 GT ve Üzeri, 23' lü Grup)

Gemi Cinsi (23' lü Grup)	TUGS			MGS			Toplam		
	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT
Kuru Yük	254	865.076	1.313.503	16	39.040	59.974	270	904.116	1.373.477
Dökme Yük	94	2.075.310	3.547.507	5	71.582	114.862	99	2.146.892	3.662.369
Konteyner	37	384.266	482.180	5	88.435	109.880	42	472.701	592.060
Konteyner/ Kuru Yük	22	120.379	167.061	1	1.720	2.356	23	122.099	169.417
Konteyner/RO-RO	1	4.393	6.261	0	0	0	1	4.393	6.261
RO-RO Gemisi (Sadece Araç)	19	370.268	166.950	0	0	0	19	370.268	166.950
RO-RO / Yolcu Gemisi (Ferry)	46	156.982	58.067	1	1.077	441	47	158.059	58.508
Tren Ferisi / RO-RO	1	15.195	6.266	3	3.887	1.300	4	19.082	7.566
Ham Petrol tankeri	2	159.837	303.622	0	0	0	2	159.837	303.622
Akaryakıt Ürün Tankeri	19	343.705	641.431	3	21.739	33.866	22	365.444	675.297
Kimyevi Madde Tankeri	93	491.572	748.814	3	8.944	13.072	96	500.516	761.886
LPG / LNG Tankeri	6	24.611	25.888	0	0	0	6	24.611	25.888
Asfalt Tankeri	1	1.396	1.862	1	1.900	2.770	2	3.296	4.632
Yolcu Gemisi	1	4.142	525	2	18.447	5.236	3	22.589	5.761
Feribot	5	30.761	4.555	1	1.905	521	6	32.666	5.076
Şehir Hatları / Otobüsü (Yolcu)	2	5.390	0	0	0	0	2	5.390	0
Balıkçı	1	12.358	17.913	0	0	0	1	12.358	17.913
Römorkörler	0	0	0	1	1.565	0	1	1.565	0
Hizmet gemileri	3	25.242	19.774	3	5.824	2.675	6	31.066	22.449
Deniz Araçları	1	1.663	0	9	21.195	1.726	10	22.858	1.726
Yüzer Havuz / Vinç	1	54.124	0	20	300.385	0	21	354.508	0
Ticari Yat	0	0	0	1	4.701	1.540	1	4.701	1.540
TOPLAM	610	5.147.713	7.512.179	75	592.346	350.219	685	5.740.058	7.862.398

3. LİMAN DEVLETİ DENETİMİ KONUSUNDA YAPILAN BÖLGESEL DÜZENLEMELER

3.1 Giriş

Denizyolu taşımacılığında yaşanan artış sonucu deniz kirliliğinin ve deniz kazası riskinin artması, uluslararası toplumun deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması konusunda işbirliği yapılmasını gerekli kılmıştır. Çevre korunması konusunda 1970’li yıllarda yoğunlaşan uluslararası çabalara özellikle IMO’nun önderlik ettiği uluslararası sözleşmelerin ve uygulamaların büyük katkısı olmuştur. Gemilerin bu sözleşmelerde belirtilen uluslararası standartlara uygunluğunun sağlanmasındaki yetki ise temel olarak bayrak devletlerine bırakılmıştır (UNCLOS, Article 94). Ancak yaşanan büyük deniz kazaları sonrasında mevcut uluslararası düzenin yeterli olmadığı anlaşılmıştır.

Deniz çevresinin korunması ve seyir güvenliğinin sağlanması açısından daha başarılı bir uluslararası sistem getirme amacıyla bir yandan sözleşmelerde yenilikler ve değişiklikler yapılmış, diğer yandan da uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmeyen bayrak devletlerinin sebep olduğu olumsuzlukların ortadan kaldırılmasına çalışılmıştır. Bu amaçla bayrak devleti yetkisine ek olarak uluslararası sözleşmelere liman devleti denetimi de dâhil edilmeye başlanmıştır.

Liman devleti denetiminin amacı, gemilerin uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartlara uygunluğunu denetlemede yetersiz kalan bayrak devletlerinin -özellikle de kolay bayrak devletlerinin- sebep olduğu açığı gidererek, standart altı gemilerin denizlerden temizlenmesini sağlamaktır. Zira gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ile denizde can ve mal güvenliğinin sağlanarak kazaların azaltılması ancak uluslararası standartlara uygun güvenli gemilerin işletilmesi ile mümkün olabilecektir.

Liman devleti denetimi, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi, seyir güvenliğinin sağlanması, gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi amacıyla, bir devletin limanında bulunan yabancı gemilerin çeşitli açılardan uluslararası standartlara uygunluğunun denetlenmesidir. Bayrak devletleri tarafından gemilere verilen belgelerin kimi zaman geminin gerçek fiziki durumunu yansıtmaması ve özellikle kolay bayrak devletlerinin gemilerin düzenli denetlenmesi görevini yerine getirmemeleri sebebiyle,

uluslararası toplum ek bir savunma hattı olarak liman devleti yetkisini uluslararası deniz hukukuna takdim etmiştir.

3.2 Liman Devleti Denetiminde Bölgesel İşbirliğine Gidilmesinin Sebepleri

Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesinde ve standart altı gemilerle mücadelede devletlerin milli uygulamalarının tek başına yeterli olmaması, bu konuda işbirliği yapılmasını gerekli kılmıştır. Liman devleti denetimi açısından en yararlı görülen işbirliği türünün ise bölgesel işbirliği olduğu sonucuna varılmıştır (Hare, 1997).

Dünyanın farklı bölgeleri farklı karakteristik özellikler taşıdığından, liman devleti denetimi uygulaması konusunda evrensel bir sistem getirme teşebbüsünün daha başlangıçta başarısızlığa mahkûm olacağını düşünen IMO'da üyelerinin liman devleti denetimi uygulamasında bölgesel bir işbirliğine gitmelerini özendirmiştir (Fernando, 1999).

Liman devleti denetiminde devletlerin bölgesel işbirliği yapma yoluna gitmesinin çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Öncelikle liman devletlerinin tek taraflı olarak denetim uygulaması birçok soruna yol açabilecektir. Bölgesel işbirliğinin liman devleti denetimi uygulamasında en etkin yol olarak görülmemesinin sebeplerinden biri, uygulanacak uluslararası standartlar konusunda netlik ve süreklilik sağlanacak olmasıdır. Genellikle gemiler aynı coğrafi bölgedeki farklı devletlerin limanlarını ziyaret etmektedirler. Liman devleti denetiminin uygulanış biçimiyle ilgili aynı bölgede farklı sistemlerinin bulunması, denizcilik açısından bir belirsizlik ortamı yaratarak, ancak standart kurullarla etkin işleyebilecek olan denizcilik endüstrisinin zarar görmesine sebep olabilecektir. Bölgesel işbirliği yapılması ile gemiler uğradıkları farklı limanlarda farklı düzenlemelere uymak zorunda kalmayacaklardır. Sonuç olarak liman devleti denetimlerinin bir örnek ve eşgüdümlü uygulanması denizcilik endüstrisi açısından büyük önem taşımaktadır (Pamborides, 1999).

Bölgesel işbirliğinin sağladığı faydalardan bir diğeri, limanlar arasında haksız rekabet yapılmasının önüne geçilmesidir. Liman devletlerinin denetim uygulamaları konusunda bölgesel bir işbirliği olmadığında, standart altı gemiler daha gevşek denetim uygulamaları olan limanları kullanma imkânına sahip olabileceklerdir. Bu durum ise hem daha sıkı uygulamalar yapan liman devletlerinin ekonomik açıdan zarar görmesine hem de standart altı gemilerin var olmaya devam etmesine yol açacaktır.

Bölgesel işbirliği ayrıca komşu devletlerin de bölgelerini ziyaret eden gemiler üzerinde daha etkin bir denetim uygulamalarını sağlamaktadır. Bölge devletleri arasındaki bilgi paylaşımı, aynı gemilerin üst üste gereksiz şekilde denetlenmesini ve gemilere gereksiz zahmet verilmesini engelleyerek, devletlerin hedef gemilere odaklanmasını sağlamaktadır. Her coğrafi bölgenin kendine özgü nitelikleri ve hassasiyetleri olduğundan, o bölgenin menfaatleri en iyi şekilde bölge devletlerinin bilgi kaynaklarını ve tecrübelerini bir araya getirerek koordine etmesi ile korunabilecektir.

3.3 Liman Devleti Denetimi Konusundaki Bölgesel Düzenlemeler

Günümüzde dokuz adet bölgesel liman devleti denetimi düzenlemesi bulunmaktadır. Bölgesel liman devleti denetimine ilişkin örnek model 1982 tarihli Paris Mutabakat Zaptı ile getirilen düzenlemedir. Bölgesel mutabakat zabıtlarının tümü büyük ölçüde ilk örnek olan Paris Mutabakat Zaptı'na benzemektedir. Hedeflenen denetim oranı, denetlemede öncelik verilecek gemiler gibi bazı konular dışında tüm mutabakat zabıtları genel olarak benzer hükümler içermektedirler.

Örneğin tüm bölgesel liman devleti denetimi mutabakat zabıtlarının giriş bölümünde “... standart altı gemilerin işletilmesini önlemek için, liman devletleri tarafından etkin faaliyetlerde bulunulması gerektiğinin ve limanlar arasındaki rekabet koşullarının olumsuz etkilenmemesi gereğinin bilincinde olarak; uyumlu bir liman devleti denetimi sisteminin, işbirliği ve bilgi alışverişinin güçlendirilmesinin gereğine inanarak; bu amaçlar için gelişmiş ve etkili bir Liman Devleti Kontrol sistemi oluşturacak ve yürütecektir...” şeklinde ifadeler bulunmaktadır (95/21 EC, Article 1).

Paris Mutabakat Zaptı'nın 2. bölümünde ve benzer şekilde diğer mutabakat zabıtlarında; bölgesel liman devleti denetimi uygulamasının hukuki dayanağı olan uluslararası sözleşmelerden birini onaylamamış bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi, mutabakat zaptına taraf bir devletin limanına girdiğinde, bu gemiye karşı “*daha hoşgörülü muamelede bulunulmayacağı*” belirtilmektedir (95/21 EC, Article 2).

Mutabakat zabıtları denetim konusunda taraf devletler için hukuken bağlayıcı olan uluslararası sözleşmeleri esas almaktadırlar. Mutabakat zabıtlarında yer alan hükümler liman devletinin, geminin bayrağına bakılmaksızın tüm gemilere karşı, gemideki eksikliklerin bulunması ve giderilmesi amacıyla soruşturma ve alıkoyma gibi belirli

uygulama yetkileri kullanmasını düzenlemektedir.

3.4 Bölgesel Düzenlemelerin Hukuki Statüsü

Liman devleti denetimi konusundaki bölgesel mutabakat zabıtları, taraf devletlerin denizcilik İdareleri arasında imzalanan ve işbirliği çerçevesinde uygulanan idari anlaşmalar görünümündedir. Mutabakat zabıtlarına taraf olan devletlerin taahhüdünün niteliği konusunda, diğer bir ifadeyle bu düzenlemelerin antlaşmalar gibi hukuken bağlayıcı olup olmadıkları konusunda doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Bazı yazarlar mutabakat zabıtlarının uluslararası antlaşmalarla eşit derecede hukuken bağlayıcı olduklarını ifade ederken (Payoyo, 1999), bazı yazarlar ise bunların taraflar açısından hukuken bağlayıcı bir antlaşmaya girmeme isteklerini yansıttığını ileri sürmektedir (Kasoulides, 1993).

Liman devleti denetimi konusunda imzalanan bölgesel mutabakat zabıtlarının hükümleri incelendiğinde, bunların genel hedefler ortaya koyan bildiriler olmadığı, bilakis son derece açık ve ayrıntılı oldukları görülmektedir. Bölgesel mutabakat zabıtlarının antlaşmalar gibi hukuken bağlayıcı olmadığını ileri sürenlere katılmadan, söz konusu mutabakat zabıtlarında yer alan düzenlemelerin, devletlerin taahhüdünü yansıttığı sürece bu metinlerin de uluslararası antlaşma olarak değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyim.

Ayrıca liman devleti denetimine ilişkin bölgesel mutabakat zabıtlarının hepsini eşit şekilde değerlendirmek de doğru bir yaklaşım değildir. Örneğin Tokyo Mutabakat Zaptı, giriş bölümünde açıkça, söz konusu mutabakat zaptının hukuken bağlayıcı bir belge olmadığını belirtirken; diğer mutabakat zabıtlarında bu tür bir hüküm bulunmamaktadır. Ayrıca yine Tokyo Mutabakat Zaptı ve Karayıpler Mutabakat Zaptı'nda devletlerin limanlarına gelen yabancı gemileri denetlemesine ilişkin düzenlemede; denetim "*yapacaklardır*" değil; "*yapmaya gayret edeceklerdir*" şeklinde daha esnek bir ifade bulunurken (Tokyo MoU, Bölüm 1.4), liman devleti denetimine ilişkin diğer mutabakat zabıtlarında ise, daha kesin bir taahhüt niteliğinde "*yapacaklardır*" ifadesi kullanılmıştır.

Görüldüğü gibi devletlerin mutabakat zabıtlarında ortaya koydukları irade ve niyetin "*hukuken bağlayıcı bir antlaşma yapma*" olup olmadığını belirlerken, mutabakat zabıtlarının ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu açıdan Tokyo Mutabakat Zaptı'nın giriş bölümünde "*hukuken bağlayıcı olmadığı*" yönündeki açık ifade sebebiyle, söz konusu mutabakat zaptının bir antlaşma olmadığı sonucuna varılması, aynı yorumun diğer

mutabakat zabıtları için de yapılabileceği anlamına gelmemektedir. Devletlerin mutabakat zabıtlarında yer alan taahhütlerinin, -aksi yönde açık hüküm içeren Tokyo Mutabakat Zaptı dışında- söz konusu metinlerin uluslararası antlaşma olarak kabul edilebilmesi için yeterli olduğu görüşünde olmakla birlikte; mutabakat zabıtlarının nasıl adlandırılması gerektiğini en iyi gösterecek olan şeyin, devletler tarafından uygulanış biçimi ve ilerideki gelişim seyri olacağı kanaatindeyim.

3.5 Bölgesel Nitelikteki İlk Teşebbüs: Hague Mutabakat Zaptı

1978 yılında yaşanan *Amoco Cadiz* felaketi, standart altı gemilere karşı, özellikle dünyanın en yoğun bazı limanlarını barındıran Kuzey Denizi'nde kesin bir eylemde bulunulması gerektiğini ortaya koymuştur. Bu deniz kazası emniyetli denizcilik açısından Avrupada daha sıkı düzenlemeler için güçlü bir siyasi ve kamu talebi neden oldu (Özçayır, 2001). 1978 yılında Kuzey Denizi liman devletleri uluslararası standartların uygulanmasında işbirliği yapılmasının gerekli olduğuna karar vererek, 1978 tarihli *Hague Mutabakat Zaptı*'ni imzalamıştır. Mutabakat Zaptı, taraf devletlerin limanlarını ziyaret edecek yabancı gemilerin çeşitli uluslararası sözleşmelere uygunluğunu denetlemede işbirliği yapması amacını taşımıştır. Ancak dört yıl süren uygulama, amacına ulaşmamış ve mutabakat zaptını imzalayan taraf devletlerin ortak bir bildirisini olmanın ötesine geçememiştir. Bu süre zarfında giderek güçlenen Avrupa Topluluğu, liman devletlerinin denetim konusunda ortak bir uygulama ve işbirliği yapmalarına büyük önem vermiştir. Zira Avrupa Topluluğu farklı üye devletler tarafından kabul edilen uygulamaların, topluluk içindeki serbest rekabete zarar vermesini önlemek istemiştir.

Avrupa Topluluğu Konseyi, deniz güvenliğinin sağlanması (Kasoulides, 1993) ve kirliliğin önlenmesiyle (Cuttler, 1995) ilgili uluslararası standartların uygulanmasına ilişkin olarak bir direktif hazırlamış, ancak taslak halindeki bu direktif hiçbir zaman yürürlüğe girememiştir. 1980 yılında Paris'te Fransız Hükümeti Bakanlar seviyesinde bir konferans toplamış ve teklif edilen direktif ile Hague Mutabakat Zaptı temelinde yeni bir belge hazırlanması için bir çalışma grubu kurmuştur (Pamborides, 1999). Bu çalışmalar sonrasında 1982 yılında Avrupa Denizcilik Bakanlığı temsilcilerinin katılımıyla Paris Konferansı toplanmış ve konferansın sonunda on dört Avrupa devleti tarafından imzalan Paris Mutabakat Zaptı kabul edilmiştir.

3.6 Mutabakat Zabıtlarında Yer Alan Hükümlerin Paris Mutabakat Zaptı Işığında Genel Olarak İncelenmesi

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 (Hare, 1997). Bu sebeple liman devleti denetimine ilişkin mutabakat zabıtları, örnek model olan Paris Mutabakat Zaptı'nın ışığında genel hatlarıyla ortaya konulduktan sonra, tüm bölgesel mutabakat zabıtlarının ayırt edici özellikleri kısmen tanıtılacaktır. Liman devleti denetimlerinde gemilerin denetim usulleri, gemilerde tespit edilen eksikliklerin giderilmesi ve gemilerin alıkonulmasına ilişkin inceleme ise Türkiye'nin liman devleti denetimi uygulaması bölümünde ayrıntılı olarak incelenecektir.

IMO, 1991 yılında kabul ettiği A.682 (17) sayılı Kararı ile tüm üye devletlere, 1982 tarihli Paris Mutabakat Zaptı örnek alınmak suretiyle, bölgesel liman devleti denetim sistemleri kurulması önerisinde ve bölgeler arası işbirliğinin geliştirilmesi çağrısında bulunmuştur. IMO tüm denizcilik idarelerinin uluslararası standartları belirten sözleşmelere uygunluğun sağlanması amacıyla ayrımcı olmayan bir temelde etkin bir liman devleti sistemi kurmalarını istemiştir.

Liman devleti denetimi konusunda, devletlerin bölgesel düzenlemeler yapmalarını teşvik eden Paris Mutabakat Zaptı ve A.682 (17) sayılı IMO kararının kabulü, bu konudaki diğer bölgesel mutabakat zabıtlarının imzalanmasına önderlik etmiştir. Bölgesel mutabakat zabıtlarını birbirinden farklı kılan çeşitli özellikler olmakla birlikte temelde hepsi Paris Mutabakat Zaptı ışığında hazırlanan benzer düzenlemelerdir.

Paris Mutabakat Zaptı'nın yürütme organı Liman Devleti Denetimi Komitesi, taraf idarelerin her birinin ve Avrupa Topluluğu Komisyonu'nun birer temsilcisinden oluşmaktadır. Komitenin sekreteryası Hague (La Haye)/Hollanda'da bulunmaktadır. Mutabakat zaptının resmi dilleri İngilizce ve Fransızca'dır.

Tüm bölgesel mutabakat zabıtlarının giriş bölümlerinde genelde birbirine yakın ifadeler kullanılmıştır. Örneğin Paris Mutabakat Zaptı'nın giriş bölümünde, deniz güvenliğinin arttırılması, deniz çevresini koruma gereksiniminin ve gemilerde yaşama ve çalışma koşullarının iyileştirilmesinin önemi, uluslararası belgelerde belirtilen standartların etkili uygulanmasına dair *“esas sorumluluğun, geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu*

devletin idaresine ait olduğu”, bununla birlikte standart altı gemilerin çalışmasını önlemek için, liman devletleri tarafından etkin faaliyetlerde bulunulması gerektiği; ayrıca limanlar arasındaki rekabet koşullarının olumsuz etkilenmemesi gerektiği; bu amaçlar için, gelişmiş ve uyumlu bir liman devleti denetimi sisteminin ve işbirliği ve bilgi alışverişinin güçlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir (Hare, 1997).

Mutabakat zabıtlarının ilk bölümünde, taraf idarelerin taahhütleri yer almaktadır. Taraf idareler ilk olarak bayrak ayrımı yapmaksızın, limanlarını ziyaret eden yabancı ticaret gemilerinin mutabakat zaptında atıfta bulunulan ilgili yasal belgelerde ve belgelerin yürürlükte olan tüm eklerinde belirtilen standartlara uygunluklarını temin etmek için, etkin bir liman devleti denetim sistemi oluşturacakları taahhüdünde bulunmaktadır.

Taahhütlerin yer aldığı bölümde daha sonra, her bir idarenin limanlarına gelen ticaret gemilerinin ne kadarını denetleyeceği konusunda bir (target factor) “*hedef oran*” belirlenmektedir. Zira mutabakat zabıtları, taraf idarelerin limanlarına gelen gemilerin belirli bir yüzdesini denetlemelerini gerektirmektedir. Öngörülen hedef oran her mutabakat zaptında farklı olabilmektedir.

Taahhütler bölümünde son olarak her bir idarenin mutabakat zaptının amaçlarının ilerlemesini sağlamak için diğer idarelerle iştişare içinde olacağı, işbirliği ve bilgi alışverişı yapacağı hükmü yer almaktadır (Paris Mou, Article 14).

Paris Mutabakat Zaptı’nda belirlenen *hedef denetim oranına göre*; Üye Devletlerin yetkili makamlarınca yıllık olarak yerine getirilecek olan gemi denetimlerinin toplam sayısı, son üç takvim yılına ait istatistiksel veriler temelinde yapılan hesaplamalara dayanarak, Üye Devletin limanlarına giriş yapan gemilerin yıllık ortalama sayısının en az %25’ine tekabül edecektir (95/21 EC, Article 5). Denetim için öncelik sırası belirlenirken idareler bilgi sisteminde gözüken hedef faktörü dikkate alacaklardır.

Her mutabakat zaptında liman devleti denetiminde esas alınacak yasal belgeler (uluslararası sözleşmeler) sayılmaktadır. Her idare yürürlükte olan ve taraf olduğu ilgili yasal belgeleri uygulayacaktır. Bir yasal belgede değişiklik yapılması durumunda, her idare yürürlükte olan ve kendisinin kabul ettiği değişiklikleri uygulayacaktır. Bir yasal belge uygulanırken, idareler söz konusu yasal belgeye taraf olmayan veya yasal belgede belirtilen büyüklüğün altında olan gemilere “*daha hoşgörülü muamele yapılmayacağı*” temin edecektir (2009/16 EC, Article 3.3).

Liman devleti denetimi mutabakat zabıtlarındaki en önemli hükümler, gemilerin denetlenmesi, gemideki eksikliklerin giderilmesi ve gemilerin alıkonulmasına ilişkin hükümlerdir (2009/16 EC, Article 19). Mutabakat zabıtlarında, içerdikleri hükümlerin, “devletlerin ilgili yasal belgelerle bağlantılı herhangi bir husus hakkında, yetkileri dâhilindeki tedbirleri alma haklarını sınırlayıcı olarak yorumlanmayacağı ve herhangi bir uluslararası sözleşme altındaki hak ve yükümlülüklere halel getirmeyeceği” belirtilmektedir.

Mutabakat zabıtları uyarınca denetimlerin idare tarafından yetkilendirilen ve idarenin sorumluluğu altında hareket eden, gerekli niteliklere sahip kişilerce yapılması gerekmektedir. Her mutabakat zaptında denetimi gerçekleştirecek personelin nitelikleri tanımlanmış durumdadır (2009/16 EC, Article 22).

Denetim için gemi seçilirken, idarelerin öncelik sırası belirlemeleri gerekmektedir. İdareler, kural olarak son altı ay içinde, diğer idarelerden biri tarafından denetlenen gemileri denetlemekten, denetim için açık gerekçeler olmadıkça kaçınmaya çalışmaktadırlar.

Denetim için gemi seçilirken, merkezi bilgisayar veri tabanından (SIRENAC) faydalanılmaktadır. Burada geminin özelliklerine ilişkin bilgiler ve geminin daha önceki denetim raporlarına ulaşılmaktadır. Uluslararası kurallara ve standartlarına ısrarla uymayan gemiler, mutabakat zabıtlarının sekreteryası tarafından hazırlanan “Kara Listeye” alınmaktadırlar. Bu tür gemiler geçmişte isim değişikliği yoluyla denetimleri ve yaptırımları önlemeye çalışmışlardır. Ancak artık her gemi bir IMO kimlik numarası ile kayıtlı olduğundan, bu tür kaçış yolları önlenmiştir (Ozcayır, 2001).

Liman devleti denetiminin ilk aşaması, liman devleti denetim görevlisinin gemiyi ziyaret ederek ilgili sözleşmelerde belirtilen belgeleri ve dokümanları denetlemesinden ibarettir. Eğer gemi uygun bulunursa, liman devleti denetim uzmanı (Port State Control Officer) gemi yöneticisine temiz (clean report) raporu verecektir. Daha sonra, geminin güvenilirliği ve denetleme sonucu memorandumların merkezi veri sistemine giriş yapılır.

Denetlenecek belgeler mutabakat zabıtlarının eklerinde ayrıntılı bir şekilde sayılmaktadır. Geçerli belgelerin bulunmaması durumunda ya da geminin, teçhizatın veya mürettebatının durumunun ilgili belgelerdeki gereklilikleri önemli ölçüde karşılamadığına inanmak için açık gerekçeler (2009/16 EC, Annex V) olması durumunda daha “*ayrıntılı denetim*”

yapılmaktadır (2009/16 EC, Article 13.3). Belirli gemilere de yılda bir kez “*genişletilmiş denetim*” yapılmaktadır.

Her bir idare ortaya çıkarılan her türlü eksikliğin giderilmesini sağlamak için gerekli çabayı sarf edecektir. Tüm eksikliklerin giderilmesi için tüm çabalar sarf edilmek şartıyla, geminin söz konusu eksikliklerin giderilebileceği bir limana gitmesine izin verilebilir.

İlk denetim ve ayrıntılı denetim sonucu olarak, geminin genel durumu, teçhizat, mürettebat ve bunların yaşam-çalışma koşullarının standart altı olduğunun tespit edildiği bazı istisnai durumlarda, idare denetimi askıya alabilmektedir (2009/16 EC, Article 19.5).

Güvenlik, sağlık veya çevre açısından açıkça tehlike arz eden eksikliklerin olması durumunda idare, kural olarak geminin limandan ayrılmasına izin vermeden önce söz konusu tehlikenin giderilmesini sağlayacaktır. Bu amaçla geminin alıkonulması veya geminin işleme devam etmesinin resmi olarak yasaklanması gibi gerekli işlemler yapılacaktır.

Geminin alıkonulmasına sebep olan eksikliklerin denetim limanında giderilememesi durumunda, idare bayrak devletinin yetkili makamları tarafından belirlenen ve kendisi tarafından da kabul edilen koşullara uyulması şartıyla, geminin en yakın tamir tersanesine gitmesine izin verebilmektedir (2009/16, Article 21.1).

Liman devleti tarafından belirlenen şartlara uymaksızın denize açılan veya belirlenen onarım tersanesine uğramayan gemilere bazı durumlarda mutabakat zaptına taraf devletlerin herhangi bir limanına giriş izni verilmeyebilecektir (2009/16, Article 21.4).

Mutabakat zabıtlarında ayrıca gemi sahibine, işletene veya ilgili ülkedeki temsilcisine geminin alıkonulması kararına veya gemiye limana giriş izni verilmemesi kararına karşı temyize gitme hakkı vardır. Temyize gidilmiş olması, alıkoyma veya giriş izni verilmemesine ilişkin kararların uygulanmasının iptalini gerektirmez (2009/16 EC, Article 20).

Mutabakat zaptı uyarınca denetim yapılırken, idarelerin gemilerin haksız alıkonulması ve geciktirilmesinden kaçınmak için mümkün olan bütün çabayı göstermeleri gerekmektedir. Mutabakat zabıtlarında yer alan hükümler haksız alıkoyma veya geciktirme sebebiyle tazminat açısından ilgili yasal belgelerdeki hakları etkilememektedir (2009/16 EC, Article 19.8).

Mutabakat zabıtlarının bilgi aktarımı başlıklı bölümlerinde, her bir idarenin, yaptığı denetim ve sonuçlarını, belirtilen usullere uygun olarak rapor edeceği hükmü yer almaktadır. Denetim raporlarındaki tüm ayrıntılar mutabakat zabıtlarının merkez bilgisayarlarındaki veri tabanına işlenmektedir (2009/16 EC, Article 24).

Mutabakat zabıtlarının organizasyon başlıklı bölümlerinde, taraf idarelerin her birisinin bir temsilcisinden oluşan bir komite kurulacağı ve komitenin üç aylık periyotlarda toplanacağı belirtilmektedir. Komite gemilerin denetimi, eksikliklerin giderilmesi, alıkoymaya dair usul ve uygulamaların etkin ve uyumlu olmasını sağlamak için gerekli tüm görevleri yerine getirecektir. Bu görevler arasında eğitim seminerlerinin düzenlenmesi, denetimlere ilişkin kılavuzlar geliştirilmesi, bilgi alışverişinin geliştirilmesi gibi konular bulunmaktadır.

Komitelerin görevlerini yerine getirmede yardımcı olması amacıyla her mutabakat zaptının bir de Sekretaryası bulunmaktadır. Sekretarya, mutabakat zaptının etkin yürütülmesini sağlamak amacıyla toplantılar hazırlama, evrak dağıtımı yapma, bilgi alışverişini kolaylaştırma ve raporlar hazırlama gibi görevleri üstlenmektedir.

Mutabakat zabıtlarının son bölümlerinde, değişiklik yapılmasına ilişkin usul düzenlenmektedir. Tüm idareler mutabakat zaptına değişiklik teklifinde bulunma hakkına sahiptirler. Mutabakat zaptının bölümlerinin değiştirilmesine yönelik teklifin komiteye sunulması gerekmektedir. Değişiklikler komitede hazır bulunan ve oy kullanan idare temsilcilerinin üçte iki çoğunluğu ile benimsenmektedir. Bu şekilde benimsenen bir değişiklik, Sekretarya tarafından taraf idarelere kabul için bildirilmektedir. Bir değişiklik, idarelerin komitedeki temsilcilerinin benimsemesinden itibaren altı aylık srenin sonunda ya da benimseme tarihinde komitede bulunan idare temsilcilerinin oybirliği ile belirledikleri herhangi bir farklı srenin sonunda, -söz konusu süre içinde bir idare tarafından Sekretaryaya bir itirazda bulunulmamışsa- kabul edilmiş sayılmaktadır. Bir değişiklik, kabul edildikten altmış gün sonra ya da komitedeki idare temsilcilerinin oy birliği ile belirledikleri herhangi başka bir srenin sonunda yürürlüğe girmektedir (2009/16 EC, Article 32).

3.7 Diğer Bölgesel Düzenlemelerin Tanıtılması

3.7.1 Latin Amerika Liman Devleti (Vina del Mar) Denetimi Anlaşması

Latin Amerika Liman Devleti Denetimi Anlaşması (Vina del Mar Anlaşması), 5 Kasım 1992 tarihinde Vina del Mar/Şili'de imzalanmıştır [3].

Üye devletler; Arjantin, Bolivya, Brezilya, Ekvator, Honduras, Kolombiya, Küba, Meksika, Panama, Peru, Şili, Uruguay, Venezüella'dır. Gözlemciler; IMO ve ROCRAM'dır.

Anlaşmanın yürütme organı olan Komite, üye devletlerin denizcilik idarelerinin birer temsilcisinden oluşmaktadır. Sekreteryası, Buenos Aires/Arjantin'dedir. Bilgi merkezi CIALA'dır. Anlaşmanın resmi dilleri İspanyolca ve Portekizce'dir.

Vina del Mar Anlaşması'nın hedef denetim oranına göre; anlaşmanın kabul edildiği tarihten itibaren azami üç yıllık süre içinde, farklı yabancı gemilerin en az % 20'sini denetlemek için tüm denizcilik idareleri çaba gösterecektir.

3.7.2 Asya Pasifik Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Asya Pasifik Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı (*Tokyo Mutabakat Zaptı*) 1 Aralık 1993 tarihinde Tokyo'da imzalanmış ve 1 Nisan 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Mutabakat zaptının 9. değişikliği 8 Kasım 2005'te kabul edilmiş ve 1 Ocak 2006'da yürürlüğe girmiştir [4].

Tokyo Mutabakat Zaptı'na üye devletler; Avustralya, Çin, Endonezya, Fiji, Filipinler, Japonya, Kanada, Şili, Kore Cumhuriyeti, Malezya, Papua Yeni Gine, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam, Yeni Zelanda, Hong Kong'dur.

Gözlemciler; Macao/Çin, Kore Demokratik Halklar Cumhuriyeti, Solomon Adaları, ABD Sahil Güvenlik, IMO, ILO, Paris Mutabakat Zaptı, Vina del Mar Mutabakat Zaptı, Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı, Karadeniz Mutabakat Zaptı'dır.

Tokyo Mutabakat Zaptı'nın Sekreteryası Tokyo'dadır. Bilgi merkezi APCIS Rusya Federasyonu Denizcilik İdaresinin gözetiminde Vladivostok'ta faaliyet göstermektedir. Mutabakat zaptının resmi dili İngilizce'dir.

Belirlenen *hedef denetim oranına göre*; her bir idare, komitenin koordinasyonu altında, denetleyeceği ayrı yabancı ticaret gemilerine ilişkin olarak uygun bir yıllık yüzde oranı belirleyecektir. Komite bölgedeki tüm faaliyetlerini ve etkinliğini izleyecektir. Komite bölgede yıllık denetim oranının bölgede faaliyet gösteren gemilerin toplam sayısının % 80'ine ulaşması için çaba sarf edecektir. Bu yüzde oranı, komite tarafından tespit edilecek belirli bir dönem içinde bölgedeki limanlara gelen gemi sayısına göre olacaktır.

3.7.3 Karayipler Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Karayipler Mutabakat Zaptı 9 Şubat 1996 tarihinde Christchurch/Barbados'ta imzalanmıştır. Mutabakat zaptını *imzalayan devletler*; Antigua ve Barbuda, Barbados, Dominik, Grenada, Guyana, Jamaika, Hollanda Antilleri, Surinam, Trinidad ve Tobago'dur. Mutabakat Zaptının Komitesine resmi *üye devletler*; Antigua and Barbuda, Barbados, Bahamalar, Cayman Adaları, Grenada, Jameika, Hollanda Antilleri, Trinidad ve Tobago'dur.

Gözlemciler; IMO, ILO, CARICOM Sekretaryası, IACS, Kanada, ABD, Hollanda, Paris Mutabakat Zaptı, Vina del Mar Mutabakat Zaptı ve Tokyo Mutabakat Zaptı'dır [5].

Mutabakat zaptının Sekretaryası Jamaika'da, bilgi merkezi CMIC Surinam'dadır. Mutabakat zaptının resmi dili İngilizce'dir.

Belirlenen *hedef denetim oranına göre*, mutabakat zaptının yürürlüğe girmesinden itibaren 3 yıllık sürede her bir devlet limanlarına gelen yabancı bayraklı ayrı gemilerin yıllık olarak en az % 15'ini denetleyecektir.

3.7.4 Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Akdeniz Mutabakat Zaptı 11 Temmuz 1997 tarihinde Valletta/Malta'da imzalanmıştır. Mutabakat zaptına *üye devletler*; Cezayir, Fas, İsrail, Kıbrıs, Lübnan, Malta, Mısır, Tunus, Türkiye, Ürdün'dür. *Gözlemciler*; IMO, ILO, Avrupa Topluluğu, Karadeniz Mutabakat Zaptı, Abuja Mutabakat Zaptı, Paris Mutabakat Zaptı, Fransa, Yunanistan, İtalya, Nijerya ve İspanya'dır [6].

Akdeniz Mutabakat Zaptı'nın Sekretaryası Alexandria/Mısır'dadır. Bilgi merkezi ise MEDSIS olup Casablanca/Fas'tadır. Mutabakat zaptının resmi dilleri, İngilizce, Fransızca

ve Arapça'dır.

Belirlenen hedef denetim oranına göre; her idare, mutabakat zaptının yürürlüğe girmesinden itibaren üç yıllık bir süre içinde, yıllık en az %15'lik bir denetim yapacaktır. Yüzde oranında son 12 ayda limanlara gelen ayrı yabancı ticaret gemi sayısı esas alınacaktır.

3.7.5 Hint Okyanusu Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı 5 Haziran 1998-22 Ocak 1999 tarihleri arasında Goa/Hindistan'da imzalanmış, 1 Nisan 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Mutabakat zaptına üye devletler; Avustralya, Eritre, Hindistan, İran, Kenya, Maldivler, Mauritius, Umman, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan, Tanzanya, Yemen ve Fransa'dır [7].

Gözlemciler; IMO, ILO, Karadeniz Mutabakat Zaptı, Equasis, Etiyopya, Orta ve Batı Afrika Mutabakat Zaptı, Tokyo Mutabakat Zaptı ve ABD Sahil Güvenliği'dir. Mutabakat zaptının Sekretaryası Goa/Hindistan'dadır. Bilgi sistemi IOCIS, Sekretaryanın gözetiminde Hindistan Bilgi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından işletilmektedir. Mutabakat zaptının resmi dili İngilizce'dir.

Belirlenen hedef denetim oranına göre; her idare, mutabakat zaptının yürürlüğe girmesinden itibaren üç yıl içinde, yıllık en az %10 oranında yapacaktır. Yüzde oranında son takvim yılında limanlara gelen ayrı yabancı ticaret gemi sayısı esas alınacaktır.

3.7.6 Batı ve Orta Afrika Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Batı ve Orta Afrika Bölgesi Mutabakat Zaptı (Abuja Mutabakat Zaptı) 22 Ekim 1999 tarihinde Abuja/Nijerya'da imzalanmıştır. Mutabakat zaptına üye olan ve birlikte çalışan devletler; Benin, Cape Verde, Fildişi Sahili, Gabon, Gambiya, Gana, Gine, Güney Afrika, Kongo, Liberya, Moritanya, Namibya, Nijerya, Sierra Leone, Senegal, Togo ve Angola'dır.

Mutabakat zaptının gözlemcileri, Mali, Burkina-Faso, Paris Mutabakat Zaptı, Latin Amerika Mutabakat Zaptı, Tokyo Mutabakat Zaptı, Karayip Mutabakat Zaptı, Akdeniz Mutabakat Zaptı, Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı, Karadeniz Mutabakat Zaptı, Riyad Mutabakat Zaptı, Orta ve Batı Afrika Denizcilik Otoritesi (MOWCA), Gıda ve Tarım

Örgütü (FAO), Rusya Federasyonuna ait Asya-Pasifik Denizcilik Bilgi ve Tavsiye Servisi (APMIAS), IMO ve ILO'dur [8].

Mutabakat zaptının Sekretaryası, Lagos/Nijerya'dadır. Bilgi Merkezi AMIS Lagos/Nijerya'dadır. Fakat Komitesi tarafından Kongo'ya kalıcı olarak taşınmak üzere transfer çalışmaları başlatılmıştır. Mutabakat zaptının resmi dilleri İngilizce ve Fransızca'dır.

3.7.7 Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Karadeniz Mutabakat Zaptı 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. Üye devletler; Bulgaristan, Gürcistan, Rus Federasyonu, Türkiye, Ukrayna, Romanya'dır. Gözlemcileri; IMO, ILO, Akdeniz Mutabakat Zaptı, Paris Mutabakat Zaptı, Hint Okyanusu Mutabakat Zaptı, Karadeniz Komisyonu ve ABD Sahil Güvenlik'tir [9].

Karadeniz Mutabakat Zaptı'nın Sekretaryası İstanbul'da, bilgi merkezi BSIS Moskova/Rusya'da bulunmaktadır. Mutabakat zaptının resmi dili İngilizce'dir.

Belirlenen hedef denetim oranına göre, her bir idare mutabakat zaptının yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 3 yıllık bir süre içinde, emsal niteliği taşıyabilecek yakın geçmişteki 12 aylık bir dönem esnasında limanlarına giren yabancı ticaret gemisi sayısının en az % 15'ine karşılık gelen sayıda yıllık toplam denetim yapacaktır.

3.7.8 Riyad Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı

Riyad Mutabakat Zaptı 2005 yılının Haziran ayında imzalanmıştır. Mutabakat Zaptına üye devletler; Bahreyn Krallığı, Kuveyt, Umman Sultanlığı, Suudi Arabistan Krallığı, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar'dır. Mutabakat Zaptının gözlemcileri ise IMO ve ILO'dur [10].

Mutabakat zaptının Sekretaryası, Muscat/Umman Sultanlığı'ndadır Bilgi Merkezi, Haiy Al Mina/Umman Sultanlığı'ndadır. Mutabakat zaptının resmi dilleri Arapça ve İngilizce'dir.

Riyad Mutabakat Zaptı'nda belirlenen hedef denetim oranına göre, 3 yıllık sürede her devlet limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az % 10'unu denetleyecektir.

4. BÖLÜM

4.1 Paris Mutabakat Zaptının İçeriği ve Kaynakları

Hague Mutabakat Zaptı ile uygulama esaslarına kavuşturulan gemilerin denetlenmesi olayının uygulama aşamasında bazı aksaklıklar ve yetersizlikler görülmüştür. Karşılaşılan bu aksaklıklar ve yetersizlikler ülkeleri yönlendirmiş ve Paris Mutabakat Zaptı'nın doğmasına ortam hazırlamıştır [2].

Paris Mutabakat Zaptı'na 2010 yılı sonu itibari ile üye olan devletler;

Belçika	Bulgaristan ¹⁾	İngiltere ve Kuzey İrlanda
Danimarka	Kanada ²⁾	
Fransa	Hırvatistan ³⁾	
Almanya	Kıbrıs ⁴⁾	
Yunanistan	Estonya ⁵⁾	
Finlandiya	İzlanda ⁶⁾	
İrlanda	Letonya ⁷⁾	
İtalya	Litvanya ⁸⁾	
Hollanda	Malta ⁹⁾	
Norveç	Polonya ¹⁰⁾	
Portekiz	Romanya ¹¹⁾	
İspanya	Rusya Federasyonu ¹²⁾	
İsveç	Slovenya ¹³⁾	

Gözlemcileri: IMO, ILO, Tokyo Mutabakat Zaptı, Karayipler Mutabakat Zaptı, ABD Sahil Güvenlik, Karadeniz Mutabakat Zaptı, Akdeniz Mutabakat Zaptı, Batı ve Orta Afrika Mutabakat Zaptı'dır.

Paris Mutabakat Zaptı 28 Ocak 1982 tarihinde Paris'te 14 Avrupa Ülkesi'nin (Almanya,

1 Bulgaristan 10 Mayıs 2007 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Temmuz 2007'de yürürlüğe koymuştur.

2 Kanada 3 Mayıs 1994 tarihinde Memoranduma katılmış ve aynı tarihte yürürlüğe koymuştur.

3 Hırvatistan 8 Kasım 1996 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Ocak 1997 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

4 Kıbrıs 12 Mayıs 2006 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Temmuz 2006 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

5 Estonya 12 Mayıs 2005 tarihinde Memoranduma taraf olmuş ve 1 Temmuz 2005 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

6 İzlanda 11 Mayıs 2000 tarihinde Memoranduma taraf olmuş ve 1 Temmuz 2000 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

7 Letonya 12 Mayıs 2005 tarihinde Memoranduma taraf olmuş ve 1 Temmuz 2005 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

8 Litvanya 12 Mayıs 2006 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Temmuz 2006 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

9 Malta 12 Mayıs 2006 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Temmuz 2006 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

10 Polonya 27 Kasım 1991 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Ocak 1992 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

11 Romanya 10 Mayıs 2007 tarihinde Memoranduma katılmış ve 1 Temmuz 2007 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

12 Rusya Federasyonu, 10 Kasım 1995 tarihinde Memoranduma taraf olmuş ve 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

13 Slovenya 15 Mayıs 2003 tarihinde Memoranduma katılmış ve 22 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İspanya, İtalya, İsveç, Norveç, Portekiz, Yunanistan) katılımıyla imzalanan ortak bir davranış belgesidir [11].

Paris Mutabakat Zaptı, gemilerin Liman Devleti tarafından kontrolü amacıyla düzenlenmiştir. Paris Mutabakat Zaptı 1 Temmuz 1982’de yürürlüğe girmiş ve bu tarihten itibaren 2 Mart 1978’de imzalanan Hague Memorandumu’nun yerini almıştır.

Hague Mutabakat Zaptı’nın temel ilkesi, gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunu denetlemektir. Böylesi bir yaklaşımın gerekçeleride denizde can güvenliğinin seviyesini arttırmak, deniz çevresini korumak, gemilerde yaşama ve çalışma ortamını iyileştirmek gibi öğelerle bütünleştirilmiştir.

4.2 Paris Mutabakat Zaptının Hukuki Dayanağı Olan Uluslararası Sözleşmeler

Paris Mutabakat Zaptı’nın hukuki dayanağı olan uluslararası sözleşmeler şunlardır [11] :

- Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi; International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66)
- Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine ait 1988 Protokolü; Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88)
- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi; International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)
- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1978 Potokolü; Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78)
- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1988 Potokolü; Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88)
- 1978 Protokolü ve 1997 Değişiklikleri ile 1973 Tarihli Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme; International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as further amended by the Protocol of 1997 (MARPOL)
- Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme; International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78)

- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi; Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72)
- Gemilerin Tonajlarını Ölçme Hakkında Uluslararası Sözleşme; International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi, 1976 (ILO Sözleşmesi No.147) (ILO 147); Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO 147)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesinin 1996 Protokolü, 1976 (ILO Sözleşmesi No.147) (ILO 147); Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO 147)
- Petrol İle Kirletmenin Oluşturduğu Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme; International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC1969)
- Petrol İle Kirletmenin Oluşturduğu Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşmesinin 1992 Protokolü; Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992)
- Gemilerden Kaynaklı Zararlı Anti-fouling Maddelerin Kontrolüne Ait Uluslararası Sözleşme; International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001)
- Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

4.2.1 Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşme, Protokol ve Ekleri

Türkiye IMO'nun 1958 yılından beri üyesi olup, IMO tarafından hazırlanıp uluslararası çapta yürürlüğe giren sözleşmeden çoğuna taraf olmuştur. Uluslararası platformda önemli bir kuruluş olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Ulusların denizcilikle ilgili tek yetkili organıdır. Ülkemiz tarafından taraf olan uluslararası sözleşmeler şunlardır [12] :

- Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi-IMO Konvansiyonu 1948
- IMO Konvansiyonu 1993 Değişiklikleri

- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
- Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi
- Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi 1988 Protokolü
- Gemilerin Tonajlarını Ölçme Hakkında Uluslararası Sözleşme
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi
- Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi
- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi
- Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi
- INMARSAT Operasyonel 1976, 1994 ve 1998 Değişiklikleri
- 1978 Protokolü ve 1997 Değişiklikleri ile 1973 Tarihli Gemilerden Kirletmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi ve Ekleri (Ek-I, Ek-II) (EK-I; Petrol ile Deniz Kirletmesinin Önlenmesi Kuralları, EK-II; Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirletmesinin Kontrolü)
- Denizlerin Gemilerden Pis Sularla Kirletmesinin Önlenmesi Kuralları MARPOL 73/78 Ek-V
- Petrol ile Kirletmenin Oluşturduğu Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşmenin 1992 Protokolü
- Petrol Nedeniyle Kirletmeden Doğan Zararların Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme
- Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme
- Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşmenin 1996 Protokolü
- Seyir Güvenliğine Karşı Yürütülen Yasadışı Faaliyetleri Önleme Sözleşmesi 1988
- Seyir Güvenliğine Karşı Yürütülen Yasadışı Faaliyetleri Önleme Sözleşmesi 1988 Protokolü
- Seyir Güvenliğine Karşı Yürütülen Yasadışı Faaliyetleri Önleme Sözleşmesi 2005
- Denizde Petrol Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi

Ülkemiz tarafından taraf olma çalışmaları devam etmekte olup, bu çalışmalar Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yürütülmektedir.

4.3 Paris Mutabakat Zaptının Temel İlkeleri

Paris Mutabakat Zaptı'nın temel ilkeleri şunlardır:

- Deniz güvenliğinin arttırılması,
- Deniz çevresinin korunması,
- Gemilerde yaşama ve çalışma şartlarının geliştirilmesi,
- Gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunun sağlanması,
- Düşük standartlı gemilerin çalıştırılmasının önlenmesi,
- Limanlar arası rekabeti bozmaktan kaçınılması,
- Uyumlu bir gemi denetim sisteminin tesisi,
- Taraf devletlerarasında işbirliğinin ve bilgi alışverişinin güçlendirilmesi,
- Bayrağına bakılmaksızın gemiler için ayrıcalıklı olmayan işlem uygulanması,

Paris Mutabakat Zaptı'nın temel ilkeleri, memorandum hükümleri uygulama durumunda olan sörveyler için standart bir talimat şekline dönüştürülmüştür. Bu talimatlarda IMO'nun A.787(19) kararı ile bu kararın değişikliği olan A.882(21) sayılı karar ve ekleri göz önünde bulundurulmuştur.

4.4 Paris Mutabakat Zaptının Temel Denetim Konuları

Bir denetleme için gemiye gelindiğinde sörveyör normal olarak, minimum ve uygulanabilir bir derecede, aşağıdaki belgelerin denetimini yapar [13] :

1. Uluslararası Tonilato Belgesi/International Tonnage Certificate (1969);
2. Gemi Tasdiknamesi/Certificate of Registry or other document of nationality (UNCLOS);
3. Klâs kuruluşu tarafından verilen gemi tekne dayanıklılığı ve makine donanımları sertifikaları (sadece geminin bir klâs kuruluşu ile klâsını devam ettirmesi için gereklidir/Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society));
4. Daha önceki Liman Devleti Kontrolü denetim raporları/Reports of previous port State control inspections;
5. Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi/Passenger Ship Safety Certificate (S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (i), (vi));

6. Yk Gemisi İna Emniyet Belgesi/Cargo Ship Safety Construction Certificate (*S74/CI/R12 (ii), S74P88/CI/R12 (a) (ii), (vi)*);
7. Yk Gemisi Teçizat Emniyet Belgesi/Cargo Ship Safety Equipment Certificate (*S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (iii), (vi)*);
8. Yk Gemisi Radyo Emniyet Belgesi/Cargo Ship Safety Radio Certificate (*S74-5/CI/R12 (iv), S74P88/CI/R12(a) (iv), (vi)*);
9. Yk Gemisi Emniyet Belgesi/Cargo Ship Safety Certificate (*S74P88/CI/R12 (a)(v)(vi)*);
10. zel Amaçlı Gemi Emniyet Belgesi/Special Purpose Ship Safety Certificate (*S74/CI/R12,SPS Code, CI/Art.1.7.12, Res. A.791 (19)*);
11. Ro/Ro yolcu gemileri için A/A-maksimum oran bilgisi/For ro-ro passenger ships, information on the A/A-max ratio (*S74-15/CII-1/R8-1*);
12. Hasar Kontrol Planı ve Kitapçığı/Damage control plans and booklets (*S74-34/CII-1/Reg. 19, 20, 23*);
13. Stabilite Bilgisi / Stability information (*S74/CII-1/22 and CII-1/25-8; LLP88, reg. 10*);
14. Manevra Kitapçığı ve Bilgisi/Manoeuvring Booklet & information (*S74-1/CII-1/Reg.28.2*);
15. Daimi Nezaret Altında Olmayan Makine Dairesi Belgesi/Unattended Machinery spaces (UMS) evidence (*S74-1/CII-I/R46.3*);
16. Kargo Mahalleri için Sabit Yangın Söndürme Sistemi için Muafiyet Belgesi/Exemption Certificate and any list of cargoes (*S74/CII-2/R10.7.1.4*);
17. Yangın Kontrol Planı/Fire control plan (*S74-23/CII-2/Reg.15.2.4*);
18. Yangın Emniyet İşlevsel Kitabı/Fire safety operational booklet (*S74-23/CII-2/Reg.16.3.1*);
19. Özel Tehlikeli Yüklerin Listesi veya Manifestosu veya Detaylı İstif Planı/Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan (*ILO134/A4.3(h), S74-23/CII-2/R19*);
20. Tehlikeli yük taşıyan gemiler için özel gerekliliklerle birlikte uygunluk belgesi/Doc. of compliance Dangerous Goods (*S74-1/CII-2/R54.3,S74-24/CII-2/R19.4*);
21. Test ve talim kayıtları ile ilgili gemi jurnalleri ve can kurtarma donanım ve teçizatları kontrol ve bakım kayıtlarının tutulduğu jurnaller/Ship's log book with

- respect to the records of drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements and fire fighting appliances and arrangements (*S74-33/CIII/R37, R19.3,R19.4,R20*);
22. Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi/Minimum Safe Manning Document (*S74-23/CV/R14.2*);
 23. Düzenli hatlarda sefer yapan yolcu gemileri için Arama ve Kurtarma İşbirliği Planı/SAR coordination plan for passenger ships trading on fixed routes (*S74-15/CV/R15.c, R7.2*);
 24. Gemilerin Uzak Mesafeden Takip Sistemi (LRIT) Uygunluk Test raporu / LRIT Conformance Test Report
 25. Seyir Veri Kayıt Cihazının Performans Standartlarına Uygunluk Beyan Belgesi ve Yıllık Test Raporunun Kopyası/Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder)(*S74/CV/R18.8*);
 26. Yolcu gemileri için operasyonel kısıtlamalar listesi/For passenger ships, List of operational limitations (*S74- 24/CV/R30.2*);
 27. Yük Bağlama Kılavuzu/Cargo Securing Manual (*S74-25/CVI/R5.6*);
 28. Dökme yük gemisi kitapçığı/Bulk Carrier Booklet (*S74-16/CVI/R7.3*);
 29. Dökme yük gemileri için Yükleme/Boşaltma kitapçığı/Loading/Unloading Plan for bulk carriers (*S74-16/CVI/R7.3*);
 30. Tahıl Taşıma Uygunluk Belgesi/Document of authorization for the carriage of grain (*S74-8/CVI/R9*);
 31. Işınlanmış Nükleer Yakıt, Plütonyum ve Yüksek Düzeyde Radyoaktif Atıkların Paketli Olarak Gemide Taşınması için Uluslararası Kod, INF uygunluk Belgesi/INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) Certificate of Fitness (*S74-21/CVII/R16, INFC 1.3*);
 32. Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Yönetim Kodu uyarınca verilen Uygunluk Belgesi/Copy of Document of Compliance issued in accordance with the International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (*DoC*) ISM Code (*S74-11/CIX/R4.1*);

33. Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Yönetim Kodu uyarınca verilen Emniyetli Yönetim Belgesi/Safety Management Certificate issued in accordance with the International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SMC) (S74-11/CIX/R4.2, 4.3);
34. Yüksek Hızlı Tekne Emniyet Belgesi ve yüksek hızlı tekne faaliyet izni/High Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High Speed Craft (S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2);
35. Sürekli Özet Kayıt Belgesi/Continuous Synopsis Record (S74-31/CXI-1/R5); *Annexes to Memorandum Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Including 32nd Amendment, adopted 11 May 2010 (effective date: 1 January 2011)*
36. Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Halde Taşımak için Uygunluk Belgesi/International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC*)/CI/N1.5.4);
37. Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Halde Taşımak için Uygunluk Belgesi/International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC*/CI/N1.5.4); (BCH/I/1.6.1);
38. Uluslararası Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi Sertifikası/International Oil Pollution Prevention Certificate (M73/78/ANI/R7.1);
39. Sörvey Rapor Dosyaları (dökme yük gemileri veya petrol tankerleri için gereklidir)/Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers) (M73/78,ANI/R13G(3), S74-20/CXI/R2);
40. Yağ Kayıt Defteri, Bölüm I ve II/Oil Record Book, Parts I and II (M73/78/ANI/R17, R36);
41. Gemide Zehirli Sıvı Maddelerden Kirliliği Önleme Acil Planı/Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances (M73/78/ANII/Reg.17);
42. Geçici Durum Değerlendirme Raporları Uygunluk Raporları/(Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS) (M73/78/ANI/R20.6, R21.6.1)

43. Petrol tankerleri için son balastlı seferin petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi kaydı/For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage (*M73/78/ANI/R31.2*);
44. Gemide Petrol Kirliliğini Önleme Acil Planı/Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (*M73/78/ANI/R37.1*);
45. Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak için Uluslararası Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi/International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (*NLS*) (*M73/78/ANII/R9.1*);
46. Tankerler için Yük Kayıt Defteri/Cargo Record Book (*M73/78/ANII/R15, M73/78/ANII-APP2*);
47. Prosedürler ve Düzenlemeler Elkitabı/Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers) (*M73/78/ANII/R14.1 + P&A manual*);
48. Uluslararası Pis Sular İle Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası/International Sewage Pollution Prevention Certificate (*ISPPC*) (*M73/78/ANIV/R5.1*);
49. Çöp Yönetim Planı/Garbage Management Plan (*M73/78/ANV/R9.2*);
50. Çöp Kayıt Defteri/Garbage Record Book (*M73/78/ANV/R9.3*);
51. Uluslararası Hava Kirliliği Önleme Sertifikası/International Air Pollution Prevention Certificate (*IAPPC*) (*M73/78/ANVI/R6.1*);
52. Yakıt Değişim Kayıt Defteri/Log book for fuel oil change-over (*M73/78/ANVI/R14.4.6*);
53. İnsineratör tip onay Sertifikası/Type approval certificate of incinerator (*M73/78/ANVI/R16.6.1 + Appendix IV(1)*);
54. Yakıt Alım Notları/Bunker delivery notes (*M73/78/ANVI/R18.5+ Appendix V*);
55. Makine Uluslararası Hava Kirliliği Önleme Sertifikası/Engine International Air Pollution Prevention Certificate (*EIAPPC*) (*NoxTC2008/ 2.1.1.1*);
56. Teknik dosyalar/Technical files (*NoxTC2008/2.3.6*);
57. Makine parametreleri Kayıt Defteri/Record book of engine parameters (*NoxTC2008/6.2.2.7.1*);
58. Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi/International Load Line Certificate (1966) (*LLP'88 Art.16.1*);
59. Uluslararası Yükleme Sınırı Muafiyet Belgesi/International Load Line Exemption Certificate (*LLP'88 Art.16.2*);

60. STCW sözleşmesine göre düzenlenmiş personel sertifikaları/Certificates issued in accordance with STCW Convention (*STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. A-I/2*);
61. Yük Donanımı Raporları Kitapçığı/Cargo Gear Record Book (*ILO134/C32/Art. 9(4)/ ILO152(25)*);
62. Yükleme ve boşaltma ekipmanları sertifikaları/Certificates loading and unloading equipment (*ILO134/A4.3(e);ILO/C32/Art 9(4)*);
63. Sağlık Sertifikası / Medical certificates (*ILO Convention No. 73*);
64. Gemi ekipmanları tablosu / Table of shipboard working arrangements (*ILO Convention No. 180/Part II/Art 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5*);
65. Gemi adamları için çalışma ve dinlenme saatleri kayıtları / Records of hours of work or rest of seafarers (*ILO Convention No. 180/PartII/Art 8.1*);
66. Hareketli Kıyısal Sondaj Birimi Emniyet Belgesi/Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate (*MODU Code/I/Section 6*);
67. Sigorta Sertifikası veya Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluklar ile ilgili herhangi bir mali sorumluluk belgesi/Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (*CLC69P92/AVII.2*);
68. Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluklar ile İlgil Mali Sorumluluk Belgesi/Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for Bunker oil pollution damage (*BUNKERS 2001/Art.7.2*);
69. Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası/International Ship Security Certificate (ISSC) (*ISPS/PA/19.2.1*);
70. Anti fouling kayıtları / Record of AFS (*AFS/Annex 4/Reg 2(1)*);
71. Uluslararası Anti-fouling Sertifikası/International Anti-Fouling System Certificate (IAFS Certificate) (*AFS/Annex 4/Reg 2(1)*);
72. *Anti-fouling Deklarasyonu/ Declaration on AFS (AFS/Annex 4/Reg 5(1))*.

Paris Mutabakat Zaptı kapsamında yapılan denetimlerin ana konu başlıkları olarak şöyle sıralamak mümkündür;

Gemi belgeleri: SOLAS belgeleri (teçhizat, emniyet ve inşaat emniyet belgeleri, radyo emniyet belgesi) yükleme sınırı belgesi, IOPP belgesi, NLS sertifikası, IAPP belgesi, vb.

Gemi adamları: Asgari yaş sınırı, yeterlilik belgeleri, gemi adamı donatımında asgari

emniyet belgesi içeriği (sayı ve nitelik olarak), sağlık raporu, vb.

Yaşam mahalleri: Pislik ve parazitlerin varlığı, havalandırma-ısıtma tesisleri, tuvaletler ve banyolar, su dreyn tertibatı, ışıklandırma, boru ve kabloların yalıtımı, gemi revirinin durumu, vb.

Yiyecek ve iae: Suların, boruların ve tankların durumu, yiyecek maddelerinin durumu, kuzine, mutfak, kumanyalık gibi iae tesislerinin durumu ve bakım tutumu, vb.

Çalışma yerleri: Gemi adamlarının gemide çalıştıkları yerlerin durumu (ışıklandırma, havalandırma ve ısıtma gibi)

Can kurtarma araç gereçleri: Can filikalarının durumu, filika malzemeleri, can salları, can kurtarma araçlarının denize indirilmesini ve denizden alınmasını sağlayan donanımlarının (matafora gibi) durumu, tehlike işareti verecek gereçlerin durumu, can simitleri, can yeleklerinin durumu, dalma giysileri vb.

Yangınla mücadele araçları: Yangın söndürme önlemleri, inert gaz aygıtı, yangın ihbar önlemleri, yangın savunma araçları, sabit yangın söndürme donanımı, yangın gereçleri, gemi adamlarının kullanımına verilen yangın savunma söndürme gereçleri (yangın elbisesi gibi), yangın pompaları, yangın damperleri, valfleri ve kapama tertibatı, vb.

Kazaları önleme: Makinelerin ve parçaların durumu, korunması, boru ve kabloların yalıtımı, kaza önlemleri, vb.

Alarm düzenekleri: Gemi genel alarm tertibatı, yangın alarm tertibatı, diğer mevcut alarm sistemleri, vb.

Yükleme sınırı: Fribord markasının yeri ve durumu, fazla yük yükleme, manikalar, vardavela ve parampetler, küpeşte, kedi köprüsü, ambar kapakları, ambar ağızları gibi kısımların durumu, vb.

Bağlama araç ve gereçleri: Gemide mevcut halat türlerinin durumu ve bakım tutumu, demirleme tertibatının durumu ve bakım tutumu, vinç, ırgat gibi bağlama donanımlarının bakım ve tutumu, vb.

Ana ve yardımcı makineler: Makine dairesinin temizliği, sintine pompalarının, yakıt devrelerinin, ana makinenin, yardımcı makinelerin durumu ve bakım tutumları, makine otomasyonunun durumu ve bakım tutumu, vb.

Seyir ve sefer emniyeti: Gemide mevcut seyir aletleri (radar, cyro pusula, manyetik pusula, AIS, VDR, vb), haberleşme aygıtları, seyir haritaları, seyir ve seferle ilgili yayınların durumu ve bakım tutumu, seyir fenerlerinin ve aletlerinin durumu, vb.

Haberleşme araçları: VHF-DSC, MF/HF-DSC, Navteks, Inmarsat gibi cihazların durumu ve bunların bakım tutum kontrolleri, vb.

Deniz kirliliği: Yağ kayıt jurnalinin mevcut olup olmadığı, bu jurnalın tutulması, yağ artıklarının (sludge) gemide saklanması, sintine seperatörü ve 15 ppm yağ izleme monitörünün durumu, bakım tutumu, gemide deniz kirletme raporunun tutulup tutulmadığı, vb.

Tanker güvenliği: İlgili aygıt ve donanımlarının durumu, bakım tutumu, gemi adamlarının korunmasına tahsis edilmiş gereçlerin durumu, vb.

Yük güvenliği: Yükleme durumu, tehlikeli yüklerin (tahıl, kereste, vb) elleçlenmesine gösterilen özen derecesi, elleçleme ve taşımanın kurallara uygunluk durumu, yükleme boşaltma donanımlarının durumu ve bakım tutumu, ambar, gladora vb. yük mahallerinin durumu ve bakım tutumu, vb.

Gemi güvenliği (genel olarak): Su geçmez bölmelerin kapama tertibatları, gemi emniyet planlarının mevcut olup olmadığı, röle talimleri, gemi mukavemeti, gemi stabilitesi, dümen donanımı, balast tankları, yakıt tankları ve diğer tanklar, acil durum aydınlatmaları, bataryalar, elektrik tesisatı, pilot çarmıhı, gemideki geçit ve merdivenler, kaçış (fırar) yerleri, teknenin, perdelerinin, güvertelerinin, kemerelerinin, postalarının vb yapılış tarzı, gemi güvenliğine ilişkin hususlarda gemideki uygulama ve bakım tutum, vb.

4.5 Paris Mutabakat Zaptı Denetim Hedefi

Paris Mutabakat Zaptı'na katılan her ülke, bir yıllık süre içinde kendi limanlarına gelen yabancı bayraklı ticaret gemilerinin en az % 25'ini denetlemeyi taahhüt etmektedir [2]. Eski rejimde her Üye Devletin % 25 olan asgari gemi denetleme sınırı, yeni rejimde [13] "adil bölüşüm" ilkesi doğrultusunda, limanlara uğrak yapan gemi sayısına göre verilen bölgesel taahhütler oranında belirlenecektir.

Denize sahildar olan Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkeleri ile Kanada ve Rusya Federasyonu'nun taraf olduğu Paris Mutabakat Zaptı kapsamında yeni liman devleti

denetimi rejimi 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. AB müktesebatında yeni denetim rejimine temel oluşturan yasal çerçeve, Erika III deniz emniyeti paketi olarak adlandırılan müktesebat içerisinde yer alan ve 28 Mayıs 2009 tarihinde AB Resmi Gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe giren Liman Devleti Kontrolü Hakkında 2009/16/EC Sayılı Direktif ile oluşturuldu. 2009/16/EC Sayılı Direktif ile daha önceki dönemde AB üyesi ülkelerde liman devleti denetimi konusundaki usul ve esasları belirleyen 1995/21/EC Sayılı Direktif yürürlükten kaldırılarak, liman devleti denetimi sisteminde köklü değişiklikler yapıldı. AB müktesebatı çerçevesinde yapılan bu değişiklikler Mayıs 2009 ayında İzlanda'da yapılan Paris Mutabakat Zaptı Komite toplantısında kabul edilerek, AB üyesi olmayan Paris Mutabakat Zaptı üyeleri için de bağlayıcı hale getirildi. Direktife göre uygulama 1 Ocak 2011 tarihi itibari ile başlatılmış durumdadır. Mevcut denetim rejimindeki bazı esasları koruyan yeni denetim rejiminin deniz ticaret filomuzu etkileyecek temel uygulamaları bu çalışmada gözden geçirilmiştir.

4.5.1 Yeni Denetim Rejiminin Amaç ve Hedefleri

Genel amaç olarak AB sularında standart altı gemi işletmeciliğinin azaltılmasını benimseyen yeni denetim rejimi ile AB üyesi ülkelerin sularında aşağıdaki özel amaçların gerçekleştirilmesi öngörülmektedir:

- Tüm ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin uluslararası ve topluluğun deniz emniyeti, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve gemide çalışma ve yaşam koşulları konularındaki kurallarına uyumun arttırılması,
- Paris Mutabakat Zaptı bölgesinde liman devleti denetimi için ortak kriterler oluşturulması ve denetim ve tutma usullerinin uyumlaştırılması,
- Toplulukta ve Paris Mutabakat Zaptı bölgesinde, gemilerin risk profillerine göre belirlenecek periyotlar temelinde yüksek riskli gemilerin detaylı ve daha sık aralıklarla denetimini esas alan ve tüm gemilerin denetimini hedefleyen bir denetim rejimi uygulanması.

4.5.2 Yeni Denetim Rejimi Denetim Esasları

Yeni denetim rejiminde denetim yöntemi ve sıklığı geminin yüksek, standart ve düşük risk olarak sınıflandırılan risk profiline göre belirlenmektedir. Yüksek risk gemilere 6 aylık bir aralıkta denetim yapılacak, standart risk gemiler 10-12 aylık bir denetleme periyodunda

denetlenecek, düşük risk gemiler ise 24 ile 36 ay arasında kalan bir denetim periyodunda denetleneceklerdir. Mevcut sistemde en az 6 ayda bir denetleme olmaktadır bu süre görüldüğü gibi 36 ay gibi uzun bir süreye kadar çıkacaktır.

Risk profilini belirleme usul ve esasları 2009/16/EC sayılı direktifin Ek-I'inde belirtilmiştir. Risk profili, genel parametreler ve geçmişe dayanan parametrelerin değerlendirilmesi suretiyle tespit edilmektedir. Genel parametreler kapsamında, geminin tipi, yaşı, bayrak devletinin, klâs kuruluşunun, şirketin performansları, geçmişe dayanan parametreler kapsamında son 36 aylık süre içindeki daha önce Paris Mutabakat Zaptı limanlarında tutulma sayısı ve nedenleri dikkate alınmaktadır.

Paris Mutabakat Zaptı limanlarına gelen gemiler risk profilleri ve direktifin Ek-I'inde belirtilen diğer faktörler dikkate alınarak, Öncelik I ve Öncelik II olarak sınıflandırılmakta ve Ek-I'de belirtilen seçim sistemine göre belirlenen periyodik denetimler ve ek denetimler uygulanmaktadır. Üye devletlerin yıllık denetim yükümlülükleri kapsamında, limanlarına gelen tüm Öncelik I gemiler ile Topluluk ve Paris Mutabakat Zaptı bölgesi dikkate alınarak, hesaplanan yıllık toplam denetim gerekliliklerinin o ülkenin payına düşen Öncelik II gemiler asgari olarak denetlenecektir. Üye devletlerin yapmaları gereken denetimlerin gerçekleştirilmesinde yüksek risk profiline sahip Öncelik I gemilerde azami % 5, yüksek risk profili dışındaki bir nedenden dolayı Öncelik II kabul edilen gemilerde ise azami % 10 sapmaya yani daha az denetime izin verilmektedir. Toplulukta denetim yükümlülüklerine uyum yöntemleri ve dengelenmiş denetim kotası uygulama yöntemleri kapsamında denetim yükümlülüklerinde üye devletlere bazı istisnalar tanınmıştır. Direktifte belirtilen bazı istisnai durumlarda üye devletler Öncelik I gemiler için denetim yükümlülüklerini erteleyebilmektedirler. Denetimlerde dikkate alınacak emniyet ve güvenlik rehberleri direktifin Ek-VI'sında listelenmiştir [13].

4.5.3 Gemi Girişlerinin Reddedilmesi Tedbirleri

Üye devletler zorlayıcı sebepler dışında, aşağıda belirtilen kapsama giren gemilerin liman veya demir yerlerine girişine izin vermeyeceklerdir:

- Gemi tutulma oranı nedeniyle Paris Mutabakat Zaptı Kara Listesi'nde olan bir devletin bayrağını taşıyan ve 1999/35/AT sayılı direktif kapsamında 36 ay içerisinde Paris

Mutabakat Zaptı bölgesinde iki kereden fazla tutulan düzenli sefer yapan Ro-Ro feribotları ve yüksek hızlı tekneler

- Gemi tutulma oranı nedeniyle Paris Mutabakat Zaptı gri listesinde olan bir devletin bayrağını taşıyan ve 1999/35/AT sayılı direktif kapsamında 24 ay içerisinde Paris Mutabakat Zaptı bölgesinde iki kereden fazla tutulan düzenli sefer yapan Ro-Ro feribotları ve yüksek hızlı tekneler

Geminin limanlara giriş yasağı, üçüncü tutulma sonucunda geminin limanı terk etmesi ile başlayacaktır. Limanlara giriş yasağı, söz konusu yasağın başlamasından 3 ay sonra ve Direktifin Ek VIII’inde belirtilen şartlar sağlandığı takdirde kaldırılacaktır. Geminin ikinci defa limanlara giriş yasağı alması halinde bu süre 12 aya çıkacaktır.

Geminin üçüncü defa limanlara giriş yasağı alması halinde ise yasak 24 ay sonra aşağıdaki ilave şartlar dikkate alınarak kaldırılacaktır. Bu şartları yerine getiremeyen gemilerin Topluluk liman ve demir yerlerine girişi sürekli olarak yasaklanacaktır. Ayrıca, geminin üçüncü defa limanlara giriş yasağı alması ve aşağıdaki şartları yerine getirerek bunun kaldırılması durumunda müteakip ilk tutulmada topluluk liman ve demir yerlerine girişi sürekli olarak yasaklanacaktır.

- Paris Mutabakat Zaptı Kara veya Gri listeye girmeyen bir devletin bayrağını taşıyan gemiler,
- 2009/391/EC sayılı direktif kapsamında belgeleri AB tarafından yetkilendirilmiş klâs kuruluşlarınca verilmiş olan gemiler,
- Direktifin Ek I’i kapsamında yüksek performans gösteren bir şirket tarafından işletilen gemiler,
- Direktifin Ek VIII’inde (Paragraf 3-9) belirtilen şartları sağlayan gemiler.

4.5.4 Diğer Hususlar

Liman Devleti Kontrolü Hakkında 2009/16/EC sayılı Direktif ile AB’nin ve Paris Mutabakat Zaptı’nın mevcut sisteminde; bildirim yükümlülükleri, denetim raporları, itirazlar, başvuru hakları, tamamlama denetimi, gemi denetim görevlilerinin mesleki özellikleri, bilgi paylaşımı ve işbirliği, düşük ve çok düşük performanslı şirketler listesinin

yayınlanması, uygulamaların izlenmesi ve harcamaların karşılanması konularında da bazı değişiklikler yapılmıştır.

Bu yeni sistem çerçevesinde Paris Mutabakat Zaptı limanlarına uğrak yapan tüm gemilerin 72 saat ve 24 saat olmak üzere iki adet varış öncesi raporlamayı yapmaları gerekmektedir.

Yeni denetim rejimine göre Paris Mutabakat Zaptı bölgesine sefer yapacak olan ve:

- Yüksek Risk Profilinde bulunan gemiler
- 12 yaş üstü yolcu gemileri petrol tankerleri, gaz tankerleri, kimyasal tankerler ve dökme yük gemileri

genişletilmiş denetime tabi tutulabileceklerdir. Genişletilmiş denetime tabi tutulabilecek olan gemiler limana veya demir yerine varıştan 72 saat önce aşağıdaki bilgileri ilgili liman idaresine bildirmekle mükelleftir. Planlanan sefer süresinin 72 saatten az olması durumunda bu raporlama kalkış öncesi yapılacaktır [13].

- Gemi bilgileri (isim, çağrı işareti, IMO veya MMSI numarası ve bayrak)
- Planlanan sefer süresi (tahmini varış zamanı-tahmini kalkış zamanı)
- Tankerler için tekne yapısı (tek cidar, ayrılmış balast tanklı tek cidar, çift cidar), yük ve balast tanklarının durumu (dolu, boş, inert gaz uygulaması yapılmış), yükün hacmi ve tipi
- Varış limanında yapılması planlanan operasyonlar (yükleme, boşaltma, diğer)
- Varış limanında yapılacak zorunlu sörvey denetimleri, önemli tamir ve bakım işlemleri
- Paris Mutabakat Zaptında yapılan son genişletilmiş denetim hakkında veri.

Yukarıda anılan raporlama görevlerinin yerine getirilmemesi durumunda gemiler denetim için hedeflenebilecek ilave olarak da Liman devletinin milli mevzuatına göre cezai işlem yapılabilecektir.

Yeni denetim rejimine ait direktif ile ayrıca; THETIS olarak adlandırılan liman devleti veri tabanı oluşturularak internet üzerinden bilgilerin girilmesi imkânı sağlanmıştır.

4.6 Paris Memorandumu'nda Gemilerin Denetimi Prosedürü

4.6.1 Öncelikli Denetlemeler

Aşağıdaki gemiler, denetleme önceliğine maruz kalacaktır [13] :

1. Liman otoritelerinin ve kılavuz kaptanların rapor ettiği, güvenli seyire engel olabilecek arızaları olan gemiler,
2. Liman ve kıyı devletinin yetkili idarelerine geminin hareketleri ve tehlikeli veya kirletici yük taşımasıyla ilgili tüm bilgilerin rapor edilmesinin ihmal edildiği, tehlikeli veya kirletici yükleri taşıyan gemiler,
3. Diğer idarelerin rapor ettiği veya bildirimde bulunduğu gemiler,
4. Gemi kaptanı, personeli veya gemi işleticilerinden birinin otoritelerce kabul edilen rapor veya şikâyetinde adı geçen gemiler; rapor veya şikâyet eden kişinin kimliği ilgili gemi kaptanına ve gemi sahibine bildirilmeyecektir,
5. Aşağıdaki şartlara haiz gemiler:
 - Limana varış yolunda, bir çatışma, karaya oturma veya kıyıya sürüklenme olayına karışmış,
 - Zararlı madde veya atık su deşarjına ilişkin hükümlerin ihlali iddiasıyla suçlanmış,
 - IMO tarafından benimsenen, rotalandırma önlemleri veya güvenli seyir uygulamaları ve prosedürlerini izlemeyip istikrarsız veya emniyetsiz bir biçimde manevra yapmış,
 - Daha başka şekilde, şahıslara, mülke veya çevreye bir tehlike oluşturacak biçimde faaliyet göstermiş olan gemiler,
6. Son altı ay içinde güvenlik sebeplerinden dolayı klâs kuruluşu tarafından işlemleri durdurulmuş gemiler.

Gemilerin denetlenmesi için öncelik sırasının belirlenmesinde, yetkili makam SIRENAC bilgi sisteminde gösterilen hedef faktörü ile işaret edilen sırayı dikkate alacaktır. Aşağıdaki maddeler hedef faktörü ile ilgilidir:

1. Paris Mutabakat Zapt'ını uygulayan bir ülkenin bir limanını ilk defa veya oniki ay veya daha uzun bir süreden sonra ziyaret eden gemiler,

2. Son altı ay süredir otoritelerce denetlenmemiş gemiler,
3. Gemi inşa ve gemi ekipmanlarıyla ilgili sertifikaları, otoritelerin tanımadığı klâs kuruluşları tarafından verilen gemiler,
4. Memorandumun yıllık raporunda yayınlanan gecikmeler ve ortalama üstü tutuklamaların üç yıllık devre ortalaması tablosunda görülen ülke gemileri,
5. Belli durumlarda otorite tarafından kendi ülkesinin bir limanından ayrılmak için izin verilen gemiler,
6. Eksikliklerin sayısı doğrultusunda bir önceki denetlemede kaydedilmiş hataları olan gemiler,
7. Önceki limanda tutuklanmış olan gemiler,
8. Konuyla ilgili sözleşmelerden birine taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemiler,
9. Bağlı olduğu bayrak devletinin, denetlenen gemi ülkelerine yapılan istatistiklerde eksiklik oranı ortalamanın üzerinde olan bir ülkenin bayrağını taşıyan gemiler,
10. Klâs eksiklik oranı ortalamanın üzerinde olan gemiler,
11. Genişletilmiş denetleme gerektiren kategorideki gemiler,
12. On üç yaşın üzerinde olan diğer gemiler.

4.6.2 Ayrıntılı Denetimler

Paris Mutabakat Zaptı taraf ülkelerince liman devleti denetimine tabi tutulan ticaret gemileri, ilgili sözleşmelerin gereklerini karşılayan niteliklere sahip oldukları saptandığında, gemi hakkında, denetimi yapan yetkili denetçiler tarafından, iki yıl süre ile gemide bulundurulması gereken bir rapor düzenlemektedir. Eğer uluslararası geçerli sertifikaları veya dokümanlarının gemide bulunmadığı veya geminin ekipmanları ya da mürettebatının ilgili sözleşmelerin gereklerini karşılamadığı hakkında inandırıcı kanıtlar bulunduğu durumlarda, denetimi yapan denetçiler, ayrıntılı denetim için haklı nedenler elde etmiş olmaktadır.

Ayrıntılı denetim için bazı temel nedenler aşağıda verilmiştir:

1. Diğer yetkili makamlardan gelen raporlar ya da uyarıların bulunması durumunda,

2. Kaptanın, mürettebattan birinin veya geminin işletilmesi sırasında gemi güvenliğinin devam ettirilmesine, gemideki yaşama ve çalışma şartlarına ya da deniz kirlenmesinin önlenmesine ilişkin konularda haklı bir çıkarı bulunan herhangi bir kişinin veya kuruluşun şikâyeti ya da raporunun bulunması durumunda,
3. Geminin denize zararlı ya da kirletici maddeler boşaltma iddiasıyla suçlanması durumunda,
4. Geminin limana girişte herhangi bir kıyı tesisine ya da başka bir deniz aracına çarpmak suretiyle bir deniz kazasına neden olması ya da karaya oturması durumunda,
5. Geminin ilgili uluslararası sözleşmelerden herhangi birini imzalamamış bir ülkenin bayrağını taşıması durumunda,
6. İlgili uluslararası sözleşmeler gereğince gemide bulundurulması gereken teçhizat ya da ekipmanların yokluğu veya eksikliği konusunda inandırıcı kanıtlar bulunduğu,
7. Tekne yapısında deformasyon, su geçirmez bölmelerdeki yoğun riskin bulunduğu konusunda, denetçilerin kişisel gözlem ve kanaatlerinin olduğu durumlarda,
8. Gemide aşırı sağlıksız bir ortamın tespit edildiği durumlarda,
9. Geminin denizde güvenli yönetimi ve denizin kirlenmeden korunmasına ilişkin gemi operasyonları konusunda, kaptanın ya da mürettebatın yetersizliği üzerine haklı kuşkuların var olduğu durumlarda,
10. Mürettebatın birbirleriyle veya gemideki diğer kişilerle uygun şekilde iletişim kuramadığı veya geminin kıyıdaki Makamlarla hem genel bir dilde hem de bu Makamların dilinde iletişim kuramadığına dair deliller,
11. Gemi yük operasyonlarının emniyetli olarak yapılmadığı ya da bu operasyonlarda IMO rehberinin gereklerine uyulmadığına ilişkin kanıtların bulunduğu durumlarda,
12. Gemide mürettebat için güncelleşmiş acil durum görev listesinin bulunmadığı durumlarda,
13. Yangın ya da acil durumlarda geminin terk edilmesine ilişkin temel prosedürlere mürettebatın yeterince ilgili olmadığına ilişkin kanıtların bulunması durumunda,

14. Sertifika ve belgelerin incelenmesi sırasında, kusurların görülmesi veya belgelerin uygun şekilde himaye edilmemesi veya güncelleştirilmemesi

durumlarında ayrıntılı denetim yapılır.

4.6.3 Paris Memorandumu Denetim Sonuçları

Paris Mutabakat Zaptı'na göre yapılan bir denetimin sonucunda, denetimi gerçekleştiren sörveylerin kişisel gözlemleri ile denetlenen gemiye “denetleme raporu” düzenlenerek bir örneği iki yıl süre ile gemide muhafaza edilmek üzere gemi kaptanına verilmektedir. Denetleme sonucunda geminin ilgili sözleşmelerin gereklerini karşılamadığı kanaatine varılırsa; gemide saptanan eksikliklerin, çevre, sağlık ve emniyet bakımlarından oluşturduğu tehlikenin boyutuna bağlı olarak geminin seferine izin verilmemeye kadar varan bir kısım tedbirlerin alınması gündeme gelmektedir.

Sörveyler tarafından geminin eksikliklerine bağlı olarak alınabilecek bazı temel tedbirler şunlardır:

- Eksikliklerin derhal giderilmesinin istenmesi,
- Eksikliklerin 14 gün içerisinde giderilmesinin istenmesi,
- Eksikliklerin bir sonraki limanda giderilmek üzere geminin seferine izin verilmesi (Bu durumda bir sonraki liman devleti yetkili makamları yazılı olarak uyarılmaktadır)
- Eksikliklerin giderileceğine dair yazılı bir taahhütname istenmesi,
- Eksiklikler nedeniyle seferine izin verilmemesi.

5. TÜRKİYEDE LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİNİN PARİS MUTABAKAT ZAPTINDA İNCELENMESİ

Gemilerin hem taşıdıkları bayrağın sahibi devletlere karşı hem de uğradıkları limandan sorumlu devletlere karşı sorumlulukları vardır. Onlar tarafından kendileri için belirlenen kurallara uymakla yükümlüdürler. Bayrak devletleri kendi bayrağını taşıyan gemilere yönelik gerekli düzenlemeleri uluslararası kuralları da dikkate alarak yaparlar. IMO tarafından oluşturulan kurallar uluslararası sefer yapan belirli tonajdaki gemileri kapsamaktadır. Bayrak Devletleri IMO kurallarına ilave olarak denizde emniyeti arttırmak amacıyla kendi bayrağını çeken gemilere ilave kurallar koyabilir. Bayrak Devletleri tarafından gemilere birçok sertifika düzenlenmektedir. Bu sertifikalar gemilerin belirli kurallara uygunluğunu belgeler. Bayrak Devletlerinin Denizcilik İdareleri tarafından kendi bayrağını taşıyan gemilere, Gemi Denetim Uzmanları tarafından kontrol yapıldıktan sonra, bu sertifikalar belirli sürede geçerli olmak üzere düzenlenir. Burada Bayrak Devletinin görevi gemilerini uluslararası ve ulusal kurallara uygunluklarını sağlamaktır. Bu kurallar tamamen onların emniyeti dikkate alınarak düzenlenmiş kurallardır. Bayrak devletlerinin birbirlerinden farklı uygulamaları olabilir, ancak IMO tarafından belirlenen kuralları aynen uygulamakla yükümlüdürler. Sadece IMO'nun Sözleşmelerinde belirtilen şekilde bazı gemilerine muafiyet uygulayabilirler [Kılıç, 2006].

IMO tarafından belirlenen kuralları uygulamak IMO üyesi Bayrak Devletlerinin görevidir. Ancak Bayrak Devletlerine bakıldığında, bazı ülkelerde iyi bir Denizcilik İdaresi olduğundan bu devletlerin gemilerinde de kurallar etkili bir şekilde uygulanmaktadır. Bu kuralların uygulanması için bu devletlerde güçlü bir sistem oluşturulmuştur. Buna karşın az gelişmiş bazı ülkelerde Denizcilik İdareleri de zayıf olduğundan IMO kurallarını gemilerinde etkin bir şekilde uygulamaları mümkün olamamaktadır. Öte yandan, denizcilik maliyetli bir ulaşım sistemi olduğundan, bazı devletlerde siyasi nedenlerden dolayı bazı kurallara göz yumulmaktadır. Buda uluslararası standardın sağlanamamasını ve denizde emniyetin sağlanması açısından yetersizlikleri beraberinde getirmektedir. IMO Sözleşmeleri, kuralları 169 üye devletin ve denizcilik konusunda uzmanların bir araya gelmesi ve uzun süre çalışmaları ile hazırlanmaktadır. Bu kuralları uygulamamak ya da yok saymak doğru değildir. Ancak siyasi nedenlerle, az gelişmişlikle, denetim eksikliği ya da eğitilmiş uzman yetersizliği gibi nedenlerle bu kuralların uygulanmasında aksaklıklar

görülmekte, deniz kazaları ile karşılaşmaktadır. Bunu önlemek için zamanla Liman Devleti Denetimi diye uygulamalar gündeme gelmiştir. Liman Devleti Denetimi kapsamında her devlet limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denetleyerek uluslararası standartlara uygunluklarını kontrol etmekte ve eksikliklerini tamamlamaktadırlar. Bu kapsamda bölgesel oluşumlar meydana gelmeye ve bölge ülkeleri birleşerek Memorandum of Understanding (Mutabakat Zaptı)'leri oluşturmaya başlamışlardır.

Ülkemizin Denizcilik Otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı, 1998 yılında Güney Akdeniz ülkeleri ile birlikte Akdeniz Memorandumu'nu (Akdeniz Mutabakat Zaptı) imzalamıştır. Bu anlaşma ile ülkemiz, limanlarımızı ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin en az % 15'ini denetleme yükümlüğü altına girmiştir. Akdeniz Mutabakat Zaptı ülkeleri ülkemize ek olarak Mısır, Tunus, Fas, Cezayir, Malta, Ürdün, Filistin, Lübnan, İsrail ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimidir. 1999 yılından itibaren ülkemiz limanlarında liman devleti denetimlerine başlanmıştır. Akdeniz Mutabakat Zaptı Sekretaryası Mısır'ın Alexandria kentinde, bilgi merkezi ise Fas'ın Casablanca şehrinde konuşlandırılmıştır.

Bu anlaşmadan sonra, 2000 yılında da ülkemizle birlikte Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan'ın katılımı ile Karadeniz Liman Devleti kontrolü anlaşması (Karadeniz Mutabakat Zaptı) imzalanmıştır. Karadeniz Mutabakat Zaptı Sekretaryası İstanbul'da, bilgi merkezi ise Moskova/Rusya'da bulunmaktadır. Karışıklık olmaması için ülkemizin Karadeniz Ereğlisi, Samsun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları Karadeniz Mutabakat Zaptı kapsamına, diğer limanları da Akdeniz Mutabakat Zaptı kapsamına alınmışlardır.

Ülkemiz ve denizciliğimiz için birçok önemli faydası olacak liman devleti denetiminin derhal ve etkili bir şekilde hatta Mutabakat Zabıtlarında taahhüt edilen % 15 seviyesinden daha üst bir seviyede % 20 veya % 25'ler seviyesinde yapılması, bu denetimin faydasını arttıracak ve ülkemizin gemi emniyetine verdiği önem ve ciddiyetin bir ifadesi olarak AB ve IMO çevrelerinde ulusal prestijimizi yükseltecektir.

Liman Devleti Denetim (PSC) Uzmanlarının, gemi inşaatı mühendisi veya deniz tecrübesine sahip ve en az uzak yol kaptanı veya başmühendis yeterlik derecelerine sahip olmaları, uluslararası denizcilik mevzuatına hâkim bulunmaları ve bu kişilerin İngilizce konuşma ve anlama seviyelerinin rahatlıkla gemi ilgilileri ile iletişim kurmaya yeterli

olması hem IMO ve AB kurallarının hem de imzaladığımız Mutabakat Zabıtlarının ortak gereksinimidir. Denizcilik eğitimi veren okullardan mezun kalifiye personelin Denizcilik Müsteşarlığı'nda bünyesinde görev almaları, limanlar ve merkez teşkilatında çalışmaları yukarıda bahsedilen yükümlülüklerimizin layıkıyla yerine getirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Liman devleti denetiminin özelliği gereği bir limanda sıkı bir şekilde kontrol yapıldığında eğer yakın çevre limanlarda aynı şekilde kontrol yoksa standart altı gemiler bu çevre limanlara kaçmakta, böylece kontrol yapılan limanda trafik azalması sebebi ile bir haksız rekabet görülebilmektedir. Bu nedenle liman devleti denetimi mutlaka bölgesel ölçekte yapılmalıdır. Ülkemizin tüm limanlarında aynı sıklıkta ve yeterli uzmanlar tarafından denetim yapılması son derece önemlidir.

Ülkemizde yapılan denetim istatistikleri incelendiğinde, 2010 yılında Akdeniz Mutabakat Zaptı alanında toplam 6785 denetimden 1650 tanesinin ülkemizde yapıldığı ve denetim yapılan gemilerin 529 adet tutulmasından 232 tanesinin ülkemiz limanlarında olduğu görülmektedir [6]. Toplam kontrol içindeki alıkonma oranlarının yüksekliği, ülkemizdeki sistemin etkili çalıştığını ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın ve uzmanların bu konudaki ciddiyet ve kararlılığının göstergesidir.

Liman Devleti denetimi tüm dünyada giderek en etkili gemi kontrol yöntemi haline gelmekte, riskli gemiler, teröre karşı gemi güvenliği (security), balast sularının yönetimi, atık yönetimleri gibi yan kontrol alanlarında hep liman devleti denetim uzmanlarına sorumluluk yüklenmesi planlanmaktadır. Bu konuda AB tüm üye ve aday ülkelere daha sıkı ve etkili bir liman devleti denetim ağı kurmaları için yeni yaptırımlar oluşturmaktadır. Bununla da bağlantılı olarak ülkemizde, Liman devleti denetimi gerektiği şekilde yapılabildiğinde, öncelikle Türk deniz ticaret filosunun işsiz kalmasına yol açan ucuz ve standart altı gemilerin limanlarımızı kullanmaları zorlaşacak ve Türk denizcilerine özellikle de koster filomuza iş fırsatı çoğalacaktır. Bu Türk Denizciliğine yapılmış en büyük hizmetlerden birisi olacaktır. Aynı zamanda karasularımızda seyir, can, mal ve yangın emniyeti artacak, personel daha iyi koşullarda ve daha güvenli çalışacak, gemilerden denizin kanun dışı olarak kirletilmesi minimize edilecek, limanlarımızın da emniyeti artacaktır. Denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetini tehlikeye sokan gemiler limanlarımızı kullanamayacakları için denizcilik standartı yükselecektir. Ayrıca denetim sonucu bulunacak eksikliklerin giderilmesi sırasında gemi tamir, bakım, ikmal sektörü canlanacak, bu yolla ülkemize döviz girişi sağlanacak ve belki de yıllardır yurt dışında

kaybedilen milyonlarca doların bir kısmı geri alınabilecektir. Ayrıca ciddi, çağdaş ve emniyete önem veren bir ülke olarak AB ve IMO gibi uluslararası çevrelerde prestij kazanacağımız değerlendirilmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda yapılan Liman Devleti kontrollerinde çok yüksek tutulma oranlarına sahip olması, "Çok Yüksek Riskli" ülkeler arasında ve öncelikli denetim listesinde yer alması, ülkemiz itibarını olumsuz yönde etkilediği gibi, ekonomik sorunlara da sebebiyet vermekteydi.

Öte yandan, Paris Mutabakat Zaptı gereğince; yapılan denetimlerde ikinci kez tutulan gemilerin Memorandumu taraf devlet limanlarına alınmayacağı yönünde yapılan açıklama ve uygulamaların da deniz ticaret filomuzu sıkıntıya sokacağı aşikârdır.

Türk Bayraklı gemilerin kondüsyonlarının iyileştirilmesi ve bayrak itibarının yükseltilmesi amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından çok ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Paris Mutabakat Zaptı tarafından oluşturulan listeye göre 2009 yılında Türk Bayraklı gemiler beyaz listede yer almaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2003 yılında başlatılan "Denetim ve Eğitim Seferberliği" sayesinde Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranları azalmaya başlamıştır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2004 yılı sonunda Türk Bayraklı gemilerin "Kara Listedden Ak Listeye" geçişi hedeflenmiştir. Bu kapsamda denizcilikle ilgili lisans mezunu ve denizde çalışmış tecrübeli personel alımı başlatılmış ve birçok kişi Denizcilik Müsteşarlığında istihdam edilmiştir. Bu kişiler PSC Uzmanı olarak görevlendirilmişler, hem Türk Bayraklı gemileri hem de limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemileri denetleyerek ülkemiz prestijini arttırmaya başlamışlardır. Gemilerimizin Beyaz Listeye geçmesi idare çalışanı olarak bizlere de onur vermiştir. Paris Mutabakat Zaptı tarafından 6 Haziran 2007'de yayımlanan 2006 Raporu'nda "Kara" listeden "Gri" listeye alınan Türk bayraklı gemiler, kuruluşun 2008 Raporu'nda, İngiltere, Fransa, Finlandiya, Danimarka, İtalya gibi ülkelerle birlikte Türkiye'nin adını "Beyaz" listeye yazdırmıştır.

Eğitim Seferberliği kapsamı altında; Denizcilik Müsteşarlığı ve bağlısı Bölge Müdürlükleri ve Liman Başkanlıkları bünyesinde, PSC denetimlerini de yapacak Uzman olarak, istihdam edilmek üzere Uzakyol Kaptanı, Uzakyol Gemi Makineleri İşletme Mühendisi ve Gemi İnşaatı Mühendisi yeterliklerine sahip benimde içlerinden birisi olduğum 80 personel işe alınmıştır. Tüm uzmanlara Eylül-2003 ayından itibaren AB Eşleşme Projesi, TAİEX ve

Müsteşarlık personeli tarafından eğitim programı uygulanmıştır. Program dâhilinde, görevli uzmanlar ilgili konulardaki en son gelişme ve düzenlemeler hakkında eğitilmiş, çalışma yöntemleri, uygulama birlikteliği, kurallardaki değişimler gibi her türlü teknik ve mesleki bilgilerin takibini sağlamak amacıyla kurs ve seminerler düzenlenerek sertifikalandırılmıştır.

Denetim Kapsamında; Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün "Resolution A.787(19), as amended by Resolution A.882(21)" sayılı kararı gereğince, Türk Bayraklı gemiler, yabancı devlet limanlarında yapılan denetimler sonucunda eksiklikleri nedeniyle alıkonulması/tutulması durumunda uğradıkları ilk Türk Limanında, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Bayrak Devleti Gemi Kontrol Listesi kullanılarak "Program Dışı İleri Sörvey Uygulaması'na yani genişletilmiş sörvey işlemine tabi tutulmaktadırlar. Yapılan bu işlem hakkında, denetim yapan Liman Devletinin Denizcilik İdaresine ve IMO'ya bilgi verilmektedir.

02.01.2004 tarihi itibarıyla, limanlarımızdan yurt dışına çıkış yapacak olan Türk Bayraklı gemilere Yola Elverişlilik Belgesi verilmeden önce GSK veya PSC Uzmanları tarafından gemiye gidilerek geminin evrak düzeyinde (gemi ve gemi adamlarının sertifikaları) ve Yola Elverişliliğe mani olmayacak diğer hususlarda kontrol edilmeleri neticesinde uygun görülmesi halinde Yola Elverişlilik Belgesinin düzenlenip geminin yolculuğuna izin verilmesi uygulaması başlatılmıştır. Bu uygulamaya paralel olarak, taraf olduğumuz uluslararası antlaşmalar ve ulusal mevzuatımız çerçevesinde, standartları düşük olduğu tespit edilen Türk Bayraklı gemilerin standartlarının yükseltilmesi ve yurt dışında uğrayacakları Liman Devleti Kontrolü denetimine hazır olarak girmesinin sağlanması amacıyla, uluslararası sefere çıkacak olan Türk Bayraklı gemilere uygun zamanlarda Müsteşarlıkça belirlenen 17 Ana Limanda (İstanbul, Ambarlı, İzmit, Kdz. Ereğli, İzmir, Aliğa, Bodrum, Marmaris, Mersin, İskenderun, Trabzon, Samsun, Çanakkale, Bandırma, Gemlik, Antalya, Tuzla Limanlarında) Haziran 2004 itibarıyla "Ön Sörvey" uygulamasına başlanılmıştır. Ön Sörvey sonucunda Türk Bayraklı gemilerin yurtdışındaki tutulmalarında diğer yıllara oranla ciddi azalma olduğu görülmüştür.

İdarece hazırlanan kontrol listeleri belirlenen 17 ana limanda görevli GSK ve PSC Uzmanları tarafından uygulanmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında tutulmalarının önlenmesine yönelik olarak yapılan yoğun

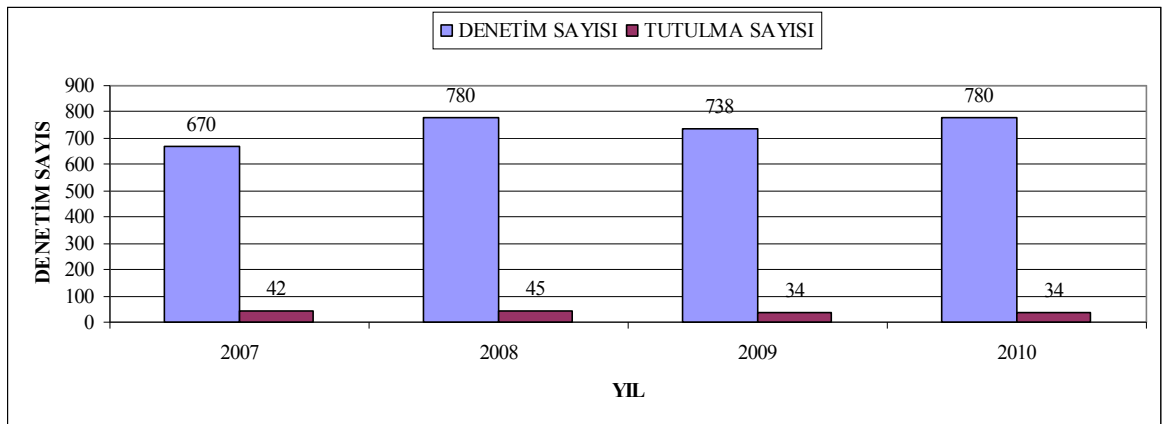
denetimlerle ilgili olarak, Deniz Ticaret Odaları ve denizcilik sektörü ile bilgilendirme toplantıları yapılmakta ve yurtdışı denizcilik kuruluşlarına bilgi verilmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin tutulmalarına ilişkin detaylı bilgiler sonraki sayfalarda incelenmiştir.

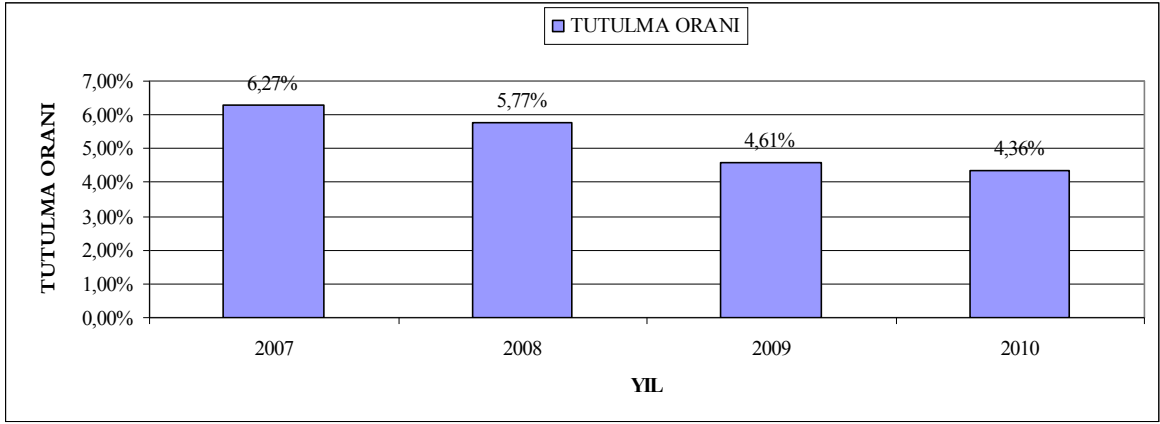
5.1 Paris Mutabakat Zaptı Açısından Türk Bayraklı Gemilerin Durumu

Türk Bayraklı gemiler, çeşitli bölgesel liman devleti denetimlerine taraf ülkelerin pek çoğu için denetlemede 2008 yılı itibari ile beyaz listede olmasına rağmen öncelikli gemiler arasında bulunmaktadır. Dünyada deniz güvenliği için alınan tedbirler arttıkça, bu tedbirlere ayak uyduramayan yaşlı Türk deniz ticaret filosu güç durumda kalmakta, gidebileceği liman sayısı azalmaktadır. Paris Memorandumuna göre ülkelerin durumlarının belirlendiği Kara-Gri-Beyaz liste, Memorandum kapsamındaki üye ülke limanlarında üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan toplam gemi sayısı baz alınarak belirlenen “Excess Factor” olarak adlandırılan bir veri sonucunda oluşturulmaktadır. Başka bir deyişle, Excess Factor’ün hesaplanmasında, önemli iki etken denetim sayısı ile tutulma sayısıdır.

Bu çerçevede, Paris Memorandumunu uygulamaları kapsamında liman devleti denetimleri neticesinde, gemilerin Kara-Gri-Beyaz listede hangi kategoride yer alacağı Memorandum kapsamındaki üç yıllık toplam denetim sayısı ile tutulma sayısına göre belirlenmektedir. Bu çalışmada 2007-2010 yılları arasında Türk bayraklı gemilerin Paris Memorandumuna üye ülke limanlarında yapılan denetimlerine ait istatistikî bilgiler verilmiştir [15].

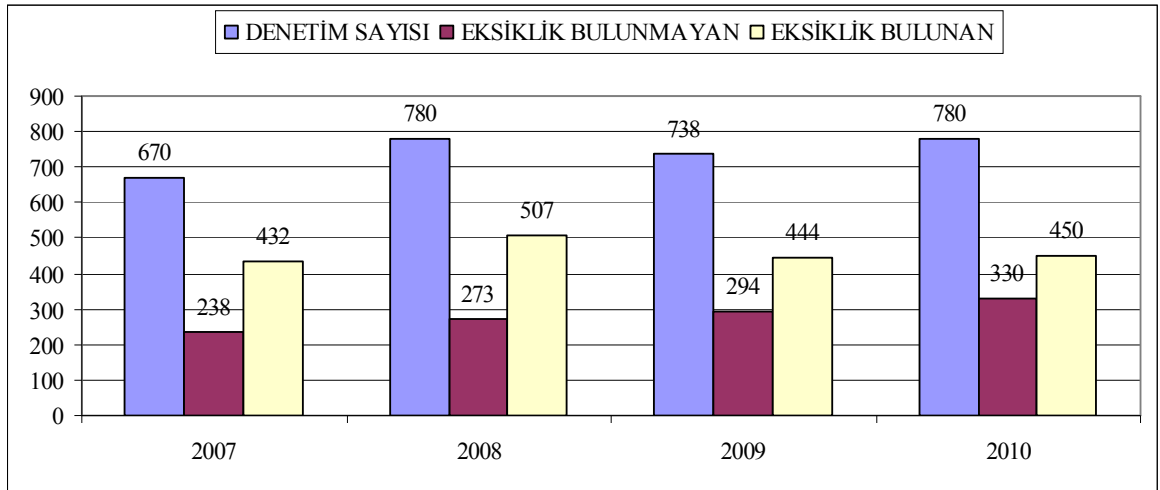


Şekil 5.1 Yıllara göre denetim ve tutulma sayıları

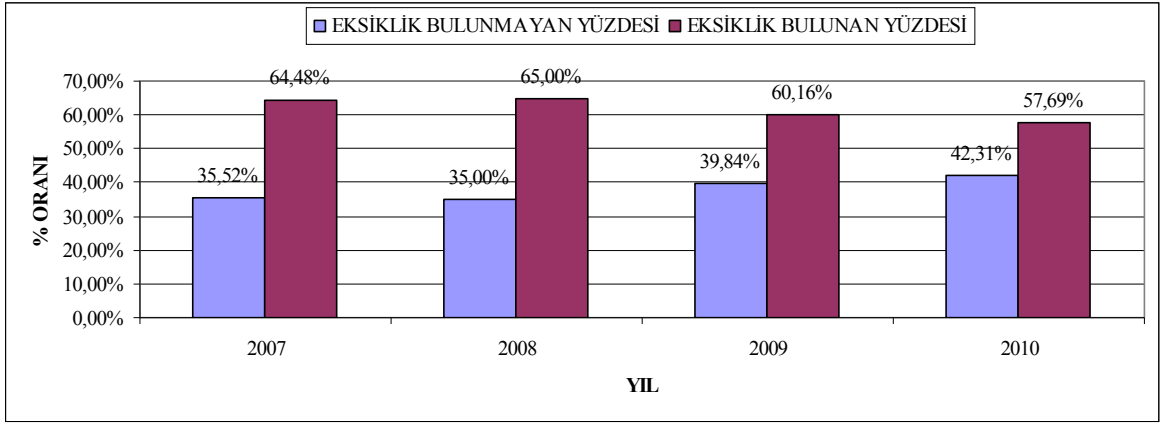


Şekil 5.2 Yıllara göre tutulma oranları

2007 yılından itibaren gemilerin tutulma sayısı düşmüş ve de gemilerimiz beyaz bayrağa geçmiş olmasına rağmen denetim sayısı azalmamıştır. 2007 yılında tutulma oranı % 6,27 iken 2010 yılında bu oran % 4,36 olmuştur. Bu durum Şekil 5.1 ve Şekil 5.2'de gösterilmiştir.



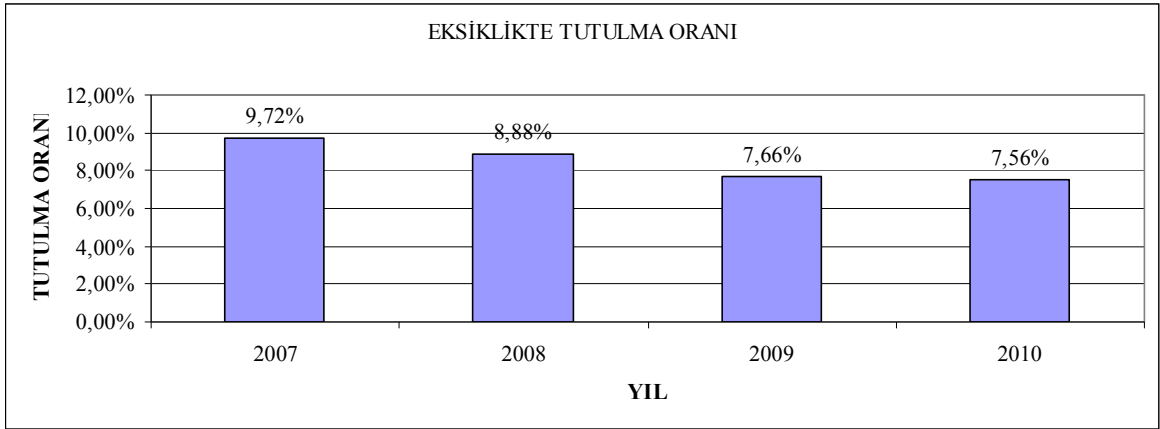
Şekil 5.3 Yıllara göre eksiklik bulunan ve bulunmayan gemi denetim sayıları



Şekil 5.4 Yıllara göre eksiklik bulunan ve bulunmayan gemi denetim oranları

2007 yılında yapılan denetimlerde eksiklik bulunan gemi denetim yüzdesi oranı % 64,48'den % 57,69'a düşmüştür. Eksiklik bulunmayan gemi denetim yüzdesi oranı % 35,52'den % 42,31'e yükselmiştir. Bu durum Şekil 5.3 ve Şekil 5.4'te gösterilmiştir.

Yine eksiklik bulunan gemi denetimlerinde tutulma oranı % 9,72'den % 7,56'ya düşmüştür. Bu durum Şekil 5.5'te gösterilmiştir.



Şekil 5.5 Eksiklik bulunan gemilerin tutulma oranları

Paris Memorandumu kapsamında 2001 yılından 2010 yılına kadar olan gemilerimize yapılan denetimlere ait genel görünüm Çizelge 5.1'de gösterilmiştir [15].

Çizelge 5.1 Genel görünüm tablosu

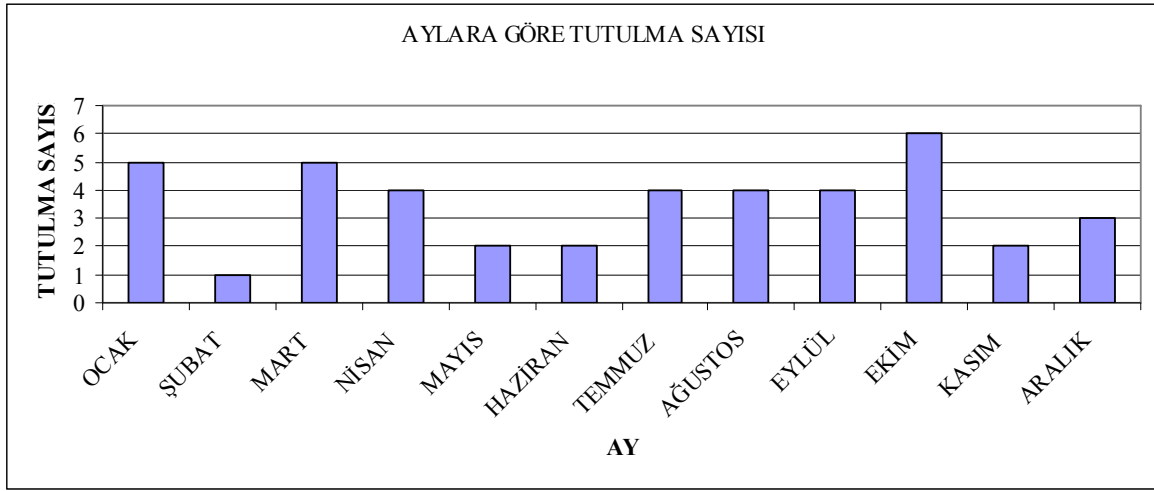
YILLAR	DENETİM	TUTULMA	TUTULMA ORANI	EXCESS FACTOR	Bayrak Durumu
2001	862	212	% 24,59	6,28	Çok Yüksek Risk
2002	852	160	% 18,78	5,65	Çok Yüksek Risk
2003	749	131	% 17,49	5,03	Çok Yüksek Risk
2004	776	67	% 8,63	3,29	Yüksek Risk
2005	597	45	% 7,54	2,11	Orta-Yüksek Risk
2006	596	42	% 7,21	0,92	Gri Liste
2007	670	42	% 6,12	0,44	Gri Liste
2008	780	45	% 5,77	0,00	Beyaz Liste
2009	738	34	% 4,61	-0,29	Beyaz Liste
2010	780	34	% 4,36	-0,49*	Beyaz Liste

*2010 yılı resmi olarak açıklanmamakla beraber Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü Gemi Denetim Dairesi Başkanlığından alınan bilgiye istinaden yazılmıştır.

5.2 Paris Mutabakat Zaptı 2007 Detaylı İstatistikleri

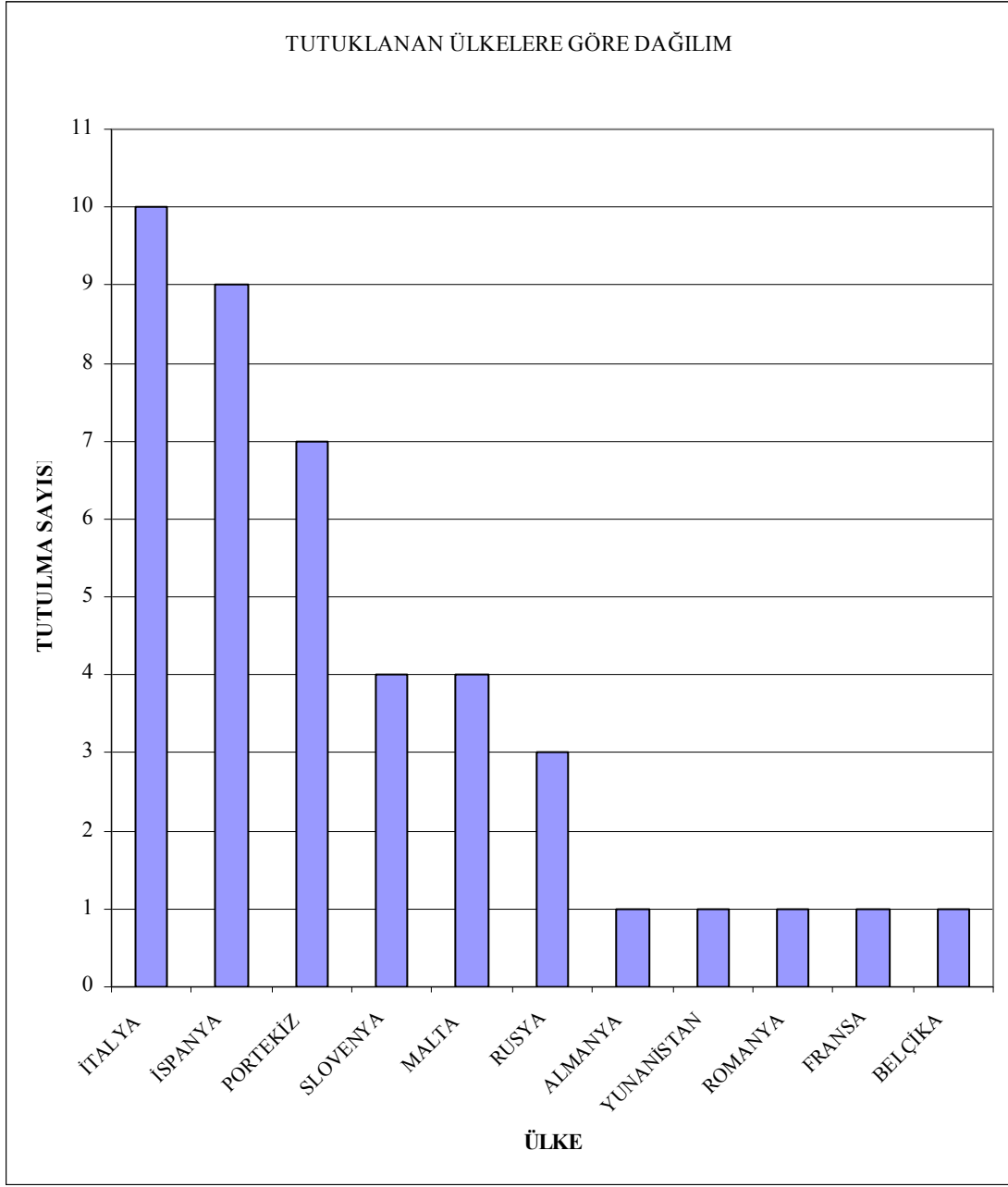
Paris Memorandumu kapsamında 2007 yılında toplam 670 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş olup, bu denetimlerde toplam 42 adet tutulma olmuştur [15].

Tutulmuş Gemilerin aylara göre dağılımı Şekil 5.6'da gösterilmiştir. Toplam gemi tutulma sayısı 42 olup, iki kuru yük gemisi 2'şer kez tutuklanmışlardır. Toplam 40 farklı gemi tutulmuş olup, en çok tutulma Ekim ayında gerçekleşmiştir.



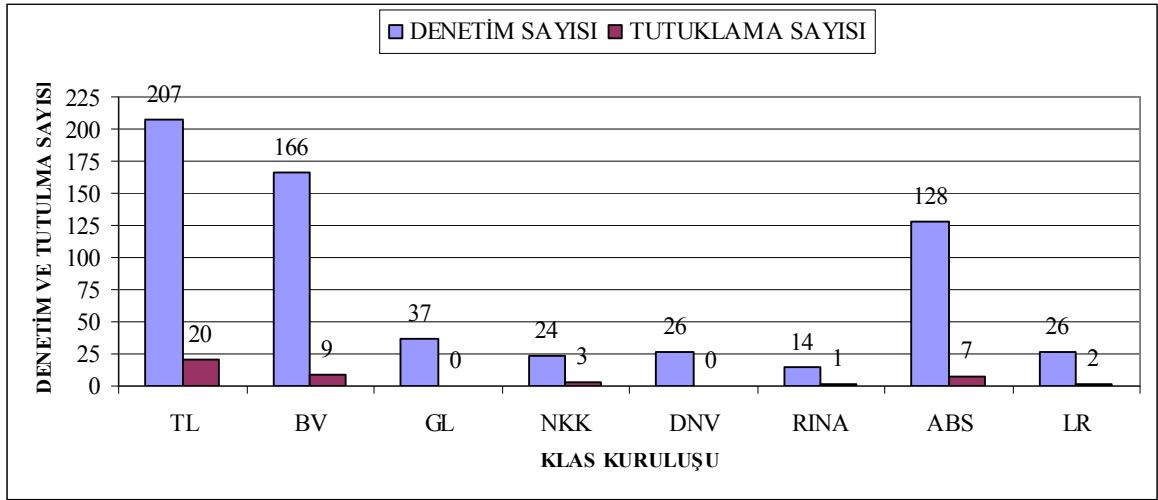
Şekil 5.6 Aylara göre tutulma sayısı

2007 yılında gemilerimize yapılan denetimlerde tutuklamanın en çok olduğu ülkeler sırasıyla İtalya, İspanya, Portekiz, Slovenya ve Malta olarak göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı ise Şekil 5.7'de gösterilmiştir.



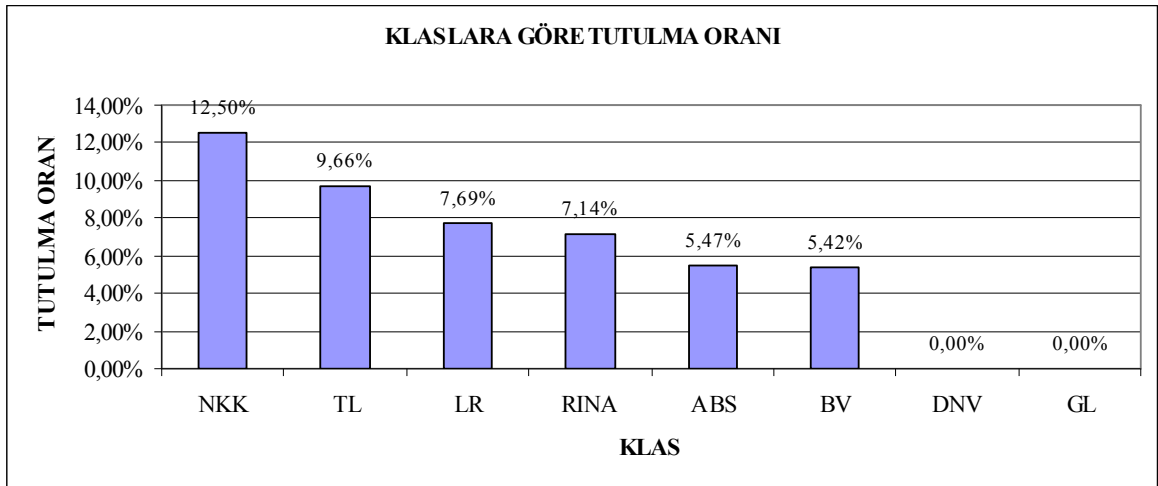
Şekil 5.7 Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı

2007 yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.8’de gösterilmiştir.



Şekil 5.8 Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan Türk Bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı

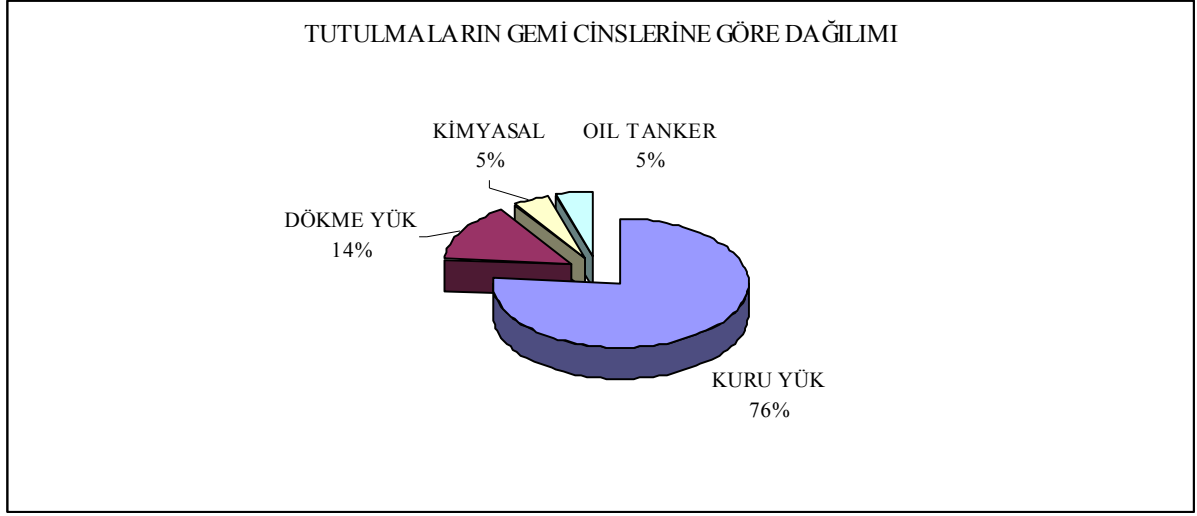
2007 Yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin tutulma oranlarının klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.9’da gösterilmiştir. Buna göre performansın en düşük olduğu Klâs Kuruluşu 2007 yılı için Nippon Kaiji Kyokai (NKK) olmuştur. Hiçbir gemisi tutuklanmayarak performansı en yüksek olan Klâs Kuruluşları ise Germanischer Lloyd (GL) ve Det Norske Veritas (DNV) olmuştur.



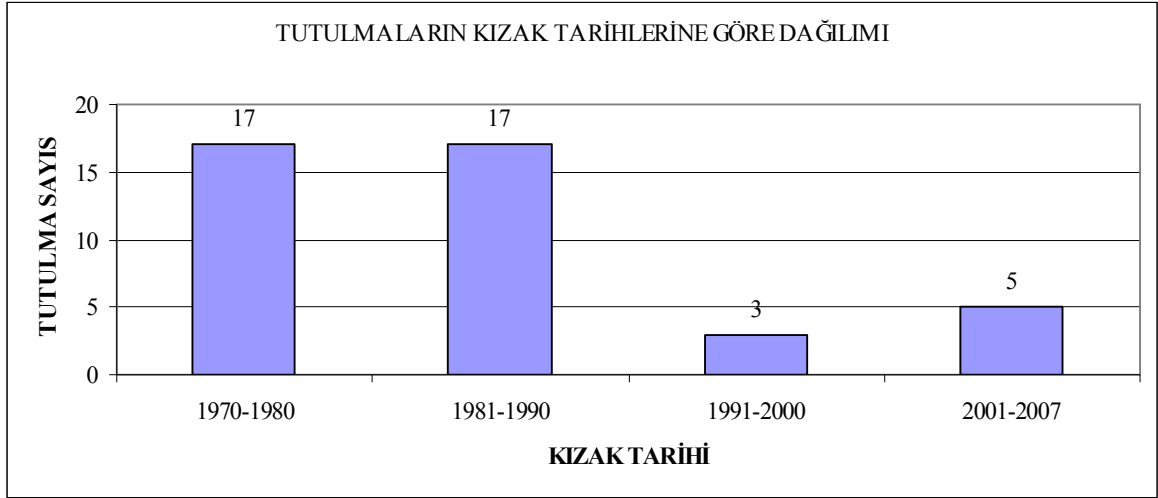
Şekil 5.9 Klâs kuruluşlarının performans tablosu

2007 yılında Paris Memorandumu kapsamında tutuklanan gemilerimizin cinslerine ve kızak tarihlerine göre dağılımı ise Şekil 5.10, 5.11 ve 5.12’de gösterilmiştir. Buna göre toplam 42 adet tutulmanın 32 tanesi kuru yük gemilerinde, 6 tanesi dökme yük gemilerinde, 2 tanesi petrol tankerlerinde ve 2 tanesi de kimyasal tanker cinsi gemilerde olmuştur. Yine gemi kızak tarihlerine göre bakıldığında; kızak tarihi 1990 ve önce olan

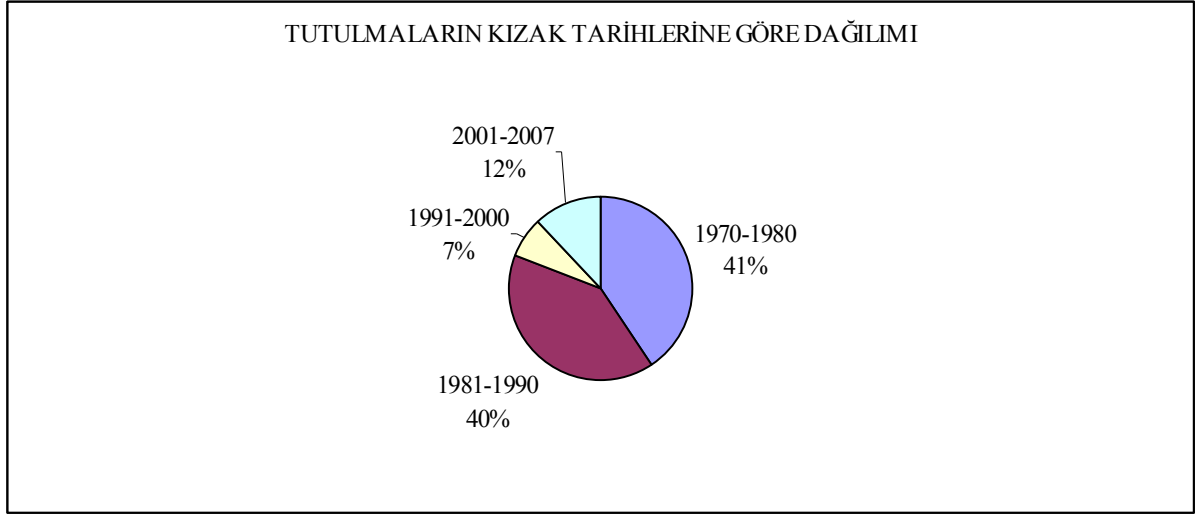
tutulma sayısı 34 iken, kızıak tarihi 1990 sonrası olan gemi tutulma sayısı ise 8 olarak görülmektedir.



Şekil 5.10 Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı



Şekil 5.11 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızıak tarihlerine göre dağılımı

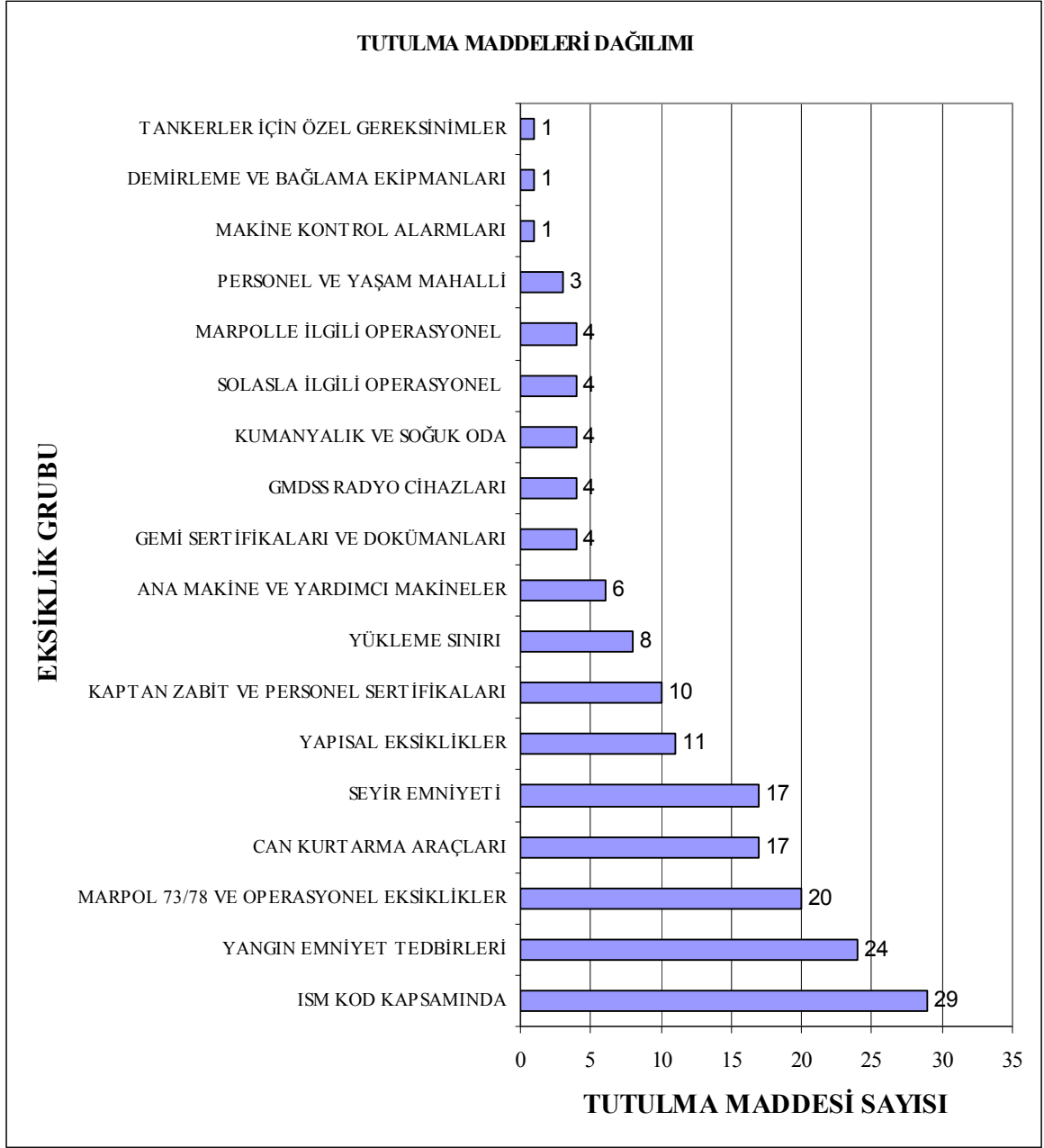


Şekil 5.12 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

2007 yılında Paris Memorandumu kapsamında yapılan denetimlerde Türk Bayraklı gemilerin tutulmalarına bakıldığında, kızak tarihi 1970-1980 arası olan gemilerimizin tutulmalarının tüm tutulmaların % 41'ini, kızak tarihi 1981-1990 olanların % 40'ını, kızak tarihi 1991-2000 arası olanların % 7'sini ve kızak tarihi 2001-2007 olanlarında % 12'sini oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla, 2007 yılı tutulma istatistiklerine bakıldığında filomuzdaki gemilerin kızak tarihi 1990 ve öncesi olanların tutulmaları toplam tutulmaların % 81'ini oluşturduğu görülmektedir.

5.2.1 Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2007 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi

2007 yılında yapılan denetimlerde gemilerimizin tutulmalarının eksiklik niceliği bazında incelendiğinde 6 gemimizin tek bir tutuklama maddesinden tutulduğu göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma maddelerine göre dağılımı Şekil 5.13'te gösterilmiştir.



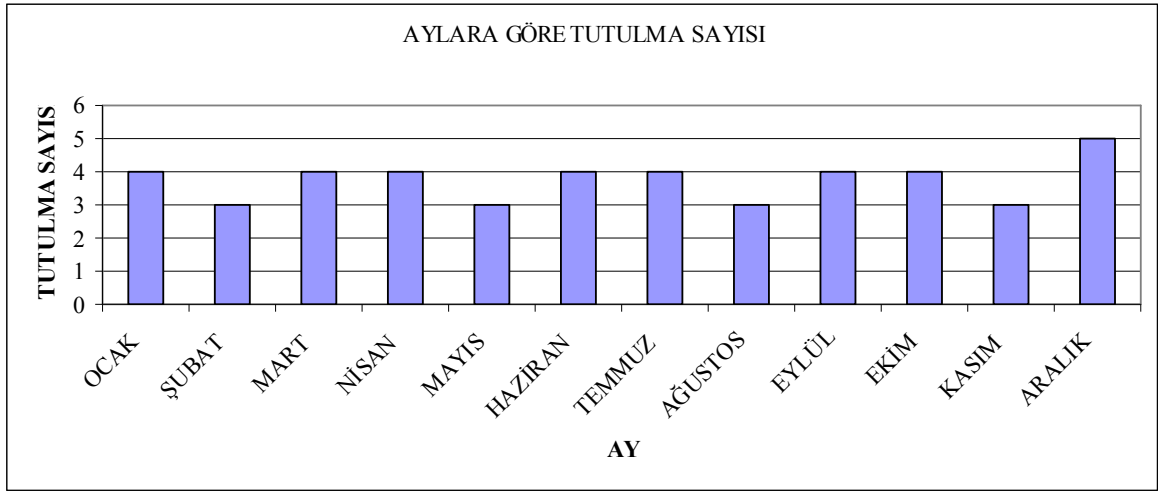
Şekil 5.13 Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı

Görüldüğü üzere tutulmalarda eksiklik gruplarından ISM Kod, yangın emniyet tedbirleri, Marpol 73/78 ve operasyonel eksiklikler, can kurtarma araçları, seyir emniyeti, yapısal eksiklikler ile kaptan zabit ve personel sertifikalarında bulunan eksiklik maddeleri ön plana çıkmaktadır.

5.3 Paris Mutabakat Zaptı 2008 Detaylı İstatistikleri

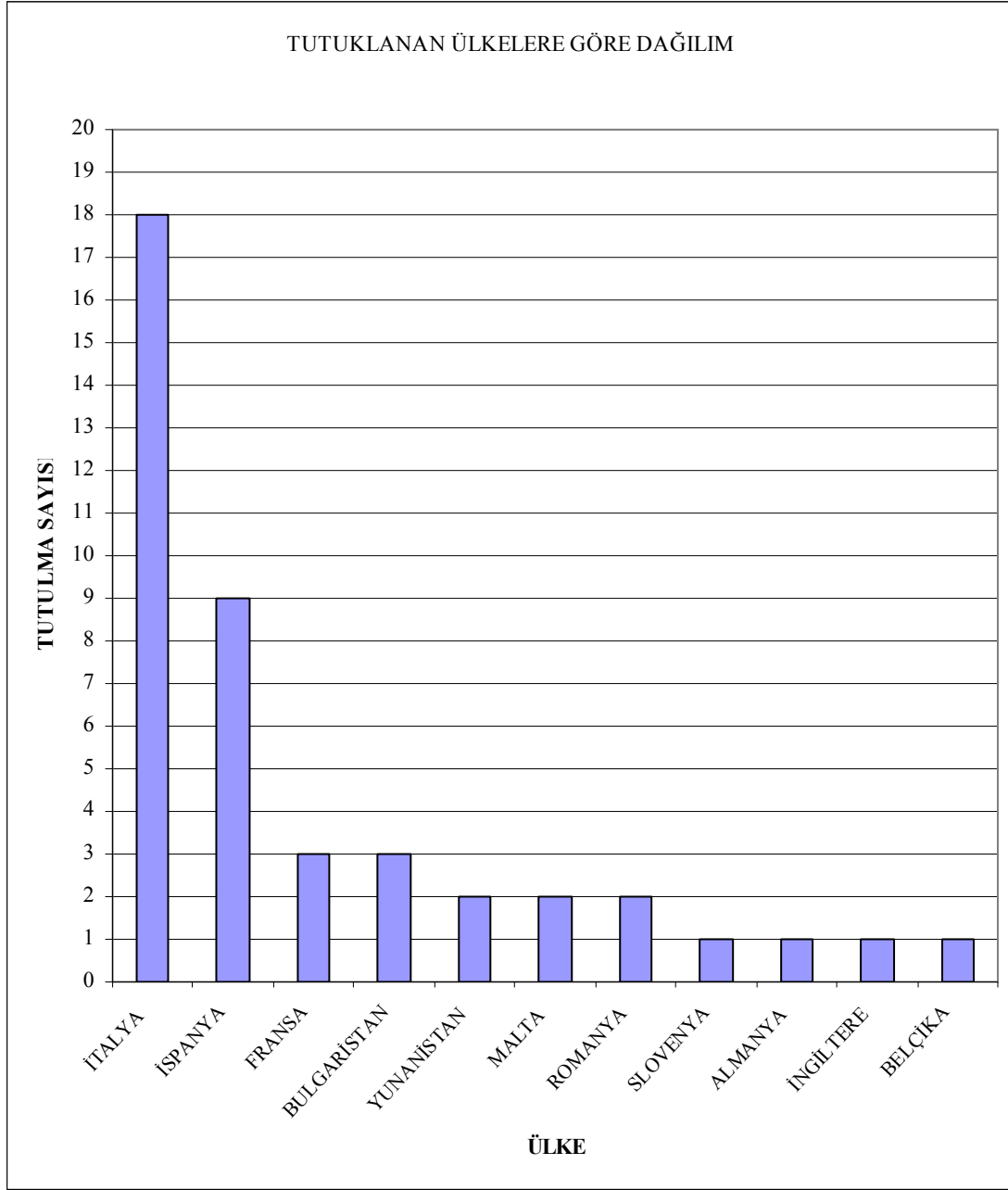
Paris Memorandumu kapsamında 2008 yılında toplam 780 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş olup, bu denetimlerde toplam 45 adet tutulma olmuştur [15].

Tutulmuş gemilerin aylara göre dağılımı Şekil 5.14'te gösterilmiştir. Toplam gemi tutulma sayısı 45 olup, iki kuru yük gemisi 2'şer kez tutuklanmışlardır. Toplam 42 farklı gemi tutulmuş olup, en çok tutulma Aralık ayında gerçekleşmiştir.



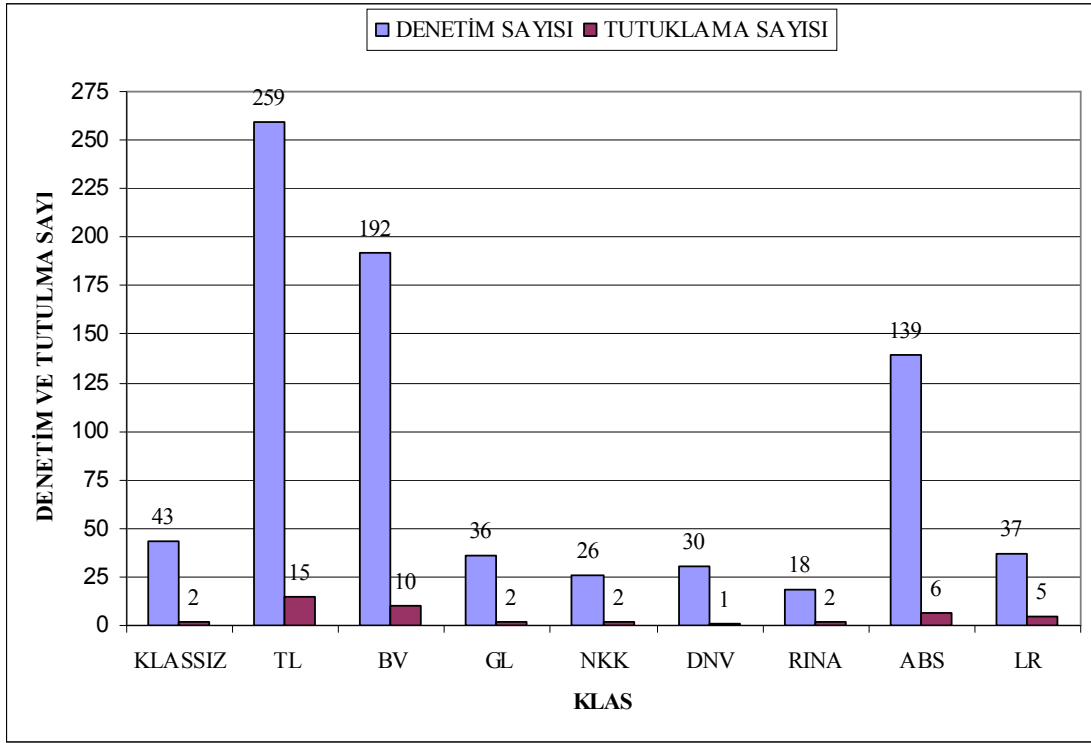
Şekil 5.14 Aylara göre tutulma sayısı

2008 yılında gemilerimize yapılan denetimlerde tutuklamanın en çok olduğu ülkeler sırasıyla İtalya, İspanya, Fransa, Bulgaristan ve Yunanistan olarak göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı ise Şekil 5.15'te gösterilmiştir.



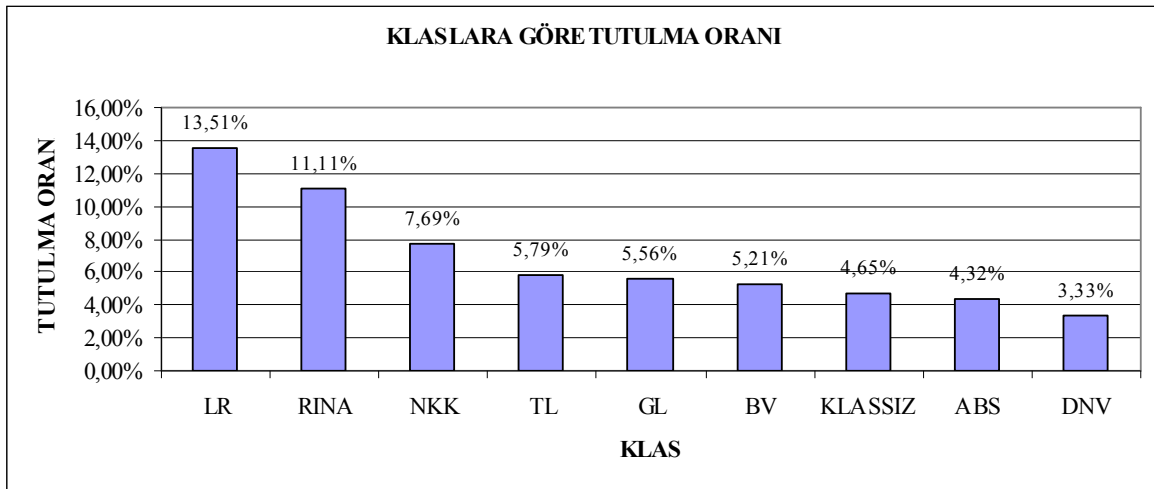
Şekil 5.15 Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı

2008 yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.16'da gösterilmiştir.



Şekil 5.16 Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı

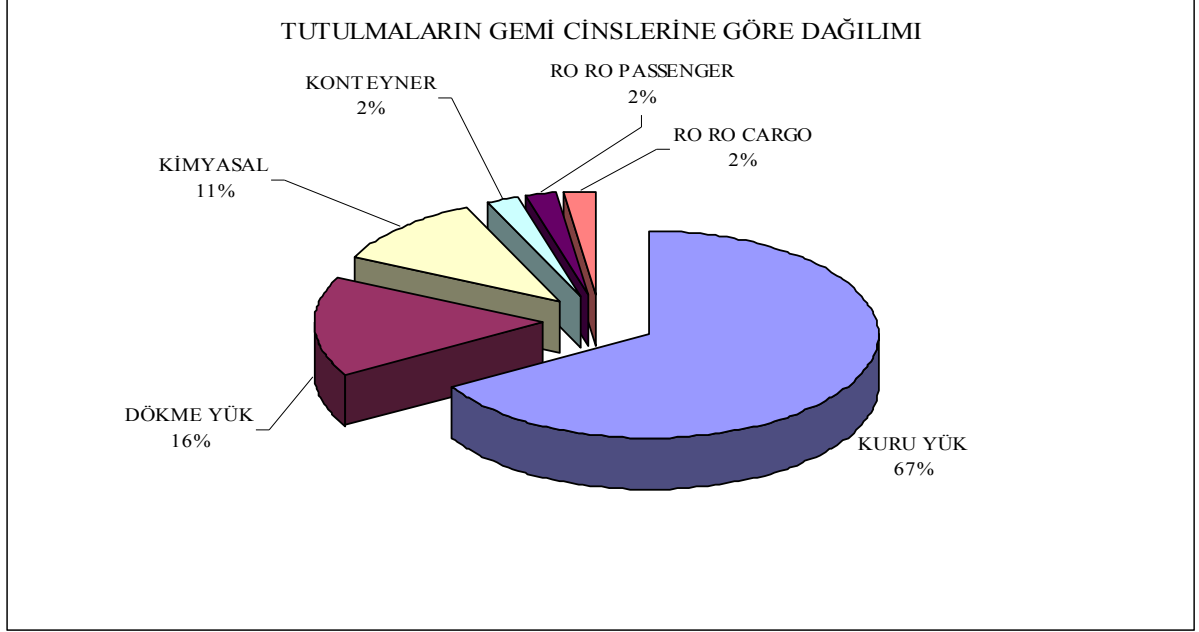
2008 Yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen ve tutulan Türk Bayraklı gemilerin tutulma oranlarının klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.17’de gösterilmiştir. Buna göre performansın en düşük olduğu Klâs Kuruluşu 2008 yılı için Lloyd’s Register (LR) olmuştur. Performansı en yüksek olan Klâs Kuruluşları ise Det Norske Veritas (DNV) ve American Bureau of Shipping (ABS) olmuşlardır.



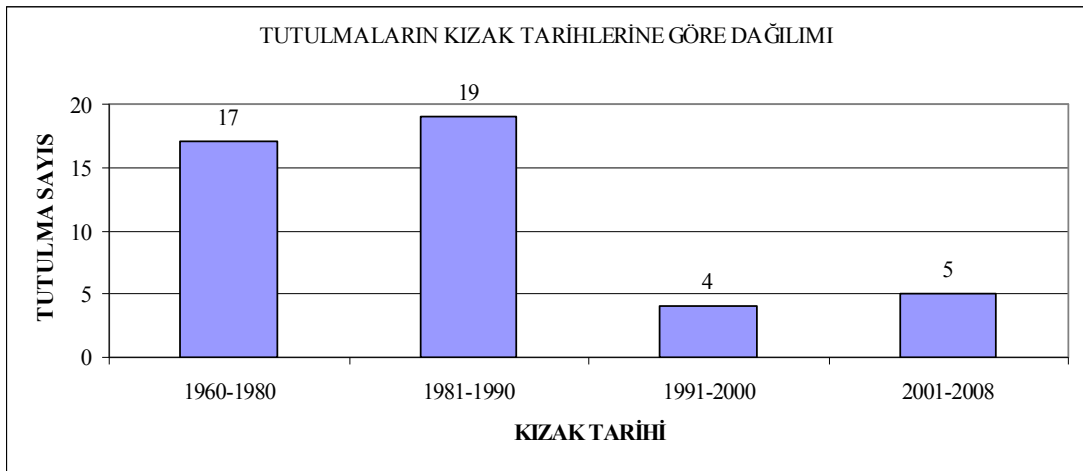
Şekil 5.17 Klâs kuruluşlarının performans tablosu

2008 yılında Paris Memorandumu kapsamında tutuklanan gemilerimizin cinslerine ve

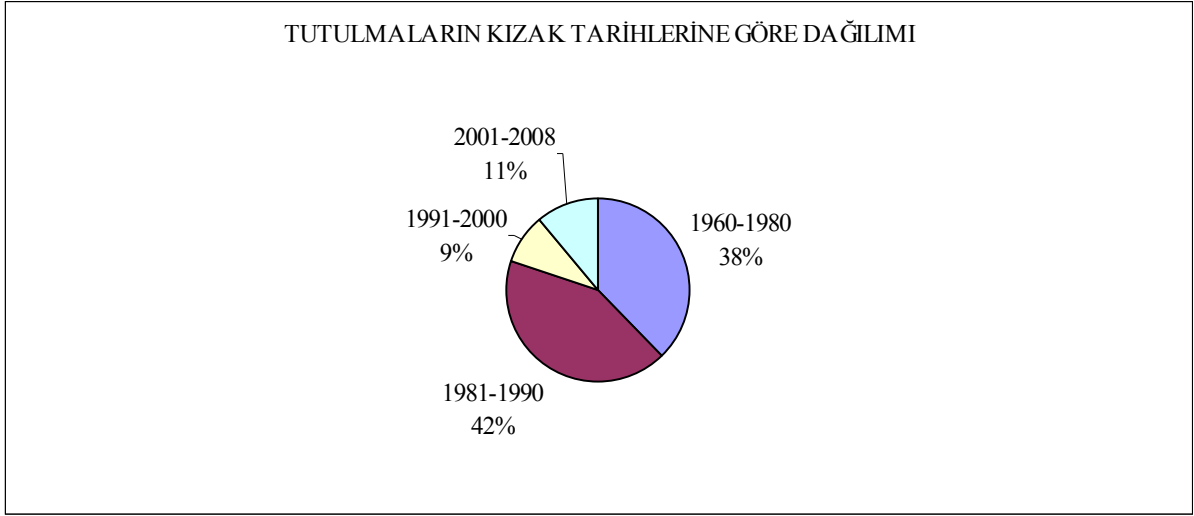
kızak tarihlerine göre dağılımı ise Şekil 5.18, 5.19 ve 5.20’de gösterilmiştir. Buna göre toplam 45 adet tutulmanın 30 tanesi kuru yük gemilerinde, 7 tanesi dökme yük gemilerinde, 5 tanesi kimyasal tankerlerde, 1 tanesi konteyner gemisinde, 1 tanesi ro-ro/yolcu gemisinde ve 1 tanesi de ro-ro/yük gemisinde olmuştur. Yine gemi kızak tarihlerine göre bakıldığında; kızak tarihi 1990 ve önce olan tutulma sayısı 36 iken, kızak tarihi 1990 sonrası olan gemi tutulma sayısı ise 9 olarak görülmektedir.



Şekil 5.18 Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı



Şekil 5.19 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

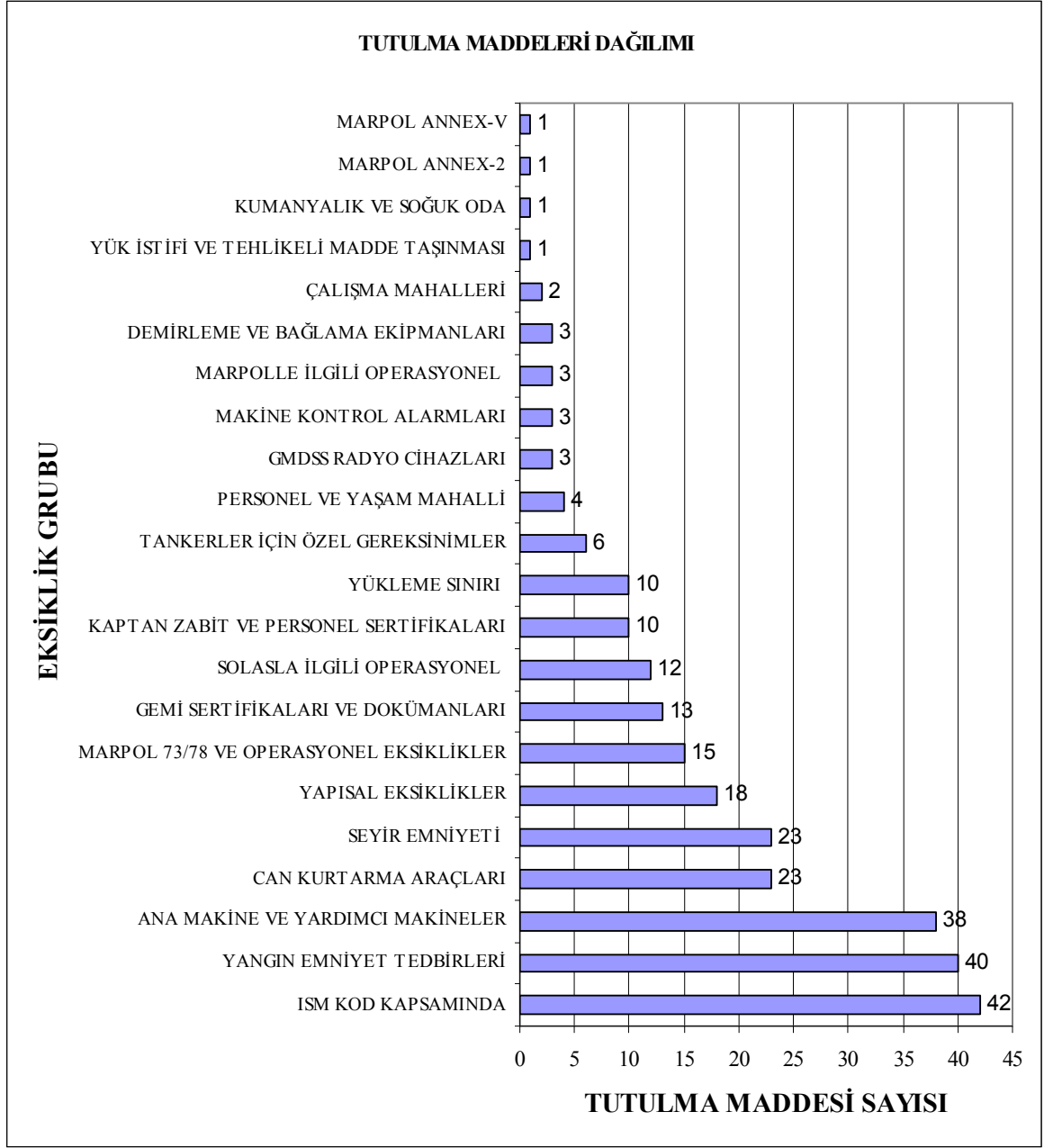


Şekil 5.20 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

2008 yılında Paris Memorandumu kapsamında yapılan denetimlerde Türk Bayraklı gemilerin tutulmalarına bakıldığında, kızak tarihi 1960-1980 arası olan gemilerimizin tutulmalarının tüm tutulmaların % 38'ini, kızak tarihi 1981-1990 olanların % 42'sini, kızak tarihi 1991-2000 arası olanların % 9'unu ve kızak tarihi 2001-2008 olanlarında % 11'ini oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla, 2008 yılı tutulma istatistiklerine bakıldığında filomuzdaki gemilerin kızak tarihi 1990 ve öncesi olanların tutulmaları toplam tutulmaların % 80'ini oluşturduğu görülmektedir.

5.3.1 Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2008 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi

2008 yılında yapılan denetimlerde gemilerimizin tutulmalarının eksiklik niceliği bazında incelendiğinde 4 gemimizin tek bir tutuklama maddesinden tutulduğu göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma maddelerine göre dağılımı Şekil 5.21'de gösterilmiştir.



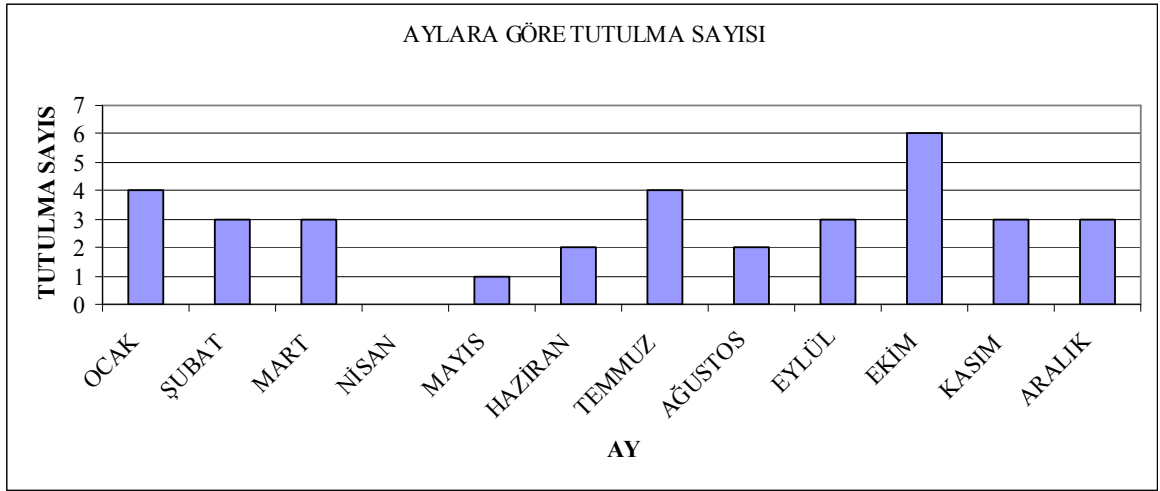
Şekil 5.21 Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı

Görüldüğü üzere tutulmalarda eksiklik gruplarından ISM Kod, yangın emniyet tedbirleri, ana makine ve yardımcı makineler, can kurtarma araçları, seyir emniyeti, yapısal eksiklikler ve Marpol 73/78 ve operasyonel eksiklikler grubunda bulunan eksiklik maddeleri ön plana çıkmaktadır.

5.4 Paris Mutabakat Zaptı 2009 Detaylı İstatistikleri

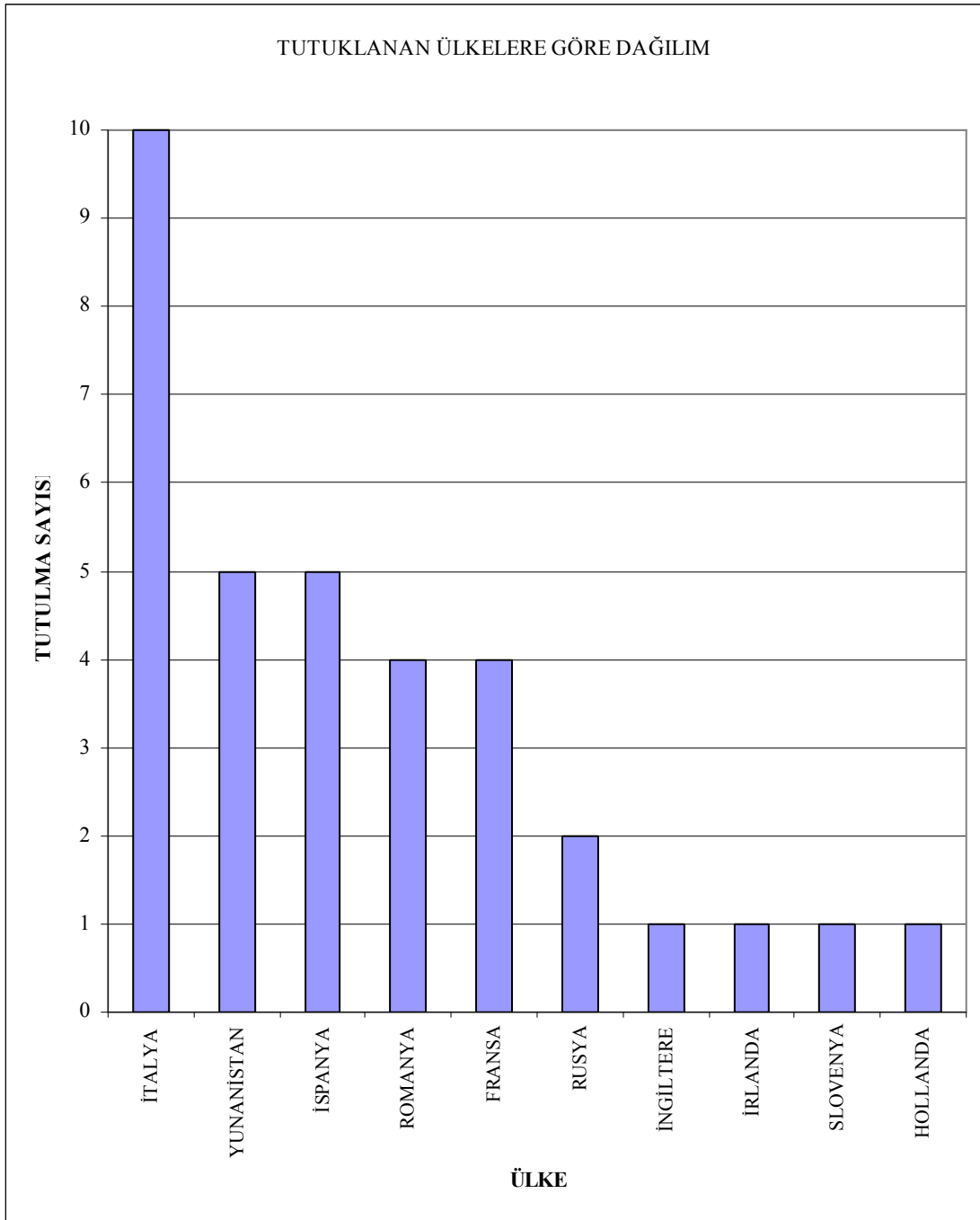
Paris Memorandumu kapsamında 2009 yılında toplam 738 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş olup, bu denetimlerde toplam 34 adet tutulma olmuştur [15].

Tutulmuş Gemilerin aylara göre dağılımı Şekil 5.22’de gösterilmiştir. Toplam gemi tutulma sayısı 34 olup, üç kuru yük gemisi 2’şer kez tutuklanmışlardır. Toplam 31 farklı gemi tutulmuş olup, en çok tutulma Ekim ayında gerçekleşmiştir.



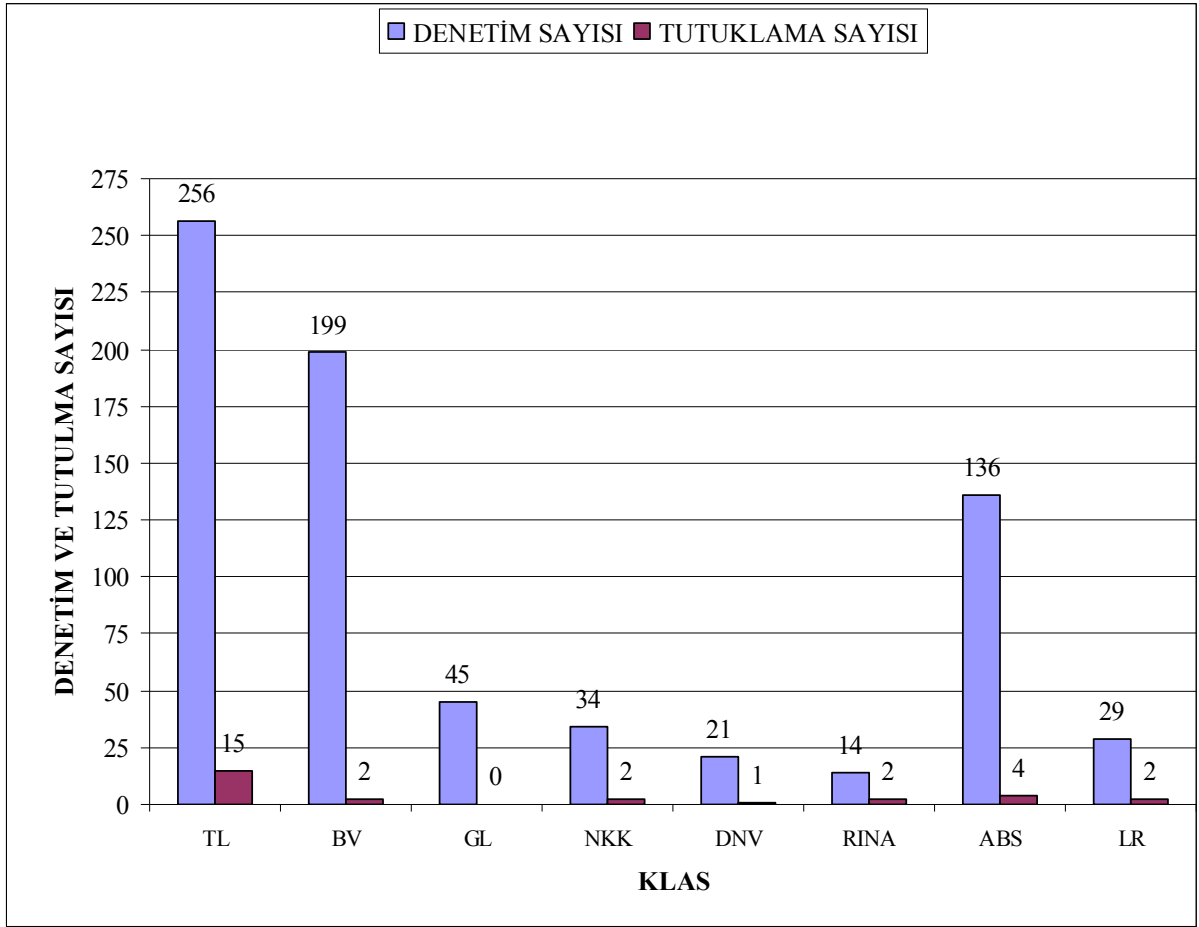
Şekil 5.22 Aylara göre tutulma sayısı

2009 yılında gemilerimize yapılan denetimlerde tutuklamanın en çok olduğu ülkeler sırasıyla İtalya, İspanya, Yunanistan, Fransa, Romanya ve Rusya olarak göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı ise Şekil 5.23’te gösterilmiştir.



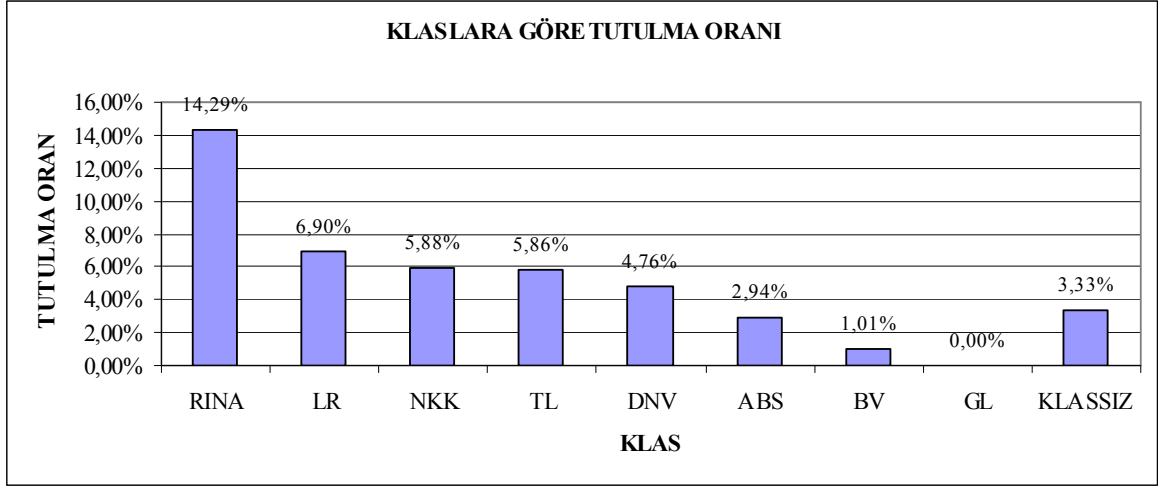
Şekil 5.23 Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı

2009 yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.24'te gösterilmiştir.



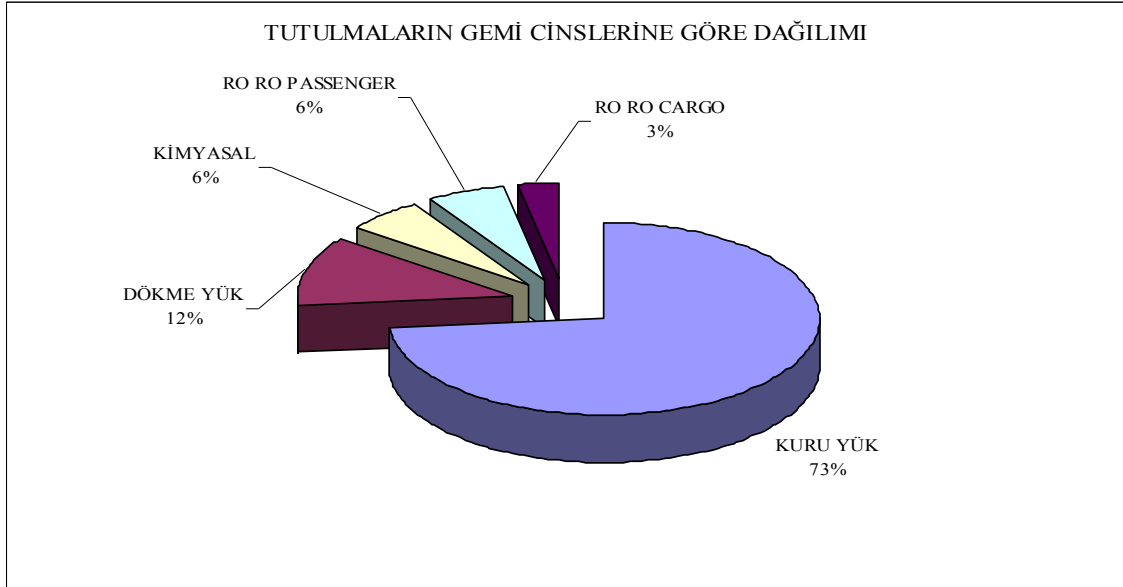
Şekil 5.24 Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı

Şekil 5.24'teki tabloya ilave olarak 6 tane de klâsı olmayan gemi tutuklaması mevcuttur. 2009 Yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarının performans tablosu Şekil 5.25'te gösterilmiştir. Buna göre performansı en düşük olan Klâs Kuruluşu 2009 yılı için Registro Italiano Navale (RINA) olmuştur. Performansı en yüksek olan Klâs Kuruluşları ise Germanischer Lloyd (GL) ve Bureau Veritas (BV) olmuşlardır.

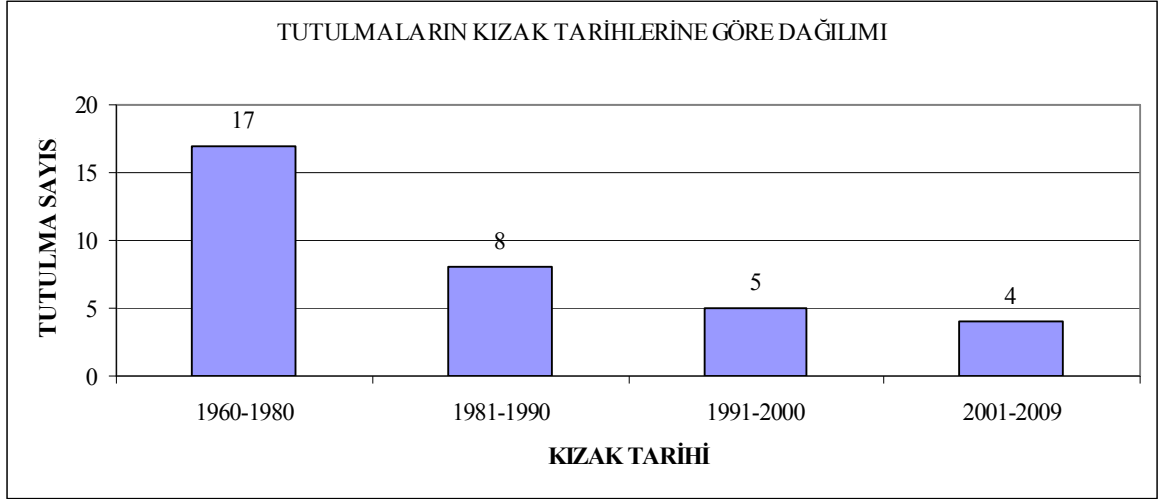


Şekil 5.25 Klâs kuruluşlarının performans tablosu

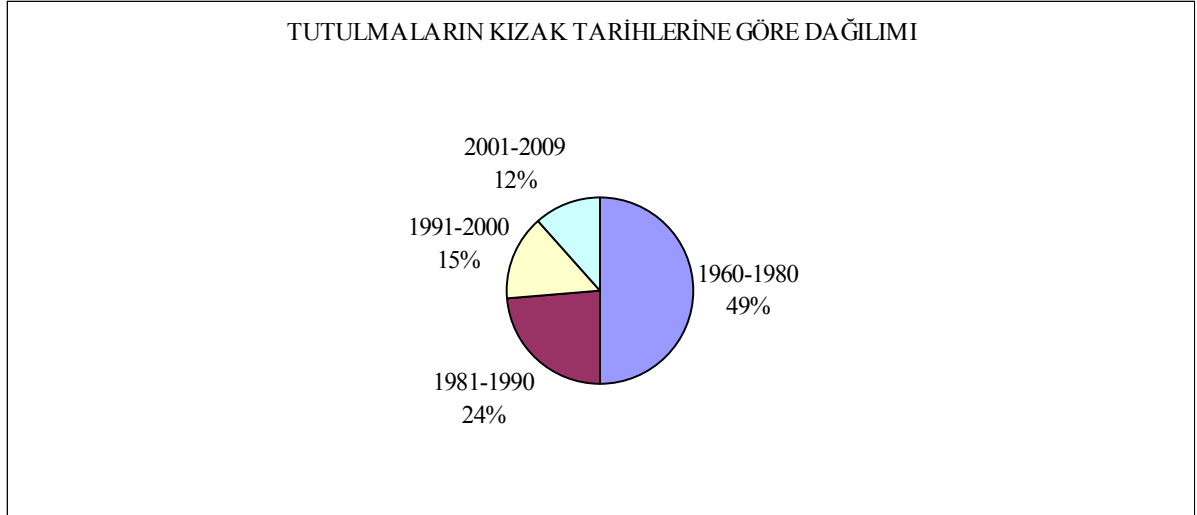
2009 yılında Paris Memorandumu kapsamında tutuklanan gemilerimizin cinslerine ve kızak tarihlerine göre dağılımı ise Şekil 5.26, 5.27 ve 5.28’de gösterilmiştir. Buna göre toplam 34 adet tutulmanın 25 tanesi kuru yük gemilerinde, 4 tanesi dökme yük gemilerinde, 2 tanesi kimyasal tankerlerde, 2 tanesi Ro-Ro/Yolcu gemisinde ve 1 tanesi de Ro-Ro/Yük gemisinde olmuştur. Yine gemi kızak tarihlerine göre bakıldığında; kızak tarihi 1990 ve önce olan tutulma sayısı 25 iken, kızak tarihi 1990 sonrası olan gemi tutulma sayısı ise 9 olarak görülmektedir.



Şekil 5.26 Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı



Şekil 5.27 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

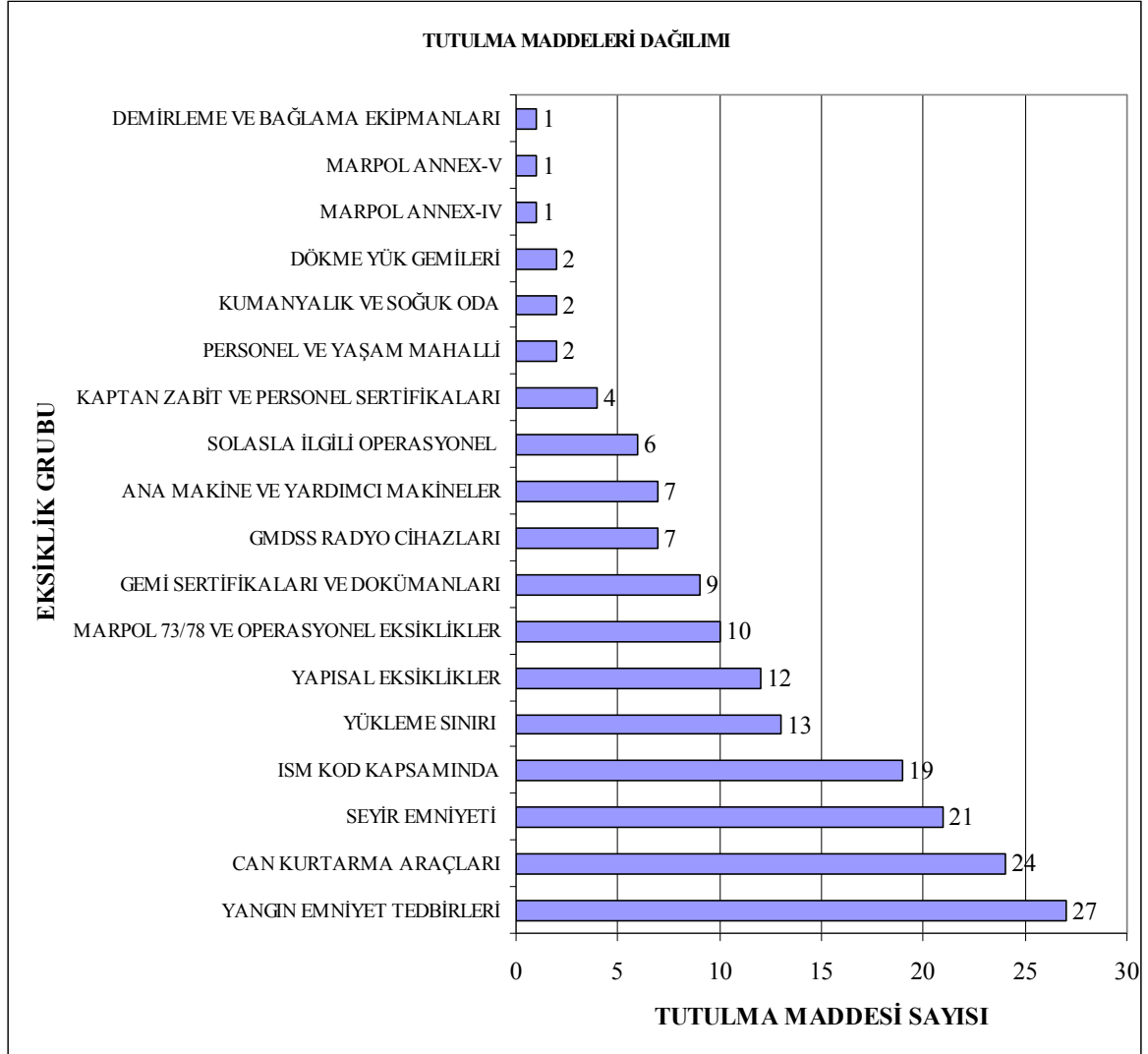


Şekil 5.28 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

2009 yılında Paris Memorandumu kapsamında yapılan denetimlerde Türk Bayraklı gemilerin tutulmalarına bakıldığında, kızak tarihi 1960-1980 arası olan gemilerimizin tutulmalarının tüm tutulmaların % 49'unu, kızak tarihi 1981-1990 olanların % 24'ünü, kızak tarihi 1991-2000 arası olanların % 15'ini ve kızak tarihi 2001-2009 olanlarında % 12'sini oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla, 2009 yılı tutulma istatistiklerine bakıldığında filomuzdaki gemilerin kızak tarihi 1990 ve öncesi olanların tutulmaları toplam tutulmaların % 73 ünü oluşturduğu görülmektedir.

5.4.1 Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2009 Yılında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi

2009 yılında yapılan denetimlerde gemilerimizin tutulmalarının eksiklik niceliği bazında incelendiğinde 7 gemimizin tek bir tutuklama maddesinden tutulduğu göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma maddelerine göre dağılımı Şekil 5.29'da gösterilmiştir.



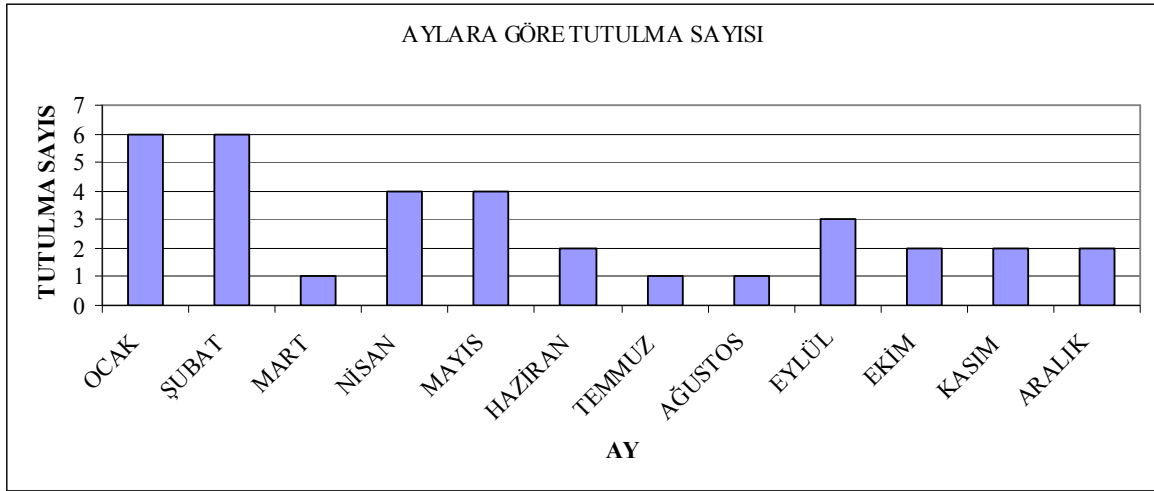
Şekil 5.29 Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı

Görüldüğü üzere tutulmalarda eksiklik gruplarından yangın emniyet tedbirleri, can kurtarma araçları, seyir emniyeti, ISM Kod, yükleme sınırı, yapısal eksiklikler ve Marpol 73/78 ve operasyonel eksiklikler grubunda bulunan eksiklik maddeleri ön plana çıkmaktadır.

5.5 Paris Mutabakat Zaptı 2010 Detaylı İstatistikleri

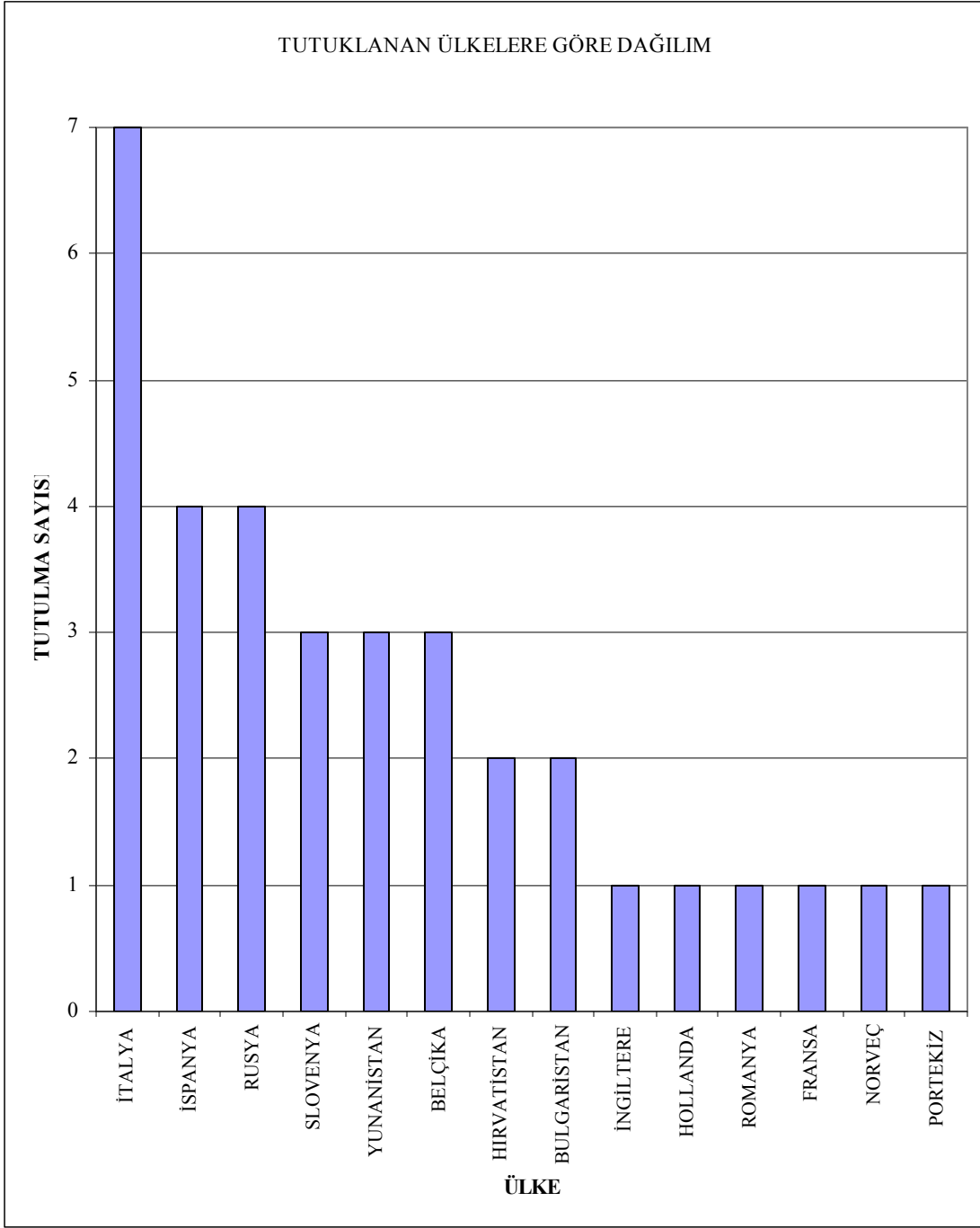
Paris Memorandumu kapsamında 2010 yılında toplam 780 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş olup, bu denetimlerde toplam 34 adet tutulma olmuştur [15].

Tutulmuş gemilerin aylara göre dağılımı Şekil 5.30'da gösterilmiştir. Toplam gemi tutulma sayısı 34 olup, bir kuru yük gemisi 2 kez tutuklanmıştır. Toplam 33 farklı gemi tutulmuş olup, en çok tutulma 6'şar tutulma ile Ocak ve Şubat aylarında gerçekleşmiştir.



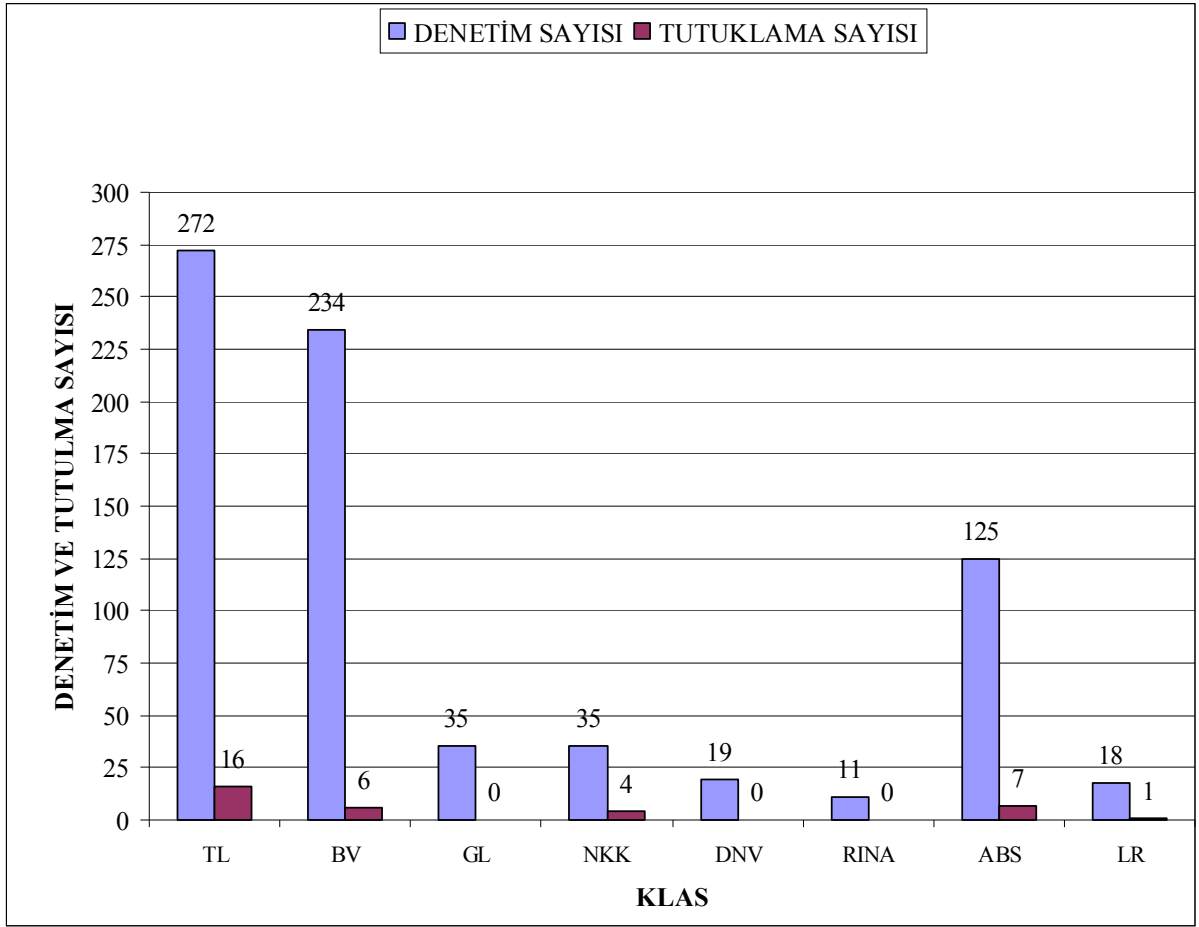
Şekil 5.30 Aylara göre tutulma sayısı

2010 yılında gemilerimize yapılan denetimlerde tutuklamanın en çok olduğu ülkeler sırasıyla İtalya, İspanya, Rusya, Yunanistan, Slovenya ve Belçika olarak göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı ise Şekil 5.31'de gösterilmiştir.



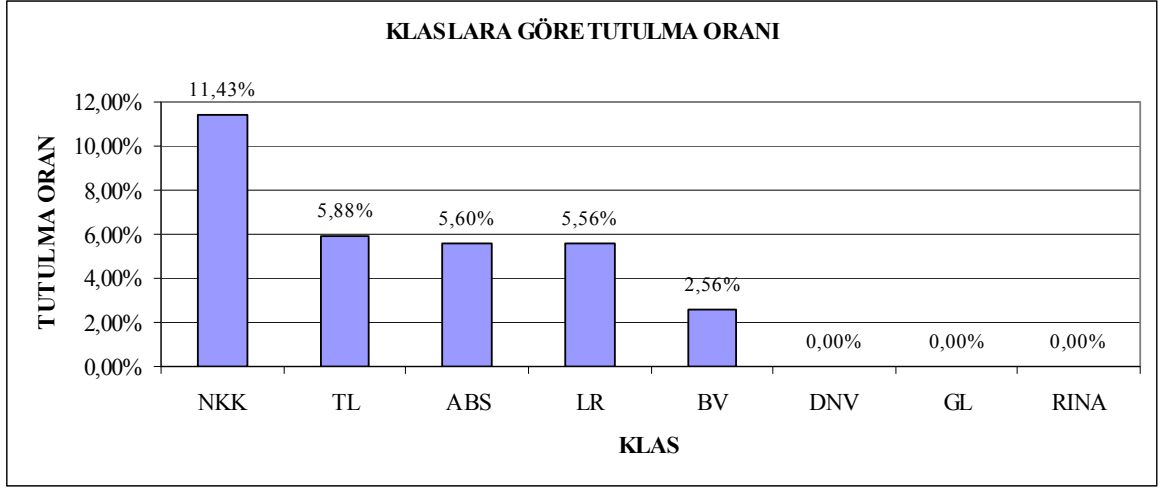
Şekil 5.31 Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı

2010 yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.32’de gösterilmiştir.



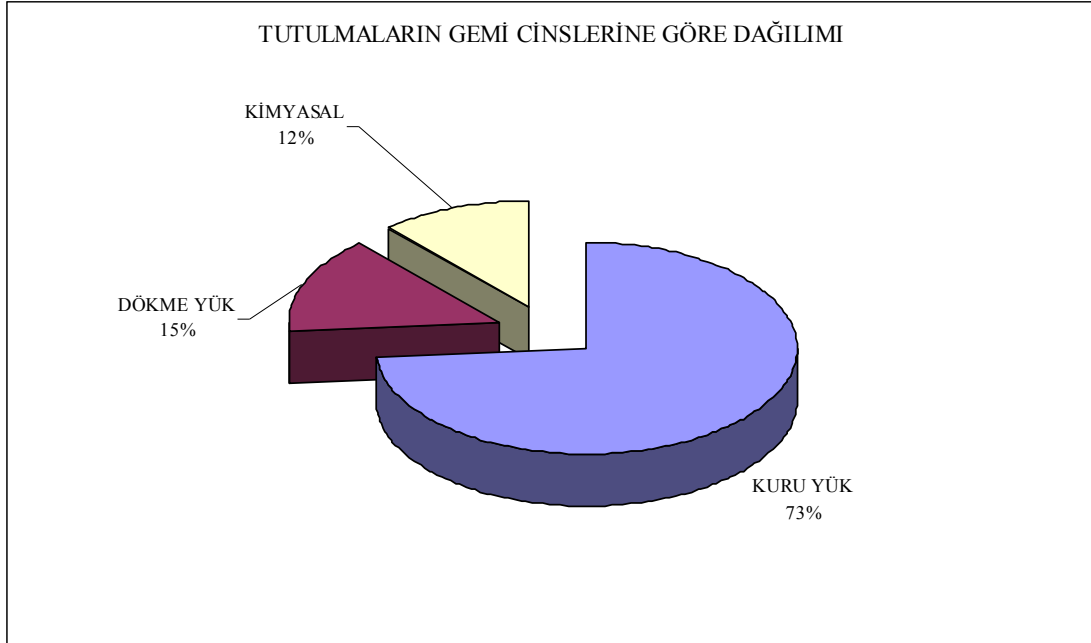
Şekil 5.32 Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı

2010 Yılında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen ve tutulan Türk Bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarının performans tablosu Şekil 5.33’de gösterilmiştir. Buna göre performansı en düşük olan Klâs Kuruluşu 2010 yılı için Nippon Kaiji Kyokai (NKK) olmuştur. Performansı en yüksek olan Klâs Kuruluşları ise Germanischer Lloyd (GL), Det Norske Veritas (DNV) ve Registro Italiano Navale (RINA) olmuşlardır.

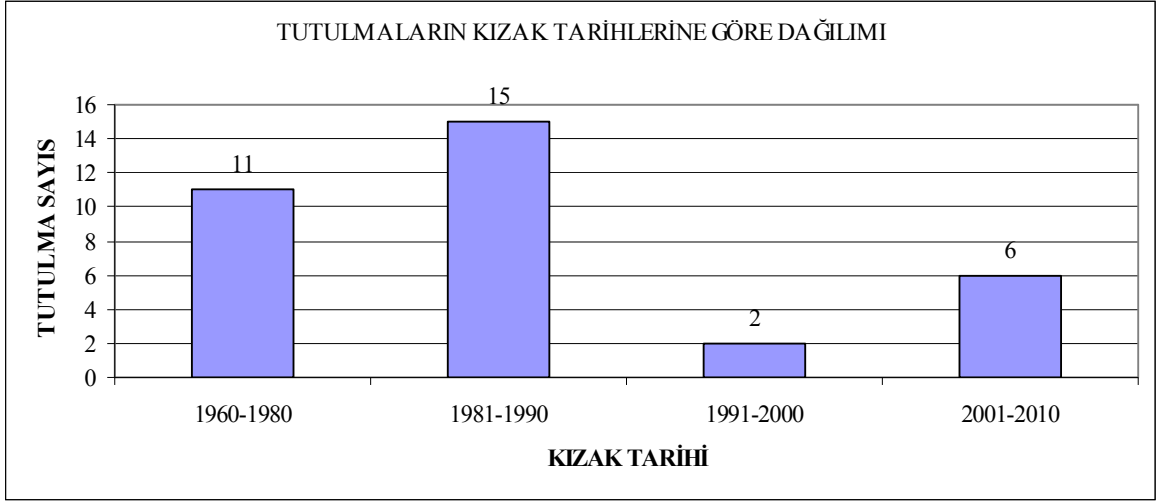


Şekil 5.33 Klâs kuruluşlarının performans tablosu

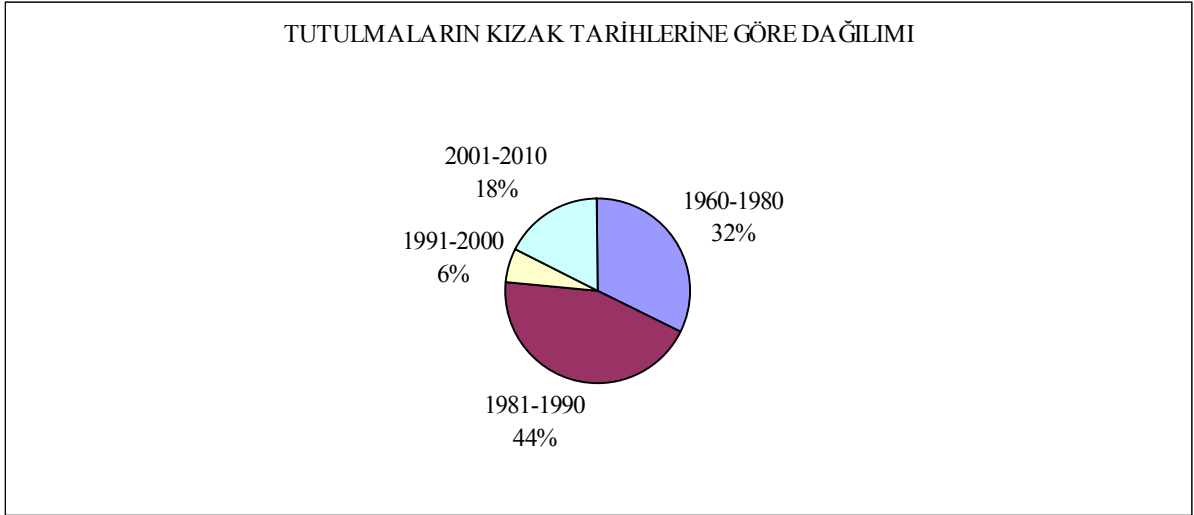
2010 yılında Paris Memorandumu kapsamında tutuklanan gemilerimizin cinslerine ve kıyak tarihlerine göre dağılımı ise Şekil 5.34, 5.35 ve 5.36'da gösterilmiştir. Buna göre toplam 34 adet tutulmanın 25 tanesi kuru yük gemilerinde, 5 tanesi dökme yük gemilerinde ve 4 tanesi de kimyasal tankerlerde olmuştur. Yine gemi kıyak tarihlerine göre bakıldığında; kıyak tarihi 1990 ve önce olan tutulma sayısı 26 iken, kıyak tarihi 1990 sonrası olan gemi tutulma sayısı ise 8 olarak görülmektedir.



Şekil 5.34 Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı



Şekil 5.35 Türk Bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı



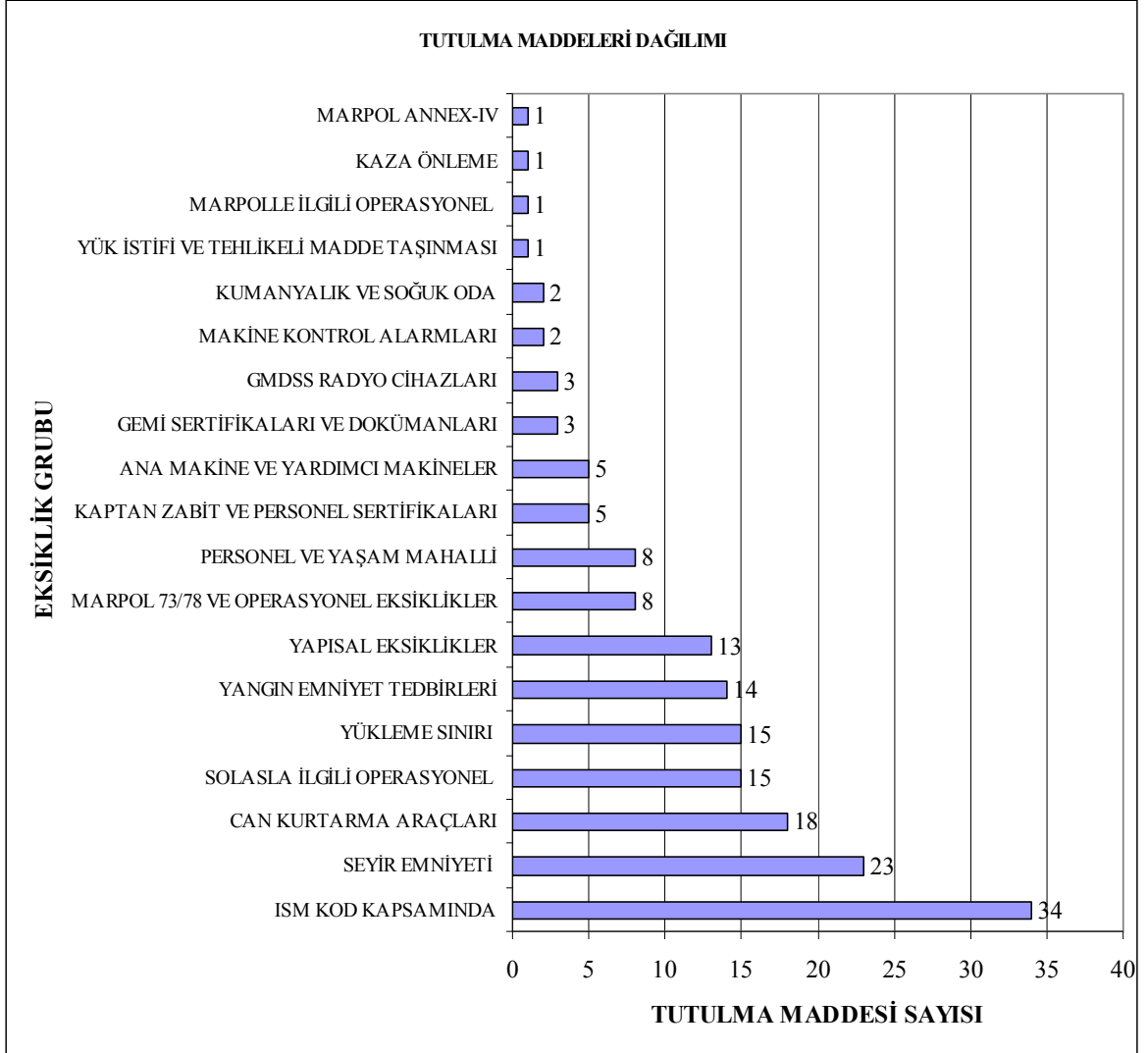
Şekil 5.36 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

2010 yılında Paris Memorandumu kapsamında yapılan denetimlerde Türk bayraklı gemilerin tutulmalarına bakıldığında, kızak tarihi 1960-1980 arası olan gemilerimizin tutulmalarının tüm tutulmaların % 32'sini, kızak tarihi 1981-1990 olanların % 44'ünü, kızak tarihi 1991-2000 arası olanların % 6'sını ve kızak tarihi 2001-2010 olanlarında % 18'ini oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla, 2010 yılı tutulma istatistiklerine bakıldığında filomuzdaki 20 yaş üzeri olan gemilerin tutulmaların % 76'sını oluşturduğu görülmektedir.

5.5.1 Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında 2010 Yılında Tutulan Türk Bayraklı

Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi

2010 yılında yapılan denetimlerde gemilerimizin tutulmalarının eksiklik niceliği bazında incelendiğinde 4 gemimizin tek bir tutuklama maddesinden tutulduğu göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma maddelerine göre dağılımı Şekil 5.37’de gösterilmiştir [15].



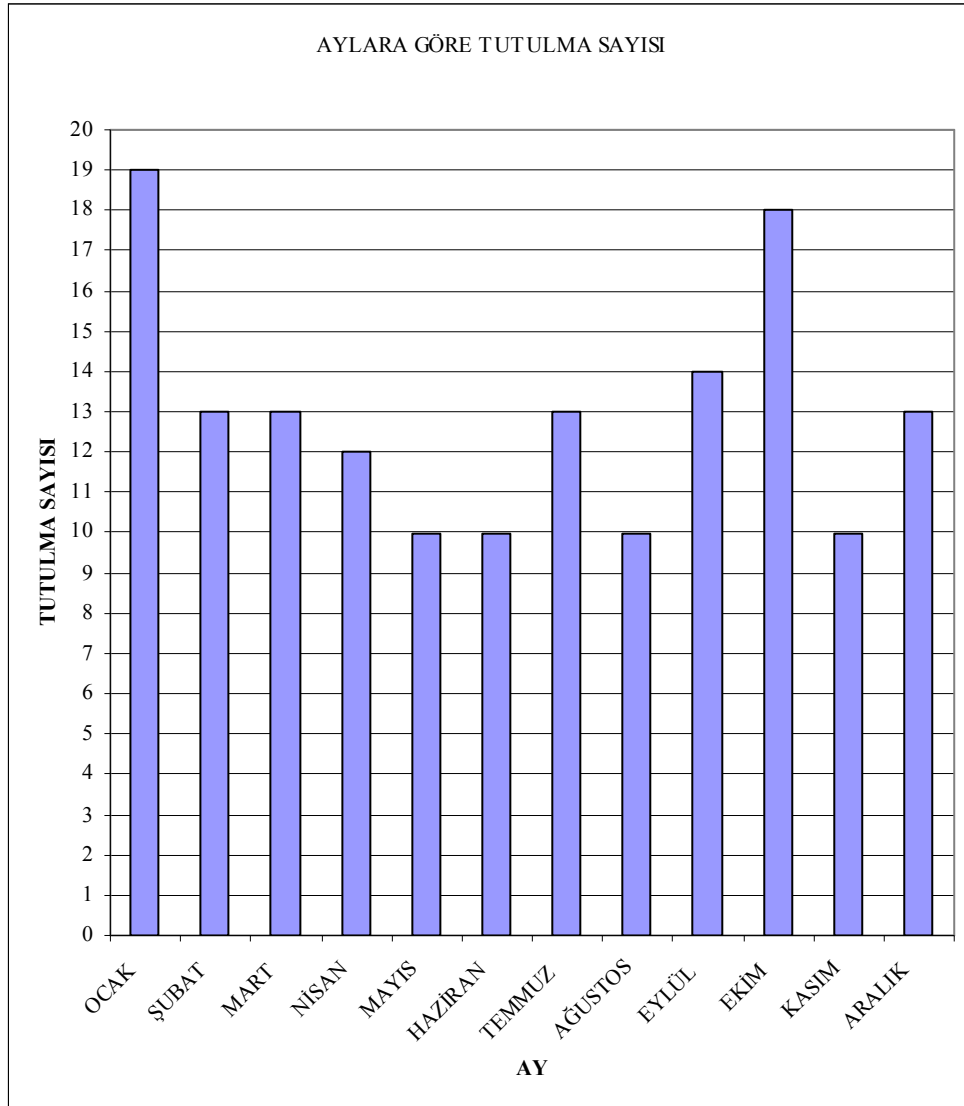
Şekil 5.37 Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı

Görüldüğü üzere tutulmalarda eksiklik gruplarından ISM Kod, seyir emniyeti, can kurtarma araçları, solasla ilgili operasyonel eksiklikler, yükleme sınırı, yangın emniyet tedbirleri, yapısal eksiklikler ve Marpol 73/78 ve operasyonel eksiklikler grubunda bulunan eksiklik maddeleri ön plana çıkmaktadır.

5.6 Paris Mutabakat Zaptı 2007-2010 Genel Bakış

Paris Memorandumu kapsamında 2007 yılından 2010 yılına kadar toplam 2968 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş olup, bu denetimlerde toplam 155 adet tutulma olmuştur. Son dört yılda 1 gemimiz dört sefer, 2 gemimiz üç sefer, 20 gemimiz ise 2 iki sefer tutuklanmışlardır.

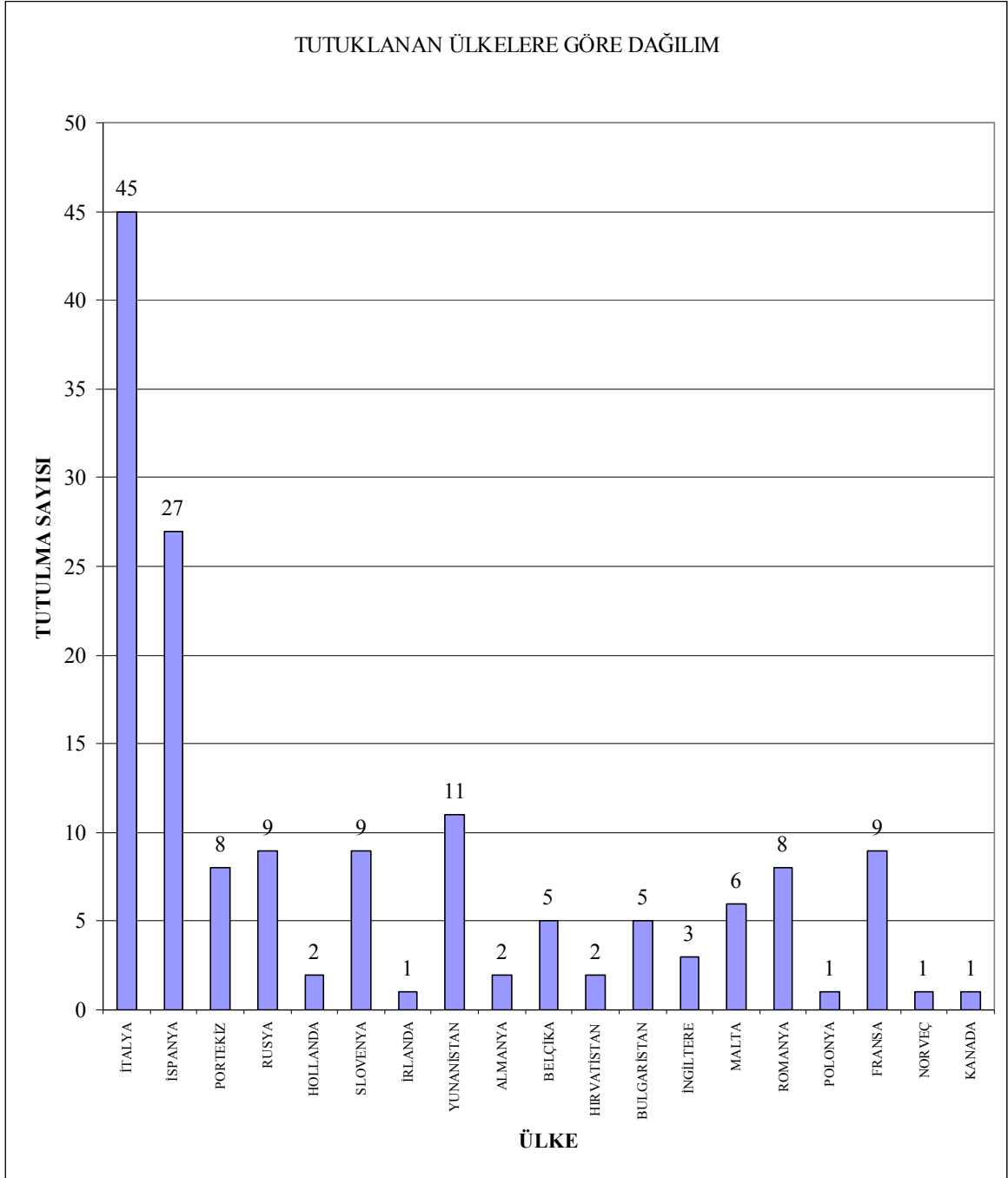
Tutulan Gemilerin aylara göre dağılımı Şekil 5.38’de gösterilmiştir. Toplam gemi tutulma sayısı 155 olup, en çok tutulma 19 ve 18 tutulma ile Ocak ve Ekim aylarında gerçekleşmiştir.



Şekil 5.38 Aylara göre tutulma sayısı

2007-2010 yılları arasında gemilerimize yapılan denetimlerde tutuklamanın en çok olduğu ülkeler sırasıyla İtalya, İspanya, Yunanistan, Fransa ve Romanya olarak göze

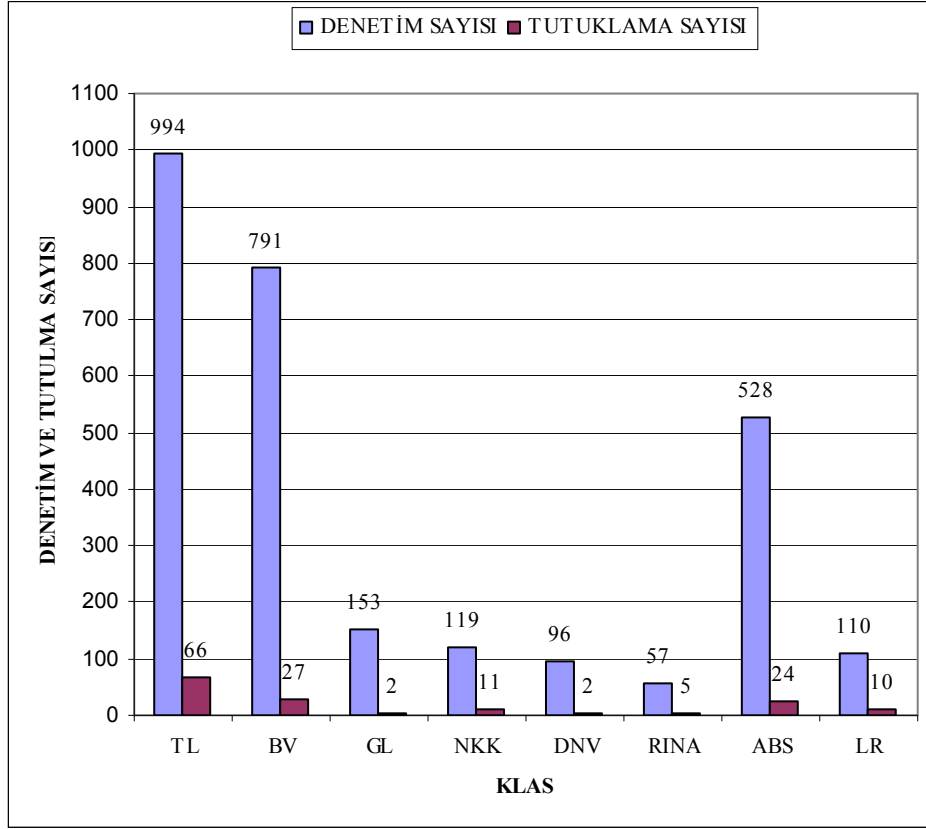
çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı ise Şekil 5.39'da gösterilmiştir.



Şekil 5.39 Tutulma sayılarının ülkelere göre dağılımı

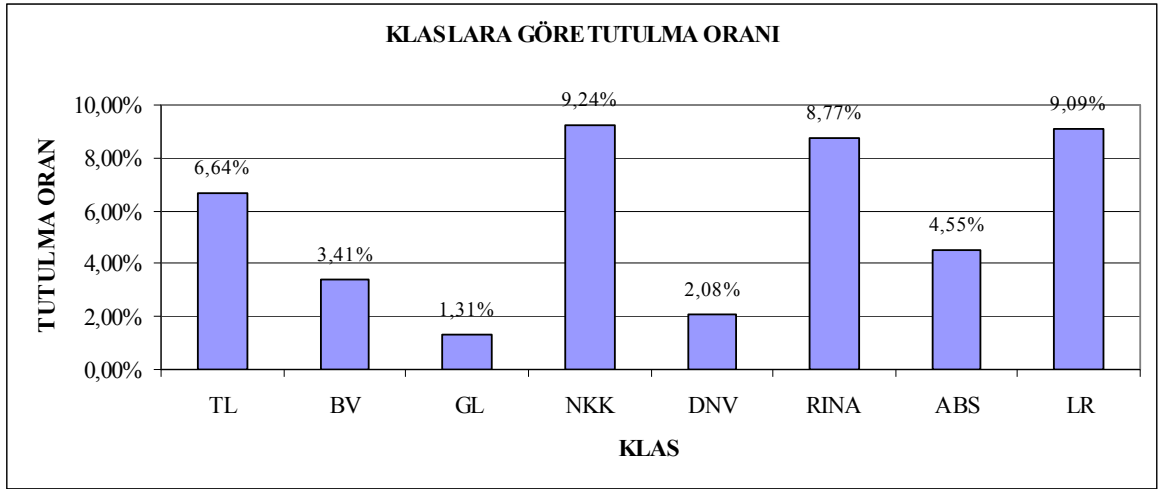
Buna göre 2007-2010 yılları arasında olan tutulmaların % 29'u İtalya limanlarında, % 17'si İspanya, % 7'si Yunanistan, % 6'sı Portekiz, % 6'sı Rusya, % 6'sı Slovenya limanlarında gerçekleşmiştir.

2007-2010 yılları arasında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı Şekil 5.40'da gösterilmiştir.



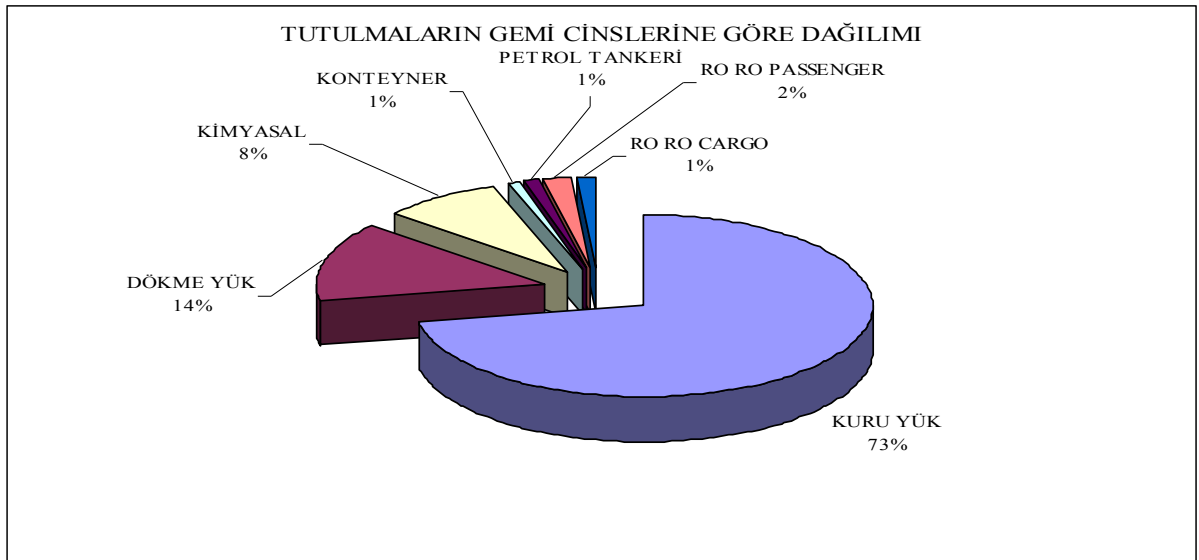
Şekil 5.40 Paris Mutabakat Zaptı kapsamında denetlenen ve tutulan türk bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarına göre dağılımı

2007-2010 yılları arasında Paris Memorandumu kapsamında denetlenen ve tutulan Türk Bayraklı gemilerin klâs kuruluşlarının performans tablosu Şekil 5.41'de gösterilmiştir. Buna göre denetim performansı en düşük olan Klâs Kuruluşu Nippon Kaiji Kyokai (NKK) olmuştur. Performansı en yüksek olan Klâs Kuruluşu ise Germanischer Lloyd (GL) olmuştur.

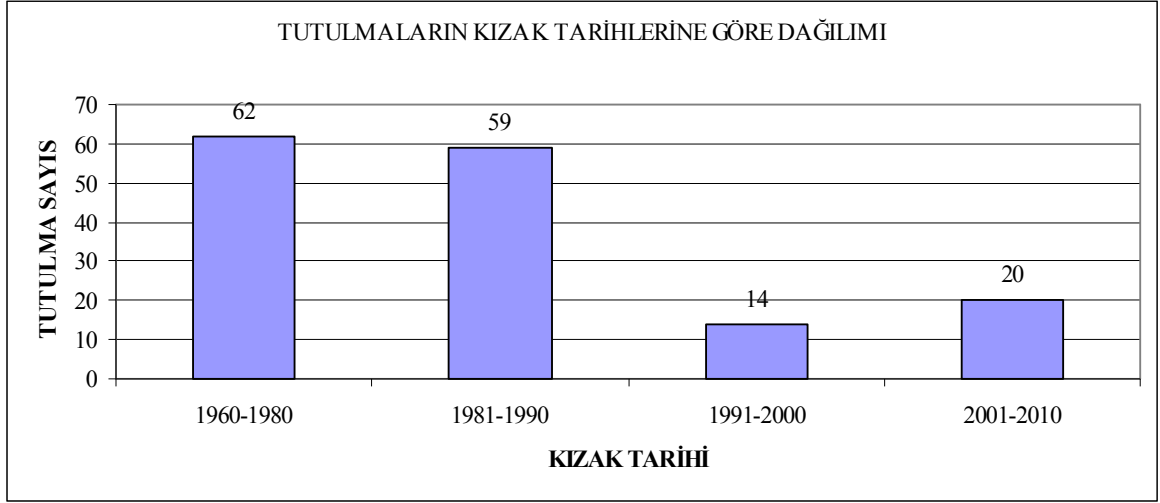


Şekil 5.41 Klâs kuruluşlarının performans tablosu

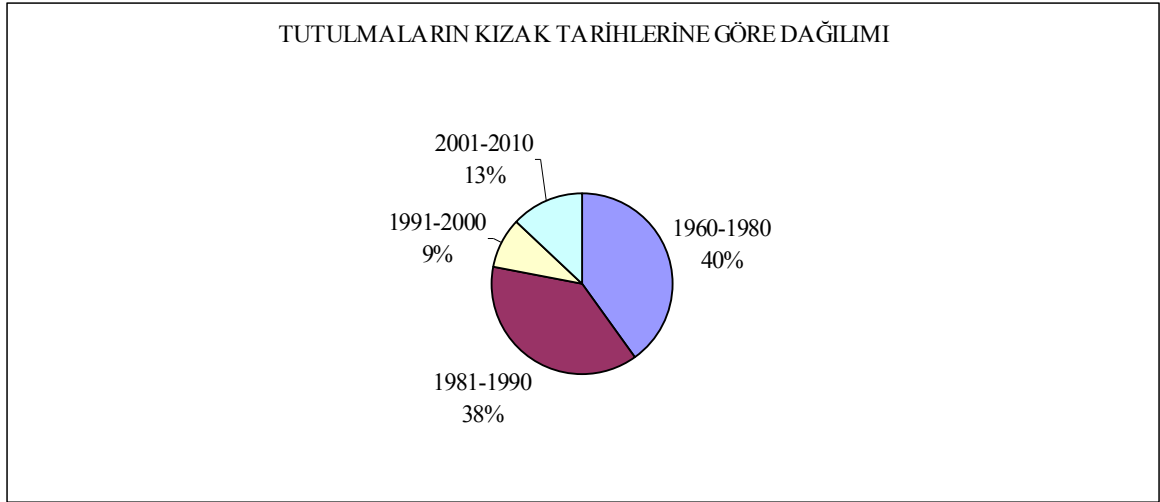
2007-2010 yılları arasında Paris Memorandumu kapsamında tutuklanan gemilerimizin cinslerine ve kızak tarihlerine göre dağılımı ise Şekil 5.42, 5.43 ve 5.44'te gösterilmiştir. Buna göre toplam 155 adet tutulmanın 112 tanesi kuru yük gemilerinde, 22 tanesi dökme yük gemilerinde, 13 tanesi kimyasal tankerlerde, 3 tanesi ro-ro/yolcu gemilerinde, 2 tanesi ro-ro/yük gemilerinde, 2 tanesi petrol tankerlerinde ve 1 tanesi de konteyner gemisinde olmuştur. Yine gemi kızak tarihlerine göre bakıldığında; kızak tarihi 1990 ve önce olan tutulma sayısı 121 iken, kızak tarihi 1990 sonrası olan gemi tutulma sayısı ise 34 olarak görülmektedir.



Şekil 5.42 Türk bayraklı gemilerin tutulmalarının gemi cinslerine göre dağılımı



Şekil 5.43 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

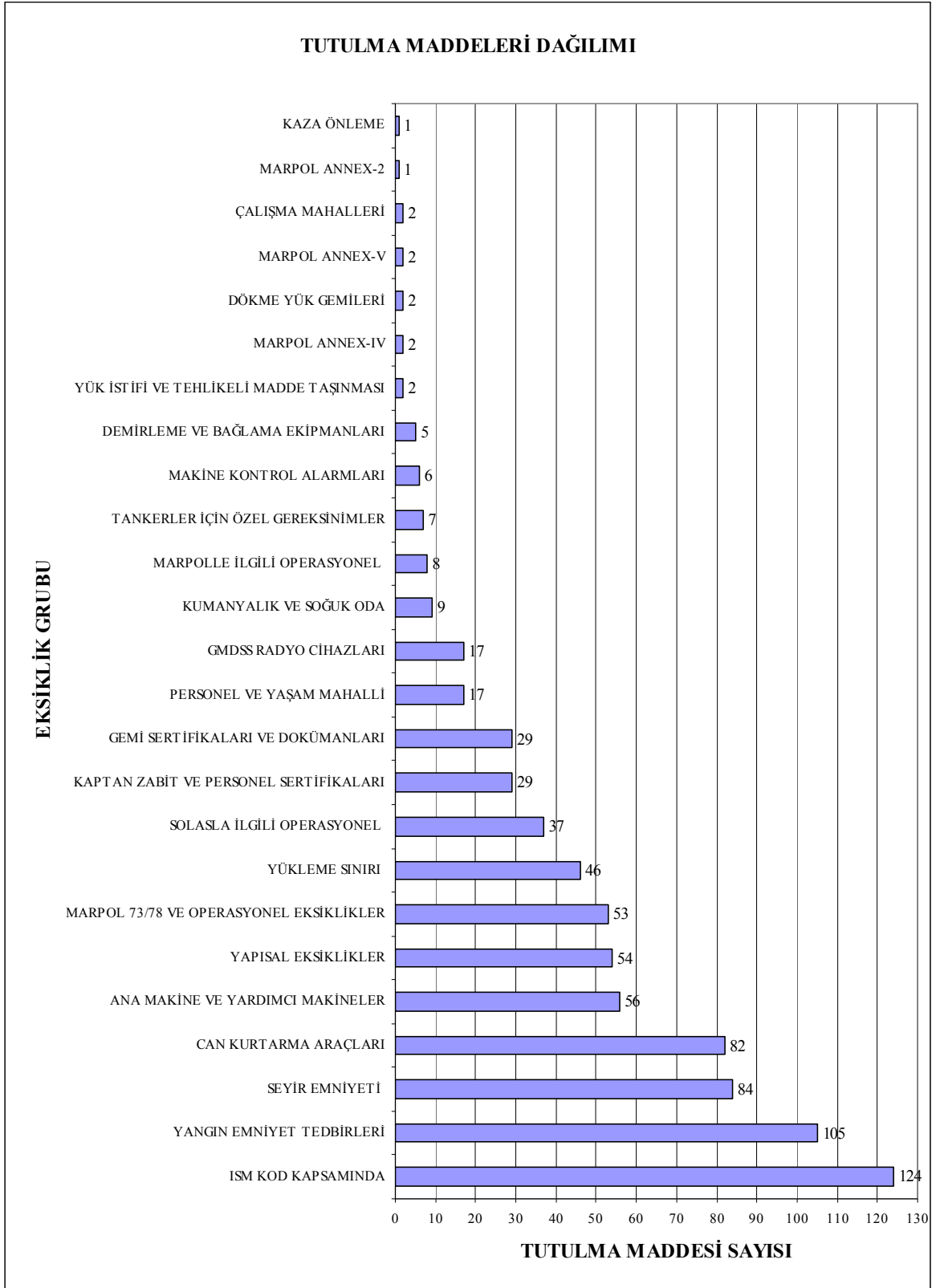


Şekil 5.44 Türk bayraklı gemilerin tutulma sayısının gemi kızak tarihlerine göre dağılımı

2007-2010 yılları arasında Paris Memorandumu kapsamında yapılan denetimlerde Türk bayraklı gemilerin tutulmalarına bakıldığında, kızak tarihi 1960-1980 arası olan gemilerimizin tutulmalarının tüm tutulmaların % 40'ını, kızak tarihi 1981-1990 olanların % 38'ini, kızak tarihi 1991-2000 arası olanların % 9'unu ve kızak tarihi 2001-2010 olanlarında % 13'ünü oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla, 2007-2010 yılları arasında tutulma istatistiklerine bakıldığında filomuzdaki gemilerin kızak tarihi 1990 ve öncesi olanların tutulmaların toplam tutulmaların % 78'ini oluşturduğu görülmektedir.

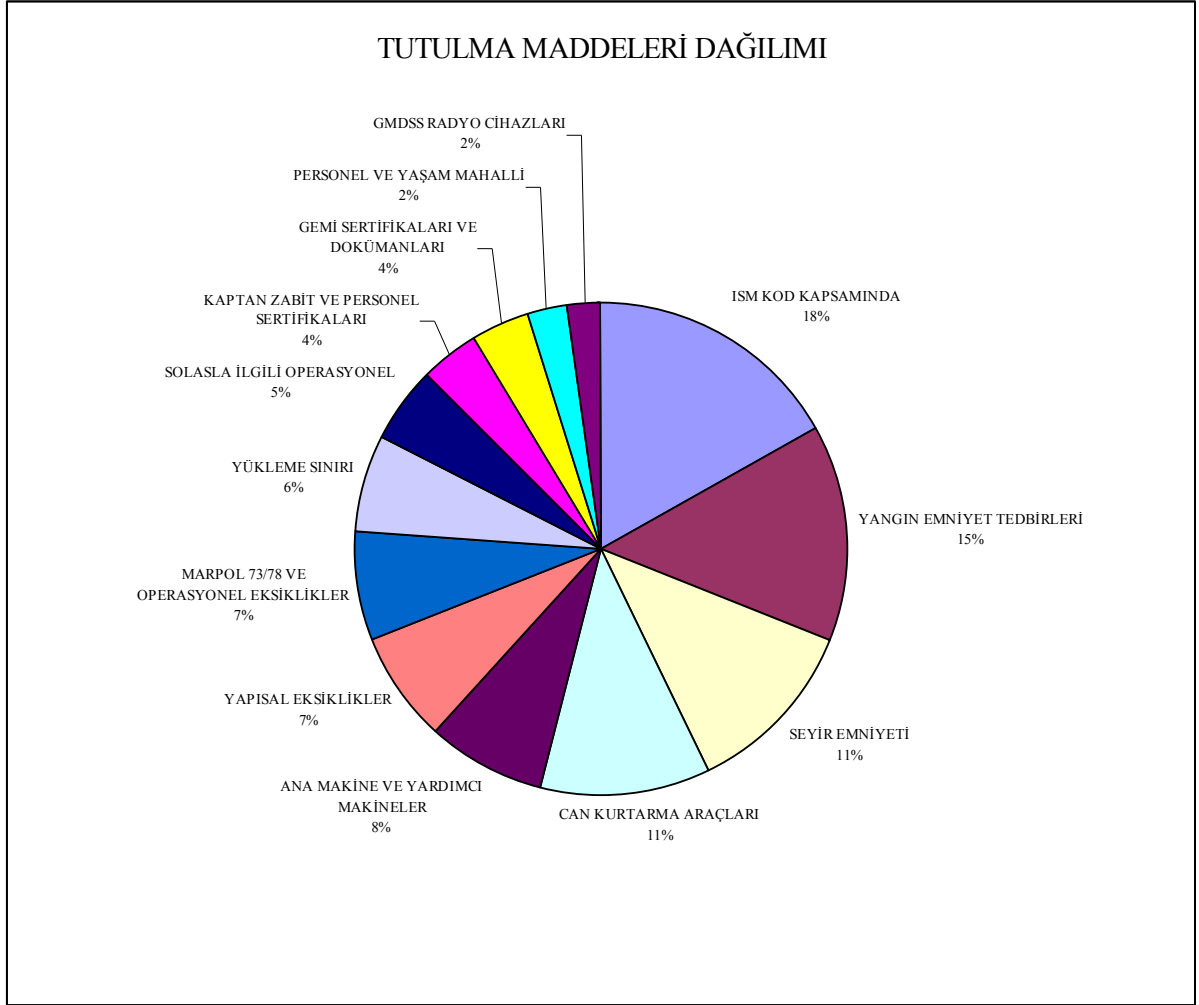
5.7 2007-2010 Yılında Paris Mutabakat Zaptı Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Sebepleri Analizi

2007-2010 yılları arasında yapılan denetimlerde gemilerimizin tutulmalarının eksiklik niceliği bazında incelendiğinde 21 gemimizin tek bir tutuklama maddesinden tutulduğu göze çarpmaktadır. Gemilerimizin tutulma maddelerine göre dağılımı Şekil 5.45'te gösterilmiştir.



Şekil 5.45 Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerine göre dağılımı

Görüldüğü üzere tutulmalarda eksiklik gruplarından ISM Kod, yangın emniyet tedbirleri, seyir emniyeti, can kurtarma araçları, ana makine ve yardımcı makineler, yapısal eksiklikler, Marpol 73/78 ve operasyonel eksiklikler, yükleme sınırı ve solasla ilgili operasyonel eksiklikler ana başlığı altındaki eksiklik maddeleri ön plana çıkmaktadır. Bu itibarla eksiklik maddelerinin ana konu başlıkları altında dağılımı Şekil 6.46'da gösterilmiştir.



Şekil 5.46 Türk bayraklı gemilerin tutulma maddelerinin ana eksiklik başlıklarına göre dağılımı

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Liman Devleti Kontrolü günümüz denizcilik sektöründe vazgeçilmez bir kriter olmuştur. Gemilerin, Solas, Marpol, Stew, Colreg, Loadline ve Ticaret Gemilerinde Asgari Standartlara İlişkin Sözleşmeler’de uyulması gereken asgari standartlar yönünden Liman Devletleri tarafından denetlenmelerini içeren Mutabakat Zabıtları düşük standarttaki gemilerin, deniz ticaretinde çalışmalarını nerdeyse imkânsız kılmıştır.

Dünyanın çeşitli bölgelerinde bölgesel işbirliği çerçevesinde, sistemli olarak uygulanmakta olan Liman Devleti Denetimlerinde standart altı gemilerin hedef alındığı ve denetimlerin bu gemilere yönelmiş olduğu bilinmektedir. Önümüzdeki dönemlerde, Paris Mutabakat Zaptı uyarınca tutuklanma oranı düşük olan gemilerin yer aldığı Beyaz Listede bulunmamız nedeniyle Türk bayraklı gemilerin, Liman Devleti Denetimlerinde öncelikli denetim yapılacak gemiler arasında yer almayacağı düşünülmektedir. Bayrak devleti olarak Türkiye’nin bayrak devleti uygulamalarında etkin bir sistem oluşturması, ülke itibarının olumlu yönde etkilenmesine ve uzun dönemde ticari başarılar sağlanmasını sağlayabilecektir. Fakat Türk Bayraklı olsun olmasın gemilerimizin denetlenmesindeki art niyetli denetimlerin en az seviyeye indirilmesi için Devletimizin bazı ülkeler ile ikili ilişkilerde girişimlerde bulunmasının gerektiği açıkta ortadadır. Bu çalışmalara ticaretimizin en çok olduğu İtalya Denizcilik Otoritesinden başlanılmasının uygun olacağını düşünmekteyim.

Liman Devleti Denetimlerinde karşılaşılan büyük sorunlar, gemi işletmeleri ve donatanlar açısından, deniz ulaşımı pazarından pay almada, oldukça önemli etkisi olan itibar ve güven eksikliğine yol açabilmektedir. Ülke açısından yüksek itibarın ticari, siyasi ve moral etkisi ne kadar önemli ise donatan açısından da o derece önemlidir. Liman Devletleri Denetiminden başarı ile çıkan, yüksek standartlı gemilere sahip olmak, uluslararası denizcilik sektöründe yükselen bir itibara, yüksek itibar ise, uzun dönem içinde diğer etkenlerle birlikte yüksek pazar payına ulaşılmasına neden olacaktır.

Paris Mutabakat Zaptı bölgesi, gerek coğrafi yakınlığı gerekse ticari ilişkilerimizin büyüklüğü bakımından vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Ticari pazarların coğrafi olarak nispeten daha yakın bir mesafe içinde olması, Türk Bayraklı gemilerin bu bölgeyi daha sıklıkla ve ısrarla kullanmalarına neden olmaktadır. Türk bayraklı gemilerin, Paris Mutabakat Zaptı bölgesindeki limanları yoğun bir şekilde kullanması, Liman Devleti

Denetimlerinde karşı karşıya kalacakları riskleri göz önüne almalarını gerektirmektedir.

Türkiye; bayrak devleti sorumluluğu dâhilinde kendi bayrağını taşıyan gemilerin çeşitli Liman Devleti Denetim programlarında elde ettikleri sonuçları dikkatle değerlendirmek, bayrak devleti uygulamalarında karşılaşılan sorunları tespit ederek gerekli önlemleri zaman kaybetmeden almak zorunluluğu ile karşı karşıya bulunmaktadır.

Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları'na taraftır ve bu memorandumların taahhüt ettiği limanlarına gelen gemilerin %15'ini denetlemesi gerektiği düşünülürse, uygun niteliklere sahip sörveyör sayısını yeterli düzeyde bulundurması gerektiği gayet açıktır. Bu nedenle Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolü uygulamalarını düzenlemesi ve uluslararası bir standartlara taşınması gerekmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı ve bağlı birimlerinde sayıları az olan denizcilik eğitimi almış nitelikli ve yabancı dil bilen personel sayısını arttırma çalışmaları sürdürülmeli, yetenekli, eğitilmiş ve yabancı dil bilen personelin Müsteşarlıkta uzun süre çalıştırılabilmesi için gerekli çözümler bulunmalıdır.

Hem gemilerde hem de liman işletmelerinde kalitenin yükseltilmesi amacıyla uygulamaların yapılması ile birlikte Türk bayraklı gemilerin uluslararası standartlara ulaşması sağlanacak ve gemilerimizin dünya navlun piyasasından aldığı pay gittikçe artacaktır. Liman Devleti Kontrolü uygulamasını basit ve bağımsız olarak düşünmemek gerekir. Çalışma koşullarının düzenlenmesinden, insan sağlığının korunmasına, ulusal işletmelerin geliştirilmesinden, uluslararası ticaretten pay kapılmasına kadar geniş bir alanı kapsayan ticari, teknik ve sosyal bir uygulamadır.

Ülkemizin denizcilik stratejilerinin saptanarak dikkatle uygulanması gibi son derece önemli bir sorumluluğu bulunan T.C Denizcilik Müsteşarlığı'nın, bayrak devleti uygulamaları ve Liman Devleti Denetimi gibi dünya denizciliğinin gündeminin ilk sıralarında bulunan, genelde ülke denizciliğini yakından ilgilendiren iki konuda iyi niyetli çabalar içerisinde bulunduğu bilinmektedir.

Türk gemileri, PSC kapsamında yapılan denetimler neticesinde, 2000'li yılların başında % 23,83'ler seviyesinde ciddi tutulma oranına sahipken, bu oran sonraki yıllarda Denizcilik Müsteşarlığı'nın ciddi denetimleri neticesinde % 4,36'lar seviyesine inmiştir. Bir geminin limanda alıkonulması, gemi büyüklüğüne göre günlük on binlerce dolara mal olurken, hem bayrağın, hem de gemilerin şirketlerinin itibar kaybı dikkate alındığında çok yüksek kayıplara sebep olmaktadır. Türkiye, uzunca bir kara listede bulunurken, Türk gemilerinin

öncelikle Türk limanlarında denetlenmesi neticesinde bu sayı yıllık 30'lu sayılara çekilebilmiştir. Kara listeden beyaz listeye geçiş, gemilerin denetlenme sıklığını ve tutulma sayısını yeni rejimle beraber azaltacağı düşünülmektedir. Ancak, bu konuda hedef, '0' tutulma olmalıdır. Bunun için tüm sektörün 'toplam kalite'sinin artması gerekmektedir. Gemilerin tutulmasında kök nedenler:

- İnsan kaynaklı faktörler (gemi adamları, gemi işletmesi personeli, gemi denetim personeli vs...)
- Gemi kaynaklı (Yaş, tip vs...)
- Yönetimsel hatalar (Bayrak seçimi, personel seçimi, klas kuruluşu seçimi, emniyet ekipman seçimi, yedek/sarf malzeme seçimi ve miktarı vs...)
- Sistemsel hatalar (gemi inşa kaynaklı hatalar, dizayn hataları vs...)

alt başlıklarında toplanabilir.

2001 yılından 2010 yılına kadar tutulan gemi sayıları düzenli ve hızlı bir şekilde azalırken, son 2 yıldır tutulan gemi sayısının 34 olması Denizcilik Müsteşarlığı'nca alınan önlemlerin getirdiği faydanın sınır noktaya geldiğini göstermektedir. Üstelik, Türk Filosu'nun ortalama yaşı gençleşmekte, tanker ve kimyasal tanker oranı dünya ortalamasının üzerine çıkmaktadır (Tanker gemilerinin büyük petrol ve kimyasal firmalarca PSC kontrollerine nazaran daha sıkı standartlarda denetlenmeleri, tankerlerin performanslarını üst düzeye çıkartmaktadır). Türk gemilerinin tutulma sayısının 30'lu sayılardan çok daha aşağılara çekilmesi ve yakın gelecekte beyaz listede sıralamada üst yerlerde olabilmesi için Türk gemilerine karşı önyargılı/siyasal yaklaşımların engellenmesi için çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Aynı bölgede limanı olan devletler, yapacakları liman devleti kontrollerinde ortak bir anlayışı oluşturmak, rekabette birbirinin aleyhine durumlar yaratmamak için bir araya gelerek bir ortak anlayış ve işbirliği anlaşması imzalama yoluna gitmişlerdir. Bu ortak anlayış her ne kadar teknik bir işbirliği gibi gözükse de siyasi olarak kullanıldığını iddia edenlerin sayısı da az değildir. Hedef Bayrak olan ülkelerin gemileri daha sık ve daha sıkı denetlenmekte, bunun sonucunda da eksiklikler daha yüksek oranda ortaya çıkabilmektedir. Bu yüzden bir kez hedef bayrak olan devletin bu durumdan kurtulabilmesi büyük bir çaba ve seferberliği gerektirmektedir. Türkiye işte son 5 yılda bunu yapmıştır. Türkiye'nin hedef bayrak olarak Paris Memorandumu'nun imzalandığı 1982 yılından bu

yana canı çok yanmıştır. Gemilerimiz ve armatörlerimiz tutulmalar ve PSC beklmeleri yüzünden milyonlarca dolarlık kayba uğramışlardır. Ülkemiz bu yüzden itibar kaybına uğradığı gibi, bayrağımızın hedef bayrak olmasından dolayı pek çok Türk Armatörü gemisine yabancı bayrak çekmek durumunda kalmıştır. Öyle ki 2. Sicil ile birlikte vergi avantajları da getirilmiş olmasına rağmen yine de Türk Bayrağı gemi tescilinde itibar görememiştir. Çünkü dünyadaki en etkili Liman Devleti Kontrolü organizasyonunun, Paris MOU'nun hedef bayrak listesindeydik.

Türk Ticaret Filosunu yeni ve modern gemilerle güçlendirerek rekabet gücü ve azalan kapasitesini arttırmak, özel sektörün yeni ve modern gemi almasını özendirecek tedbirler ve kaynak ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamak için kapsamlı bir çalışma yapılmalı, Türk armatörlerinin son yıllarda Türk Bayrağından, kolay bayrağa geçişteki artan eğilimi önleyecek çözümler getirilmeli, bu konuda ayrı bir çalışma yapılmalıdır.

Sonuç bölümündeki tespitler ışığında, yapılması gerekenler konusundaki öneriler ise şöyle sıralanabilir;

1. AB ve IMO'nun deniz güvenliğini arttırıcı önlemlerinin getireceği ilave maddi yük ve ekonomik kayıplar konusunda, uluslararası bir anlayış ve işbirliğinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Bu öneriler deniz güvenliğini arttırıcı niteliktedir. Ancak, AB gibi zengin olmayan ülkeler için gelecek ilave maddi yük ağır olabilir. Bu yüzden gelecek maddi yük ve ekonomik kayıplar konusunda da uluslararası bir anlayış ve işbirliği geliştirilmesi, bu önlemlerin etkinliğini arttıracak ve yaygınlaşmasını sağlayacaktır.

Güvenlik konusu pek çok alanı ilgilendirdiğinden, denizcilik sektöründe aksayan her faaliyetin, sonuçta mutlaka az veya çok güvenliğe yansıyan bir yönü vardır. Bu nedenle, denizcilikteki güvenlik konusu ulusal boyutları yıllar önce aşmış ve SOLAS, COLREG ve STCW gibi gemi, seyir ve mürettebata yönelik pek çok sözleşme ve politikalar ile evrensel boyutlu güvenlik kodları kabul edilmiştir. Bu globalleşme artarak devam edecektir.

Bu uluslararası konvansiyonlara taraf olmadan ve taraf olunsa bile gereğini yerine getirmeden dünya denizcilik sektöründe başarılı ve söz sahibi olmak artık mümkün değildir. Çünkü Türkiye'nin uymadığı her bir düzenlemenin getirdiği standart, diğer ülke deniz faaliyetlerinin de güvenliğini yakından etkilemektedir. Bu nedenle, uluslararası

denizcilik camiasında bir takım ekonomik, teknik, idari mazeretlerde yerine getirilmeyen yükümlülüklerimizi anlayışla karşılama beklentisini beklemek imkânsız hale geldiği gibi, bu kurallar zaman içinde pek çok ekonomik yaptırımlara da dönüşebilecektir. Bununla birlikte diğer ülke gemilerinin de güvenlikle ilgili kodlara uymasını beklemek için liman, seyir yardımcıları, radar sistemleri vb. pek çok alt yapı hizmetlerini de çağın ve uluslararası kamuoyunun belirlediği standartlara göre tesis etmek ulusal yükümlülüğümüzdür.

Türkiye'nin güvenlik konusundaki sicilinin bugüne kadar ki uygulamalar ışığında mükemmel olduğunu söylemek güçtür. Artık pahalı ve bazen gereksiz gibi görünen güvenlik konularının üzerinde önemle durma zamanı gelmiştir. Bu kapsamda yukarıda kısaca değinilen, SOLAS, COLREG gibi sözleşmelerin benimsedikleri standartları denizcilik sektörümüze adapte etmek gerekli görülmektedir.

2. Yaş ortalaması yüksek olan ticaret filomuz gençleştirilmelidir.

Deniz taşımacılığında gemilerin güvenliği konusundaki sorunlar, filomuzun yaşlı olmasından dolayı ortaya çıkan ve gemideki ekipmanların bakımı ve değiştirilmesi işlemlerinin zamanında yapılmamasından kaynaklanmaktadır. Bu problemin de en iyi çözümü filoyu gençleştirmekten geçmektedir. Görüldüğü üzere 20 yaş ve üzeri gemilerimizin tutulma oranı tüm tutulmaların % 78'ini oluşturmaktadır.

3. Denizcilik alanında ülkemizin uluslararası ilişkilerde düzenli ve etkin temsil edilmesi sağlanmalıdır.

Denizcilik alanında uluslararası ilişkiler giderek önem kazanmaktadır. Denizcilik sektörüne ağırlığını koyan ekonomiler ILO, UNCTAD, IMO, OECD gibi uluslararası örgütlerce oluşturulan uluslararası sözleşmelerin kapsamı ve içeriği konusunda gerekli yönlendirmeleri yaparak, diğer ekonomiler üzerinde düzenli ve sistemli baskılar oluşturmaktadır. Teknik konvansiyonlarda yer alan yaptırımlar, bayrak devletini gerektiğinde hiçe sayan liman devleti denetimleri vb. bu tür baskıların örnekleridir. Özde düşük standarda karşı yapıldığı söylenen bu uygulamalar, denizcilikte atılım içinde bulunan ekonomiler yönünden ciddi handikaplara neden olabilmektedir.

Türkiye, denizcilik sektörüne yön veren uluslararası standartları yakalamada hep yavaş davranmıştır. Uluslararası sözleşmelere yürürlük kazandırma süreci Türkiye'de çok uzun

olmuştur. Sözleşmelerin hazırlanma sürecine müdahale edilerek, gerektiğinde ülke çıkarları doğrultusunda yönlendirme yapılabilmesi konusunda pek başarılı olunamamıştır. Bunun da temelinde “temsil ve izlemede yetersizlik” yatmaktadır. Sonuçta, Türkiye uluslararası ilişkilerin sonuçlarını kabullenmek durumunda kalan bir denizci ülke olma görüntüsüne bürünmüştür.

Bu bağlamda, öncelikle yapılması gerekenler şunlardır;

- Bugüne kadar çıkarılmış konvansiyon, direktif, yönerge (guideline) gibi tüm teknik ve hukuki metinlerin Türkçeleştirilip yayınlanarak, sektörün bilgilendirilmesi ve olası önlemler konusunda bilinçlendirilmesi,
 - Bundan böyle uluslararası organlarca hazırlanacak sözleşme ve direktifler için etkin ve yetkin katılımların sağlanması açısından, bu işle görevli düzenli ve sürekli kurullar oluşturulmalıdır. Bu amaçla, Müsteşarlığımız bünyesinde bu çalışmaları yürütmek üzere daimi çalışma grupları oluşturulmalı ve özellikle meslek memurları bu hususta yönlendirilmelidir.
4. Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda yapılan denetimlerde tespit edilen eksikliklerini azaltıcı tedbirler alınmalıdır.

Yabancı ülkelerde, liman devleti kontrolüne tabi tutularak denetlenen ve kusurlu bulunan gemilerin adedi ve hangi ülkelere ait olduğu, uluslararası kuruluşlara duyurulmaktadır. Bu çerçevede, Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda denetim eksiklikleri nedeniyle tutulmalarını önlemek amacıyla, meslek mensuplarının bilgilendirilmesi, gerekirse ikaz edilmesi cihetine gidilmelidir.

Bütün gemi sahipleri, kaptanlar ve enspektörler ile daha yakından ilgilenilerek, seyre kalkan gemilerimizin uluslararası emniyet kaideleriyle tam uyum içinde olduklarından emin olunmalıdır. Kaptanların gemideki teçhizatı iyi tanımaları sağlanmalıdır.

Yurt dışından gelen gemiler ile sefere çıkacak gemilerimiz, ülkemizde kapsamlı bir denetime tabi tutulmalıdır. Fakat armatörlerin tepkisi buna engel teşkil etmemelidir.

Yabancı ülkelerde kusurlu bulunan gemilerin bayrakları, kusurlarının büyüklüğü veya küçüklüğüne bakılmadan diğer ülkelere bildirilmekte, daha sık, daha titiz ve her vesileyle kontrol edilmelerine neden olmaktadır. Denizde gezen her teknede arızalar olabilir, bunlar

onarım ile giderilir, ancak önemsememe veya ihmal nedeniyle eksik bulunan bir iki evrak yüzünden kusurlu bulunan gemilerimizden dolayı, tüm ticaret filomuzun her zaman kusurlu imiş gibi gösterilmesine vesile olmamalıdır. Ayrıca, ekonomik çıkarlar yönünden de Türk Bayraklı gemilere bir engel çıkarma politikası gözlemlendiğinden haksız tutulmalarda gerekli müdahalenin hemen yapılması gerekmektedir.

5. Denizcilik alanında eğitime özel önem verilmelidir.

Denizcilik sektörü, ticari açıdan olduğu kadar, eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle, denizcilikte başarılı olmak için insan kaynağı son derece önemlidir. Denizlerde artık “standart gemiadamı” dönemi başlamıştır. Bunu da “rasyonel gemi çalıştırma” düşünün uzantısı olan “rasyonel insan gücü” uygulaması devreye sokmuştur.

Denizcilik eğitimi 1978’den bu yana “standart gemiadamı” yetiştirmek üzere planlanmıştır. Gemide çalışacak her seviyedeki gemiadamı, milliyeti ne olursa olsun, dünyanın her yöresinde STCW 78/95 Sözleşmesi koşulları çerçevesinde eğitim görmek durumundadır. Türkiye’de STCW 78/95 koşulları doğrultusunda –adı geçen Sözleşmenin tarafı olarak- denizci eğitimini planlayan bir ülkedir.

Denizcilik eğitimi vermek amacıyla açılmış birçok yüksek öğrenim kurumu ile orta öğretim kurumunda mesleki araç-gereç simülâtör eksiklikleri bulunmaktadır. Bu tür gereksinimi karşılamak, hem de ulusal ölçekte eksiklikleri gidermek amacıyla; İTÜ Denizcilik Fakültesi bünyesinde oluşturulmuş bulunan “Deniz Güvenliği Eğitim Merkezi” Türkiye’nin ihtiyacını karşılayacak şekilde kapasite ve teknik olanaklar yönünden büyütülmeli veya diğer Denizcilik Fakültelerinde de aynı yapılanmaya gidilmelidir.

Ayrıca, ülkemizde liman devleti kontrollerini yapmakta olan veya yeni sörveylerin eğitimlerine katkıda bulunmak amacıyla, Avrupa Komisyonunun hazırladığı “European Port State Control Officer Training Programme -Avrupa Liman Devleti Kontrol Memuru Eğitim Programı” CD’si AB Komisyonundan sağlanmalı ve Denizcilik Fakülteleri de bu eğitimler konusunda katkıda bulunmalıdır. Ayrıca, bayrak ve liman devleti denetimlerini gerçekleştiren personelin IMO bünyesindeki denizcilik okullarına ve kurslarına katılımı sağlanabilmelidir. Bununla birlikte, teknik konularda uzman yetiştirilmesi amacıyla, AB Komisyonunda staj programları hazırlanmalıdır.

6. Armatörlerimizin yeni yaptırımlara karşı zamanında tedbir almaları gerekmektedir.

Armatörlerimizin standart dışı gemilere uygulanacak yeni yaptırımlara karşı tedbirli olmaları büyük önem taşımaktadır. OECD ülkeleri, yaptıkları bir çalışma ile deniz çevresini korumak, can ve mal güvenliğinin sağlanması gerekçesiyle standart dışı gemilere limanlarda hizmet vermemeye, sigorta etmemeye, P&I olanaklarını sınırlamaya çalışmaktadırlar. Konu, IMO Sekretaryasında onaylandığı şekliyle yakında gündeme gelecektir. ISM Sertifikası alamayan ve liman devleti kontrolünde genelde kusurlu bulunan gemilerin sahipleri için bu yaptırımlar büyük ekonomik sıkıntılara neden olacaktır.

Uluslararası kurallardaki değişikliklerin gemilerdeki uygulamaları donatanlara önemli miktarda maddi külfet getirmesi nedeniyle genellikle zamanında yapılamamaktadır. Bu da gemilerin rekabet gücünü azaltmakta ve yabancı limanlarda tutuklanmalarına sebebiyet vermektedir.

7. Türk Bayraklı gemilerin yurt dışındaki kötü imajının silinmesi yönünde gayret gösterilmelidir.

Liman devleti kontrolü çalışmaları ciddi tutularak, belli başlı ülkelerin liman devleti kontrol idarelerinin bizzat ziyaret edilmeli ve Türkiye'nin bu konuda gösterdiği çabalar örnekleriyle açıklanarak, bu idareleri ikna yoluna gidilmesi, Türk gemileri üzerindeki aşırı baskıyı azaltabilir. Aksi takdirde, Türk gemileriyle ilgili olumsuz imaj düzeltilmedikçe mevcut Türk Bayraklı gemilerin satışında zarara uğranılacak, yük bağlantılarında ve yurt dışından kredi temininde zorluklarla karşılaşılacaktır.

8. Halen taraf olmadığımız yürürlükte olan IMO sözleşmeleri ve diğer denizcilikle ilgili uluslararası sözleşmelere vakit geçirmeden taraf olunmalıdır.

Halen taraf olmadığımız yürürlükte olan IMO sözleşmeleri ve diğer denizcilikle ilgili uluslararası sosyal sözleşmeler objektif olarak gözden geçirilmeli, milli menfaatlerimize uygun olanlara, global ortak menfaatler de göz önünde bulundurularak vakit geçirmeden taraf olunmalıdır. Ayrıca, özellikle IMO ve ILO tarafından kabul edilmiş fakat henüz istenen çoğunlukta katılım olmadığı için yürürlüğe girmemiş olan uluslararası sözleşmeler de tekrar gözden geçirilmeli, milli menfaatlerimize uygun olanlara taraf olunarak yürürlüğe girmesi için gerekli çoğunluğa ulaşılması desteklenmelidir.

Bununla birlikte, dünyanın önemli denizci ülkelerinden birisi olduğumuz düşüncesiyle, uluslararası denizcilik camiasında daha önemli roller almalı, yürürlüğe girmiş olan uluslararası sözleşmelere imza atan devlet yerine, sözleşmelerin oluşumunda da aktif katkılar sağlayarak, sözleşmeleri yürürlüğe sokan öncü taraf devletlerden olunmalıdır. IMO bünyesinde hizmet gösteren Teknik Komite (TC) gibi önemli mevkilerde söz sahibi ülkeler arasına girmeliyiz.

9. Bayrak devleti ve liman devleti kontrolü yetki ve sorumlulukları ile ilgili olarak, milli mevzuatımızda yapılması gereken değişiklikler ve yeni ilave düzenlemeler vakit geçirilmeden yapılmalıdır.

Bu çerçevede, Bayrak Devleti olmanın getirdiği sorumluluk ve yükümlülükler yeniden gözden geçirilmeli, uygulama eksiklikleri ve karşılaşılan güçlükler saptanmalı, eksiklikler ivedilikle giderilerek, taraf olunan uluslararası sözleşme gereklerinin eksiksiz yerine getirilmesi için azami gayret gösterilmelidir.

10. Müsteşarlığımızın IMO’da daimi temsilciliklerinin oluşturulması ve komitelerde-alt komitelerdeki çalışmaların ve kural değişimlerinin yakından takibi sağlanmalıdır.

A.881(21) sayılı IMO kararı gereği, bayrak devleti olarak “Uygulama Performansı Öz Değerlendirmemiz” yapılmalıdır. “Bayrak Devleti Öz Değerlendirme Formu” objektif bir şekilde doldurularak, uygulamada görülen eksiklik ve güçlüklerin tespiti yapılmalıdır.

Kolay bayrak ülkelerinin kara listede ilk sıraları alması doğaldır belki ama, bir ulusal bayrağın ilk sıralarda olması pek övünülecek bir durum değildir. Buradaki temel sorun, parasızlık ve yatırımsızlıktan çok bilgisizlik ve eğitimsizliktir. Kısa vadeli çıkarları gözeteyim derken uzun vadede çok daha büyük zarara uğramaktayız. Bunu yapanlar maalesef armatörlerimiz ve onlara rehberlik etmesi gereken kurum ve kuruluşlardır. Önce personel politikası gözden geçirilmelidir. Kalifiye personelden esirgenen paralardan çok fazlası, yeterli vasıflara sahip olmayan personel yüzünden tutulan gemilerin ödediği tazminatlarla gitmektedir ve üstelik ülkemiz de zor durumda kalmaktadır. Bu durumun iyileştirilmesi ve Bayrak Devleti olarak Türkiye’nin bu konuda daha iyi bir konuma gelmesi, ancak Türk Bayraklı gemilerimizin işletme kalitelerini artırmaları ile mümkün olabilecektir.

Söz konusu listede yer alan gemilerin tutulma nedenleri 5 ana grupta toplanabilir:

1. Gemilerin bakım ve tutumundan kaynaklananlar;

- Yangın tulumlarının ve acil durum yangın pompasının periyodik olarak çalıştırılmaması sonucu arızalar olduğu,
- Sintine seperatörünün çalıştırılmadığı,
- Yağ kayıt defterinin usulüne uygun tutulmadığı,
- Elektrik ve elektronik devrelerinin periyodik kontrollerinin yapılmaması sonucu arızalar olduğu,
- Ticaret filosunun kapasitesinin çok büyümesi nedeniyle zabıt sıkıntısı çekilmesinin zabitlerde yarattığı umursamazlık nedeniyle, gemilere gerekli bakım ve tutumun yapılmaması,
- Mataforaların ve filikaların periyodik bakımlarının yapılmaması sonucu mataforaların çalıştırılmadığı veya indirilemediği,
- Makine ve dümen dairelerinin aşırı derecede yağlı ve paslı olduğu,
- Akü devrelerinin bakımsızlıktan çalışmadığı,
- Tuvaletlerin hijyenik durumda olmadığı gibi sebepler.

2. Yangın emniyeti ve can güvenliği ile ilgili teçhizatın tarihlerinin geçmiş olmasından kaynaklananlar;

- Can salı ve yangın tüpleri test sertifikalarının tarihlerinin geçmiş olduğu,
- Gıda maddeleri, el maytapları, paraşütlü işaret fişekleri, roket atar v.b. gibi miatlı teçhizat malzemelerinin tarihlerinin geçmiş olması.

3. Personel eksikliğinden kaynaklananlar;

Gemilerimiz maalesef en çok personel eksikliğinden dolayı tutulmaktadır. Yurtdışında topluca tayfaların kaçması nedeniyle asgari gemi adamı yönünden gemi uygunsuz duruma düşmektedir. Ayrıca, personelin eksik STCW kurs belgeleri ile sefere çıkmaları ve zabitlerin lisan eksikliği ve kural bilmemeleri nedeni ile yabancı limanlardaki denetimlerde sörveylere gemide var olan teçhizatı gösterememektedir. Bunun yanı sıra navlun değerinin yüksek olduğu bazı durumlarda, armatörlerimiz sefere uygun ve yeterli personel ile donatmaksızın gemilerini sefer bölgesi dışına göndererek tutulmalarına sebep olmaktadır.

4. Türk ticaret filosunun yaşlı olmasından kaynaklananlar;

Bilindiği üzere her malzemenin bir teknik ve ekonomik ömrü vardır. Yaşlı gemilerde kullanılan teçhizatın boru donanımı ve elektrik donanımı gibi devrelerin teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamalarından dolayı, kontrol anında farkına varılmayan, fakat çalışma anında ufak bir zorlamadan dolayı arızalar meydana gelmektedir. Bu arızaların çoğunluğu da sefer anında olmaktadır.

Bunlardan başka, yük bağlantıları ile ilgili olarak yükleyicinin tespit edilen zamanlar içinde yükünü hazırlayamaması durumu hâsıl olduğu hallerde, yük sahibinin uyarısıyla, gemilerin bekletilmesi amacıyla kasıtlı denetimlerin yapılması ve malzeme satan firmalar ile özellikle Avrupa Birliği ülkeleri bünyesindeki sörveylerin anlaşmalı menfaatler için denetimler yapmaları da gemilerimizin tutulmalarına sebep olmaktadır.

Şu ana kadar yapılan tespitler özetlenecek olursa, armatörlerimiz ve gemiadamlarının gerekli bilince sahip olmaması, eksikliklere rağmen geminin seferine izin verilmesi gibi kasıtlı çabaların olması, ticaret filomuzun yaş ortalamasının yüksek olması, deniz güvenliği konusunda milli mevzuat eksikliğinin bulunması hususlarında bayrak devleti olarak, henüz yeterli liman devleti kontrol memuru istihdamı yapılamadığından, iş yükünün çok farklı konularda olmasından sebeple denetimlerin randımanlı şekilde yapılamaması da liman devleti olarak Türkiye'nin handikaplarını oluşturan ihtimaller olarak değerlendirilmektedir.

Deniz güvenliğinin artırılması, deniz çevresinin korunması, gemilerde yaşama ve çalışma şartlarının geliştirilmesi, gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunun sağlanması, düşük standartlı gemilerin çalışmalarının önlenmesi, limanlar arasında rekabeti bozacak tedbirlerden kaçınılması ve uygun bir denetim sisteminin tesis edilmesini amaçlayarak kurulmuş olan Liman Devleti Kontrolünde Devlet otoritesinin; limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denetleyeceğini ilgili şahıs veya kuruluşlara önceden bildirmek veya danışmak gibi bir sorumluluğu da düşünülemez. Tam tersine yabancı bayraklı gemiler, liman devleti otoritesine karşı, uluslararası kurullarla belirlenen şartları sağlamakla mükellefler ve liman sınırları içerisinde her an denetime hazır olmak zorundadırlar. Daha açık bir ifade ile, düşük standartlı gemiler limanlarımıza giremez, girdiğinde Liman Devleti Kontrolü Otoritesi ki bu otorite ülkemizde bütün kıyı şeridimiz boyunca dağılmış limanları yetkisi içerisine alan Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı Bölge Müdürlükleri olup, otorite olarak yaptırım ve tespit ettiği eksikliklerin tamamlanması yönünde hareket etmek zorundadır.

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

Beyaz listede kalmak, beyaz listeye çıkmaktan daha zor değildir; ancak Beyaz Listede kalmak için aynı özverili çalışmaların hız kesmeden sürdürülmesi gerektiğini belirtmek gerekir. Bizim Beyaz Listeye çıktığımız dönemde ABD Bayrağının Beyaz Liste'den Gri Liste'ye düştüğünü hesaba katarsak; rehavete kapılmanın bize pahalıya mal olacağını daha iyi anlarız. O nedenle, İdare, DTO ve armatörler tüm denizcilik sektörü nitelikli denizcilik konusundaki seferberliklerini elbirliği ile sürdürmelidir.

Denizciliğimizin bir kriz döneminde olduğu göz önüne alınırsa bunu başarmak o kadar kolay da olmayacaktır. Üstelik navlun bulmanın zorlaştığı rekabetin eskiye oranla çok arttığı bir piyasa ortamında Liman Devletlerinin PSC kontrollerini siyasi değerlendirmelerden eskiye oranla daha uzak tutacaklarını düşünmek hayalcilik olur.

Bu gerçekler ışığında, önümüzdeki dönem işlerin daha kolay olmayacağını bilmek ve buna hazırlıklı olmak durumundayız. Ben denizciliğimizin idaresindeki nitelikli kadrolarımızın bu gerçeklerin farkında olduklarından eminim. Dilerim sektördeki kriz daha fazla uzamadan dünya üzerindeki mal dolaşımı artar dolayısıyla navlunlar da düzeler ve denizcilik sektörümüzün beyaz listede kalma adına işi kolaylaşır.

Bitirme ödevimin içeriği açısından, hem denetlemeyi yapacak sörveyörlerimize, hem de denetlemeye tabi olan gemilere ve çalışanlarına gerekli asgari bilgileri verebilecek kanaatindeyim. Tüm ilgilerinin bu kaidelere sıkı sıkıya uymaları durumunda, denizcilik sektörünün çok daha iyi bir duruma geleceğini ve karşılaşılan önemli aksaklıkları büyük ölçüde önleyeceği kanısındayım. Denizciliğimize faydalı olmasını dilerim.

KAYNAKLAR

Cuttler, M., (1995), "Incentives For Reducing Oil Pollution From Ships: The Case For Enhanced Port State Control", *Georgetown International Environmental Law Review* 8(1): (s.175-204).

Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu (2009).

Hare, J. (1997), "Port State Control: Strong Medicine To Cure A Sick Industry", *Georgia Journal Of International And Comparative Law* 26(3), (s.571-594).

Kasoulides, G. C., (1993), *Port State Control And Jurisdiction: Evolution Of The Port State Regime* (Dordrecht, Netherlands: Kluwer Academic Publishers), (s.143).

Karaevvaz, A., (2010), Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Kişisel görüşmeler.

Kılıç, O., (2006), "Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri", Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Okur, D.A., (2008), "Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi", Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özçayır, O., (2001), "The Impact Of Caspian Oil And Gas Development On Turkey and Challenges Facing The Turkish Straits", The Marmara Hotel, İstanbul, 9 November 2001.

Pamborides, (1999), "International Shipping Law (Legislation and Enforcement" (s.64-65).

Payoyo, Port State Control in the Asia-Pacific, (s.77).

Plaza, F., (1999), "The Future For Flag State Implementation And Port State Control", Myron H.Nordquist - John Norton Moore (Ed.) *Current Maritime Issues And The International Maritime Organization* (s.199-219).

SSMR, (2010), "Shipping Statics and Market Review", 54(½): 8

İnternet Kaynakları

- [1] Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü "Deniz Ticareti İstatistikleri", (2010), Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/>
- [2] 1995/21/EC, (1995), Council Directive 1995/21/EC of 19 June 1995 on port State control of shipping (OJ L 157, 7.7.1995)
- [3] Vina Del Mar Agreement, (2010), Latin American Agreement on Port State Control of Vessels WEB sitesi, <http://www.acuerdolatino.int.ar>

- [4] Tokyo MoU, (2010), Port State Control in the Asia-Pacific Region WEB sitesi, <http://www.tokyo-mou.org>
- [5] Karayip MoU, (2010), Karayipler Bölgesi Liman Devleti Denetimi Muatbakat Sözleşmesi WEB sitesi, <http://www.caribbeanmou.org>
- [6] Med MoU, (2010), Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Mutabakat Zaptı WEB sitesi, <http://www.medsis.org/>
- [7] IOMoU, (2010), Hint Okyanusu Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı WEB sitesi, <http://www.iomou.org>
- [8] Abuja MoU, (2010), Batı ve Orta Afrika Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı WEB sitesi, <http://www.abujamou.org>
- [9] Bs MoU, (2010), Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı Sözleşmesi WEB sitesi, <http://www.bsmou.org/>
- [10] Riyad Mou, (2010), Riyad Liman Devleti Mutabakat Zaptı WEB sitesi, <http://www.riyadh mou.org>
- [11] Paris Mou Text, Including 32 nd amendment, http://parismou.org/Organization/2010.12.27./Memorandum_of_Understanding.htm
- [12] IMO, www.imo.org/About/Conventions/StatusofConventions/Documents/status-x.xls
- [13] 2009/16/EC, (2009), Directive of The European Parliament and of The Council of 23 April 2009 on port State control (OJ L131, 28.05.2009).
- [14] Paris MoU, Paris Memorandumuna ait 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 yıllık raporları.
- [15] SIRENAC
- [16] ISL
- [17] IMO (2004, 2009), International Shipping Carrier of World Trade, International Shipping and World Trade Facts and Figures.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi 12.03.1980

Doğum Yeri Susurluk

Lise 1991-1998 Balıkesir Sırrı Yırcalı Anadolu Lisesi

Lisans 1999-2003 Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Gemi İnşaatı Mühendisliği

Çalıştığı Kurumlar

2003-2004 Tuzla Tersaneler Bölgesi

2004-2004 G.İ.T.G.M.

2004-2008 Aliağa Liman Başkanlığı

2008-Devam ediyor Bandırma Liman Başkanlığı