

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYENİN BAYRAK VE LİMAN DEVLETİ OLARAK
YÜKÜMLÜLÜKLERİ YERİNE GETİRMESİ VE ETKİNLİĞİNİN
SAĞLANMASI MODELİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Ramazan AÇIKGÖZ**

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

Tez Danışmanı: Yrd.Doç.Dr. Cengiz DENİZ

MAYIS 2007

ÖNSÖZ

Endüstri devrimi ile gelen teknolojik yenilikler ve keşiflerden sonra, gelişen deniz taşımacılığı ile dünya ticaretinde 1960'lı yıllardan sonra hızlı gelişme görülmüş, bu gelişmeyle birlikte ticaret gemilerinin sayısı, kapasiteleri ve büyüklükleri artmıştır. Dünya ticaretinin hemen hemen % 90'ı denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Artan ticaret hacmi, artan bir denizyolu taşımacılığını da beraberinde getirmiş, bu da denizlerdeki riskleri artırmıştır. Bu artan riske paralel olarak, denizlerin güvenliği tüm dünyada büyük bir öneme sahip olmuştur. Denizlerde güvenliğin sağlanması ile ilgili olarak Birleşmiş Milletlere bağlı olan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) bu gelişmeler ışığında kurulmuştur. Bu örgüt tarafından düzenlenen sözleşmelerin amacı; ülkelerin, kendi bayrağında bulunan gemilerinin ve gemi adamlarının, yapılan düzenlemelerle belirlenen standartların sağlanmasıdır. Bu çalışmada; bayrak, liman, kıyı devleti olarak ülkemizin, mevcut durumu incelenerek, ülkemiz için gerekli olan mevzuat ve altyapı değişiklikleri ortaya konulmuştur. Bayrak ve Liman Devleti Kontrolleri yükümlülüklerinin yerine getirilmesi açısından , halen mevcut olan ve taraf olduğumuz memorandumlardan gücünü alan ülkemizin, bu alanda etkinliğinin artırılması için model düzenleme önerilerek bu etkinliğin artırılmasına katkı sağlanması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda deniz güvenliği ile ilgili olarak, ülkemizin etkinliğini artırmak ve önerilen model çerçevesinde idareye, yapılması gerekli düzenlemeler konusunda yol gösterici olmak hedeflenmiştir.

Çalışmanın yürütülmesi esnasında göstermiş olduğu ilgi ve desteğinden dolayı başta tez danışmanım sayın Yrd. Doç. Dr. Cengiz DENİZ'e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca tez hazırlama çalışmalarım esnasında desteğini esirgemeyen diğer öğretim görevlileri, okul ve mesai arkadaşlarıma, aileme teşekkür ederim.

Ramazan AÇIKGÖZ

Mayıs 2007

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	vi
TABLO LİSTESİ	viii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xi
1.GİRİŞ	1
1.1. Denizde Güvenlik	1
2. DENİZ GÜVENLİĞİ HAKKINDA ULUSLARARASI TANIMLAR VE ÇALIŞMALAR	5
2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	5
2.1.1. Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)	6
2.1.2. Deniz Çevresini Koruma Komitesi(MEPC)	7
2.1.3. Hukuk Komitesi(Legal Committee)	7
2.1.4. Teknik İşbirliği Komitesi(Technical Co-operation Committee)	7
2.1.5. Kolaylaştırma Komitesi(Facilitation Committee)	8
2.2. Deniz Güvenliği Çalışmaları	8
2.3. Bayrak Devleti Kontrolü	14
2.3.1. Bayrak Devleti Sorumlulukları	15
2.3.2. Bayrak Devleti Uygulamalarında IMO'nun Rolü	16
2.3.3. Bayrak Devleti Uygulamaları Alt Komitesi(FSI)	16
2.3.4. Kolay Bayrak	18
2.4. Liman Devleti Kontrolü	19
2.5. Kıyı Devleti Kontrolü/Uygulamaları	23
3. BAYRAK VE LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNİ DÜZENLEYEN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER	25
3.1. Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve değişiklikleri ve 1988 protokolu (LOADLINE 66/88)	25
3.2. Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, değişiklikleri ve 1978 /1988 protokolları (SOLAS 74/78/88)	25

3.3. Uluslararası Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, değişiklikleri ve 1978 protokolu (MARPOL 73/78)	27
3.4. Uluslararası Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Sözleşmesi ve değişiklikleri (STCW 78)	29
3.5. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi ve değişiklikleri (COLREG 72)	30
3.6. Uluslararası Gemi Ölçme Sözleşmesi (TONNAGE 69)	31
3.7. Deniz Ticaret (Asgari Standartlar) Sözleşmesi 1976(ILO Convention No147)	31

4. ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMELERİNİN DENİZ TİCARET FİİLLERİNE SAHİP ÜLKELERCE TANINMA DURUMU

33

5. BÖLGESEL LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ VE MEMORANDUMLAR	36
5.1. Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU)	38
5.2. Asya ve Pasifik (Tokyo MoU)	41
5.3. Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar MoU)	43
5.4. Karayipler (Caribbean MoU)	45
5.5. Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU)	46
5.6. Karadeniz Bölgesi (Black Sea MoU)	47
5.7. Akdeniz Bölgesi(Mediterranean MoU)	48
5.8. Hint Okyanusu (Indian Ocean MoU)	49
5.9 Körfez Arap Devletleri (GCC MoU “Riyadh MoU”)	50
5.10. Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG)	50

6. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ GÜVENLİK VE ÇEVRESİNİN KORUNMASIYLA İLGİLİ DÜZENLEMELER VE ETKİN İLK UYGULAMALAR

54

6.1. Liman Devleti Kontrol Görevlileri	60
6.2. Limanlara Girişi Yasaklama ve Prosedürler	61
6.3. Gemi Kaptanına Kontrol Sonucunun Bildirimi	62
6.4. Gemilere Müdahaleler ve Tutulmaları	62
6.5. Giriş Yasağı, Tutulma ve Kaldırma Bildirimi	64
6.6. Kontrol Masrafları ve Nasıl Karşılacağı	65
6.7. Giriş Yasaklama ile İlgili Prosedür	65
6.8. İtirazlar	66
6.9. Kontrol ve Tutulma ile İlgili Bulunması Gerekli Bilgiler	66

6.10. Hedef Faktörü	68
6.11. Kontrol Kampanyaları	69
6.12. Kara/Gri/Beyaz Liste	70
6.13. Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı	71
7. DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ TÜRKİYEDEKİ UYGULAMALAR	73
7.1. Türkiyede Bayrak Devleti Uygulamaları	74
7.1.1. Gemi İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarımı	78
7.1.2. Gemi İthalleri	78
7.1.3. Gemi Sörvey Kurulları(GSK)	79
7.2. Türkiyede Liman Devleti Kontrol Uygulamaları	79
7.2.1. Ülkemiz Açısından Karadeniz Bölgesi Memorandumu (BS MoU)	80
7.2.2. Ülkemiz Açısından Akdeniz Bölgesi Memorandumu(Med MoU)	81
8. TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ	82
8.1. Türk Bayraklı Gemilerin Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU) açısından durumu	83
8.2. Türk Bayraklı Gemilerin Asya ve Pasifik (Tokyo MoU) açısından durumu	89
8.3. Türk Bayraklı Gemilerin Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG)açısından durumu	92
9. SORUMLU VE ETKİN TÜRKİYE İÇİN MODEL	94
10. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	103
KAYNAKLAR	111
ÖZGEÇMİŞ	115

KISALTMALAR

IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
PSC	: Liman Devleti Kontrolü
SOLAS	: Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi
MARPOL	: Uluslararası Petrolle Deniz Kirliliği Önleme Sözleşmesi
STCW	: Standart Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Sözleşmesi
LOADLINE	: Yükleme Sınırı Sözleşmesi
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları
TONNAGE	: Uluslararası Tonaj Sözleşmesi
ILO Conv.	: Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmesi
BS MoU	: Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Sözleşmesi
Med MoU	: Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Sözleşmesi
IMCO	: Uluslararası Denizcilik Örgütünün önceki adı
MSC	: Deniz Emniyeti Komitesi
MEPC	: Deniz Çevresi Koruma Komitesi
BLG	: Dökme sıvı ve Gazlar Komitesi
FP	: Yangından Korunma Komitesi
COMSAR	: Radyo Haberleşmesi Arama ve Kurtarma
NAV	: Seyir Komitesi
DE	: Gemi Dizayn ve Ekipmanı
SLF	: Denge, Yükleme Hatları ve Balıkçı Gemileri Emniyeti Komitesi
STW	: Standard Eğitim ve Vardiya Tutma Komitesi
FSI	: Bayrak Devleti Uygulamaları
DSC	: Tehlikeli Yükler, Solid Yükler ve Konteynerler Komitesi
UNCLOS	: Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi
EQUASIS	: Gemi Bilgi Sistemi
ISM	: Uluslararası Güvenli Yönetim Sistemi
ISPS	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği
USA	: Amerika Birleşik Devletleri
Paris MoU	: Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesel Kontrol Sözleşmesi
Tokyo MoU	: Asya ve Pasifik Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
Caribbean MoU	: Karayipler Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
Abuja MoU	: Batı ve Orta Afrika Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
Indian Ocean MoU	: Hint Okyanusu Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
USCG	: Amerikan Sahil Güvenlik
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
SIRENAC	: Avrupa ve Kuzey Atlantik Merkezi Bilgi Sistemi
SOPEP	: Gemi Petrol Kirliliği Acil Planı

SMPEP	: Gemi Deniz Çevresi Kirliliği Acil Planı
APCIS	: Asya Pasifik Merkezi Bilgi Sistemi
BSIS	: Karadeniz Merkezi Bilgi Sistemi
MedEA	: Akdeniz Merkezi Bilgi Sistemi
Acuerdo de Vina del Mar	: Latin Amerika Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
GCC MoU”Riyadh MoU”	: Körfez Arap Ülkeleri Gemi Kontrol Bölgesel Sözleşmesi
IOCIS	: Hint Okyanusu Merkezi Bilgi Sistemi
OPA Act.	: Deniz Kirliliği Önleme Kuralları
MTSA	: Deniz Taşımacılığı Asayiş Kuralları
CFR	: Amerikan Ulusal Kodları
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Türevi Gazlar
AB	: Avrupa Birliği
IACS	: Uluslararası Gemi Tasnif Kuruluşları Birliği
TL	: Türk Loydu
GSK	: Gemi Sörvey Kurulu
MoU	: Sözleşme
ISO	: Uluslararası Standart Organizasyonu
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
TURKGEMVER	: Türk gemi veri sistemi

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 4.1 Sözleşmelerin Gemi Filolarına Sahip Ülkelere Göre Durumu...	34-35
Tablo 6.1 Yasaklı Gemiler(2003).....	57
Tablo 6.2 Yasaklı Gemiler (2002-2003).....	58
Tablo 6.3 Kara Listedeki Ülkelerin Durumu.....	59
Tablo 6.4 Kara-Gri Liste.....	70
Tablo 7.1 Türkiyenin Konvansiyonları Tanıma Durumu.....	76
Tablo 8.1 Yasaklı Türk Gemileri(2003).....	83
Tablo 8.2 Yasaklanacak Türk Gemileri (2002-2003).....	85
Tablo 8.3 Yasaklı Türk Gemileri(2003-2004).....	86
Tablo 8.4 Denetim ve Tutulmalarda Türkiyenin 2005 Yılındaki Durumu...	87
Tablo 8.5 Yasaklı Türk Gemileri(2005-2006).....	87
Tablo 8.6 Ülkelerin Kara Listede 2005 Yılındaki Durumları.....	88
Tablo 8.7 Kara/Gri Listedeki Ülkelerin Tokyo MoU(2003-2005)Durumları	90
Tablo 8.8 Tokyo MoU'da (2003-2005) Yılları Arasında Klasların Durumu.	91
Tablo 8.9 Bayrak Devletlerinin Durumu.....	92
Tablo 8.10 ISPS/MTSA Açısından Ülkelerin Durumu.....	93

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 6.1 AB'ye Katılacak Ülkelerin Risk Durumu.....	71
Şekil 8.1 Milli Klas Kuruluşu TL'nun Durumu.....	89
Şekil 9.1 Yapısal Model Organizasyon.....	97
Şekil 9.2 Sorumluluk Saha Tayini.....	99

TÜRKİYENİN BAYRAK VE LİMAN DEVLETİ OLARAK YÜKÜMLÜLÜKLERİ YERİNE GETİRMESİ VE ETKİNLİĞİNİN SAĞLANMASI MODELİ

ÖZET

Dünyadaki teknolojik gelişmeler, paralelinde gemi endüstrisi ve deniz taşımacılığındaki gelişmeleri körüklemiştir. Gemi tiplerinin, değişen teknolojiye paralel olarak çeşitlilik arz etmesi ve gemi boyutlarının büyümesi sonucu denizlerde emniyet, güvenliğin önemi daha da artmıştır. Ayrıca son yıllardaki gemi kazalarının artması deniz güvenliği konusunda yeni kuralları ve ülkelerin deniz güvenliği konusundaki düzenlemelere titizlikle uymaları, özellikle gemileri bulunan bayrak devletlerinin denizde güvenlikle ilgili zorunlu gereklere uymaları, uluslararası düzenlemeleri tanımaları gerekliliği ortaya çıkmıştır.

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

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

**PORT AND FLAG STATE APPLICATIONS FOR THE PURPOSE OF
PROVIDING MARITIME SAFETY AND SECURITY, MANDATORY MODEL
RELATED TO LIABILITIES AND EFFECTIVENESS OF TURKEY AS BOTH
PORT AND FLAG STATE**

SUMMARY

Developments in both the shipping industry and sea transportation run parallel with technological developments in the world. Rapidly changing varieties of ships due to technological advancement, along with ships increasing in size, highlight the significance of maritime safety and security. In previous years, shipwrecks have especially instituted new rules concerning this safety and security at sea. All countries are mandated to follow maritime safety and security regulations, but especially flag states must abide by these regulations and recognize international regulations as well.

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

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

1.GİRİŞ

1.1 Denizde Güvenlik

Eski zamanlarda sadece kürek ve yelken ile yürütülen ve hiçbir zaman kıyıda fazla açılmayan küçük teknelerin kullanıldığı dönemlerde denizin, insanoğluna nispeten az risk oluşturduğu düşünülür. Gerçekte ise o karanlık dönemler kalıcı tehlike çağlarıydı ve deniz yolculukları, taşımacılıkları son derece yıkıcı ve trajikti. Bu çağlarda denizciler deniz tehlikeleri ile mücadele etme konusunda yeterli olanaklara sahip değillerdi. En etkili önleyici yöntemlerden birisi kışın seyir yasağı uygulaması idi. Böylece yılın en kötü zamanlarında denizlere çıkılmayıp deniz tehlikeleri önlenmeye çalışılırdı.

Orta çağlarda gemi emniyeti konusunda bazı ilerlemeler de kaydedildi. İlk kurallar aşırı yüklemenin önlenmesi şeklinde geliştirildi. 16. yüzyıla gelindiğinde gemilerin sayısının ve kapasitesinin artması ile değerli yüklerin denizde taşınmasının çoğalması, denizcilikte ileri olan ülkelerin güvenlik uygulamaları getirmeleri sonucunu doğurdu. Alınan önlemler içerisinde en yaratıcı olanlar, geminin bakımsızlığından veya ekipman yetersizliğinden kaynaklanan kazaların önlenmesi için bir denetim sistemi kurulması ile ilgili olanlardı. Denetim sistemini ilk geliştirenler kuzeyli denizci İskandinav ülkeleriydi.

19. yüzyılda endüstri devrimi ile gelen teknolojik keşifler ve yenilikler, deniz taşımacılığındaki gelişmeleri de körükledi. Ancak teknik gelişmelerin daha büyük, daha fazla sayıda olması ve daha güçlü gemilerin denize çıkması sonucunu getirdiği için emniyet riskleri de arttı. Denizde güvenlik zaafının giderilmesi gerekiyordu, ancak tüm denizcilik sektörü, hükümetlerin ve resmi kuruluşların işe karışarak zaten büyük bir uluslararası rekabet içinde olan deniz taşımacılığını aşırı baskı altına alacak kuralların uygulanmasını istemiyorlardı. Devlet yönetiminin işe karışması, o zamanlar ticaret serbestisine bir engel olarak görülüyordu. Bütün bu gelişmelere rağmen, 19. yüzyılın ilk yarısının sonlarında tamamıyla özel kuruluşlar olan ilk klas kuruluşları oluştu. Bu

kuruluşlar önceleri deniz sigorta sistemi içinde gemilerin güvenlikleri ile ilgili olarak önemli bir değerlendirmeyi içeriyordu. Yüzyılın ortasında resmi yapıya sahip önleyici kurullar yolu ile deniz güvenliği konusunda devrim niteliğinde değişiklikler gerçekleşti. Ticaret gemilerine uygulanan teçhizat, insan gücü ve işletme koşulları ile ilgili teknik kurallar birçok dünya devletlerinde artış gösterdi. Giderek artan bir oranda büyüyen devlet müdahalesi iki ana faktör ile açıklanabilir.

1. Deniz taşımacılığı gerçek bir endüstri şekline geliyordu. Bu nedenle de gemilerdeki emniyet koşullarının izlenmesini sağlamak üzere yönetim gücünün resmi görevlilerce ele alınması gerekiyordu. Bu denizcilerin selameti için gerekli olduğu kadar onlarla birlikte denizde seyahat eden ve sayıları giderek artan diğer tüm kişiler içinde elzemdi.

2. Uluslararası anlaşmalar, sözleşmeler ve diğer zorunlu mevzuatı imzalamaya yetkili tek makam olan devletin, ulusal kurallar ve gelenekleri de oluşturması ve uyumlaştırması gereği aynı zamanda devletin de rolünü güçlendirme bakımından önem taşımaktaydı.

Devlet müdahalesi, gemi ve seyir emniyeti ile ilgili kanunların kısa bir süre içinde önemli miktarda artması sonucunu doğurdu. Gemi denetim yöntemleri ve önleyici kurallar konularında önemli atılım yapan denizci devletler arasında İngiltere ve Fransa öne çıkmaktaydı.

Deniz emniyetini artırma çabaları sonunda müdahaleci anlayış, ağır ağır da olsa galip gelerek tüm sektörü etkileyen çok detaylı önleyici kurallar oluşturuldu. Gemiler üzerinde devlet hakimiyeti ve bayrağın, geminin tüm emniyetinden sorumlu birinci makam olması uygulaması böylece tartışmasız bir şekilde sağlanmış oluyordu.

Endüstri devrimi ile gelen teknolojik yenilikler ve keşiflerden sonra, gelişen deniz taşımacılığı ile dünya ticaretinde 1960'lı yıllardan sonra hızlı gelişme görülmüş bu gelişmeyle birlikte ticaret gemilerinin sayısı ve kapasitesi artmıştır. Denizcilik, dünya iktisadi faaliyetleri arasında uluslararası niteliği en fazla ve taşıdığı risk açısından en tehlikeli olanlardan birisidir. Dünya ticaretinin hemen hemen % 90'ına yakın kısmı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Artan ticaret hacmi, artan bir deniz yolu taşımacılığını da beraberinde getirmiş, bu da denizlerdeki kaza riskini artırmıştır. Artan risklere karşılık, bütün dünyada gerek gemilerin, personel ve yolcuların, gerekse

denizlerin ve deniz çevresinin korunması amacıyla deniz güvenliğini sağlamaya yönelik çabalar daha da artmıştır. Denizde güvenliği sağlamak için uluslararası kuralları düzenlemek üzere IMO kurulmuş; bu örgüt, üye ülkelerin katılımıyla, çeşitli uluslararası sözleşmeler düzenleyerek yürürlüğe koymuştur.

Denizlerde güvenliğin sağlanması için düzenlenen sözleşmelerin amacı; ülkelerin, kendi bayrağında bulunan gemilerin ve gemi adamlarının, yapılan düzenlemelerle uygunluğunun standardizasyonun sağlanmasıdır. Bir başka deyişle, bu uluslararası sözleşmelerdeki düzenlemelerle bayrak devletlerinin, kendi bayrağındaki gemi ve gemilerdeki gemi adamlarının kontrollerinin sağlanması amaçlanmıştır. Yani bir ülkenin, kendi bayrağı altında bulunan gemilere, gerek uluslararası sözleşmelerde ve gerekse ulusal mevcut denizcilik kurallarına uygunluğu ile ilgili olarak yapılan kontrolleri kapsayan bayrak devleti uygulamalarına, bayrak devleti kontrolü denmektedir. Ancak, Torrey Canyon, Herald of Free Enterprise, Scandinavian Star, Dona Paz, Exxon Valdez, Erika gibi büyük kazalar zinciri mevcut önlemlerin yeterli olmadığını ortaya koymuştur. Denizcilikte, bu artış ve büyümeye paralel olarak meydana gelen bu olaylardan, özellikle 1978 yılında meydana gelen Amoco Cadiz tankeri kazasıyla birlikte, gerek politik ve gerekse halk desteği ile emniyetli deniz taşımacılığı için katı kuralların getirilmesine başlangıç olmuştur. Gittikçe daha sıkı önlemler alınmış, mevcut sözleşmelerde değişiklik yapılmış, bunun yanı sıra liman devleti kontrolleri de bayrak devleti kontrollerine destek olması amacıyla yapılan düzenlemelere dahil edilmiştir.

Liman devleti kontrolü başlangıcı 8 kuzey denizci ülkenin (Belçika, Danimarka, Fransa, Almanya, Hollanda, Norveç, İsveç ve İngiltere Krallığı) 2 Mart 1978 tarihinde Hague'de imzaladığı memorandumdur. Bu gelişmelere paralel olarak 13 denizci Avrupa ülkesi ile birlikte Avrupa Birliği Komisyonu, IMO ve ILO ilgilileri Aralık 1980'de toplandılar ve standart altı, yani konvansiyonlara uymayan gemileri denizde güvenlik açısından bertaraf etmeye karar verdiler. İkinci konferans 14 denizci ülkenin katılımı ile 1982 yılında Paris'te toplandı ve şimdiki Liman Devleti Kontrolü Paris MoU kabul edilerek imzalandı.

Bu ilk memorandum ile birlikte bugün toplamda 123 üye ülkeyi içeren Liman Devleti Kontrolü ile ilgili 8 bölgesel anlaşma bulunmaktadır. İşte bu anlaşmalarla ülkeler

limanlarına gelen gemileri Uluslararası sözleşmelere (SOLAS-74, MARPOL-73, STCW-78, LOADLINE-66, COLREG-72, TONNAGE-69, ILO Conv.No:147) uygunluk açısından denetlemekte olup bu denetlemelere de Liman Devleti Kontrolü (PSC) denmektedir. Ülkemiz bu bölgesel memorandumlardan Karadeniz MoU (BS MoU) ve Akdeniz MoU(Med MoU) anlaşmalarına üyedir. Ülkemiz dış ticaretinin ise yaklaşık olarak % 95'i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir [1]. Ayrıca gerek ulu önder Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" vecizesinden hareketle ülkemiz, bir denizci ülke olma iddiasından vazgeçmemiş, ancak yıllardır bir denizci ülke de olamamıştır. Denizci ülke olma iddiasındaki bir ülkenin deniz güvenliği ile ilgili olarak geliştirilen düzenlemelere ve standartlara uyum sağlaması gerekmektedir. Ancak deniz güvenliği açısından ülkemizin bir kıyı, liman ve bayrak devleti olarak, yönetim, standartlar, yasal düzenlemeler, bayrak ve liman devleti kontrollerinde önemli sorunları bulunmaktadır.

Bu çalışmanın amacı; bayrak, liman, kıyı devleti olarak ülkemizin mevcut durumunu gerek mevzuat ve gerekse altyapı olarak mevcut durumunu inceleyerek, Türkiye'nin bayrak ve liman devleti olarak sorumluluklarını yerine getirebilirliğini karşılaştırmaktır. Ayrıca ülkemiz için gerekli olan değişiklikleri ortaya koyarak model oluşturulması amaçlanmıştır.. Halen uygulanmakta olan uluslararası memorandumlardan gücünü alan ülkemiz Kıyı, Bayrak ve Liman Devleti Kontrolleri yapmaktadır. Bu yapılan kontrollerde etkinliğinin artırılması ülkemiz açısından büyük öneme sahiptir. Kıyı, bayrak ve liman devleti uygulamalarında Türkiye'nin etkinliğinin artırılması için ortaya konan model düzenleme önererek, milli denizcilik ülkemize katkı sağlamak amaçlanmıştır. Bunun sonucunda deniz güvenliği konusunda ülkemizin etkinliğini artırmak ve denizci ülke olma yolundaki hedefine ulaşmak için uyulması gerekli olan kriterler belirlenerek yapılması gereken düzenlemeler konusunda yol gösterici olabilecektir.

2. DENİZ GÜVENLİĞİ HAKKINDA ULUSLARARASI TANIMLAR VE ÇALIŞMALAR

2.1 Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Denizcilik çok önemli riskler taşıyan uluslararası iktisadi bir faaliyet olması nedeniyle; denizde güvenliğin sağlanması için, denizci ülkelerin tümünün uyacağı uluslararası düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu kabul edilerek, 19. yüzyıl ortalarından itibaren bu konuda çalışmalar yapılmıştır. Bazı ülkeler, deniz güvenliği etkinliğinin artırılmasının sağlanması açısından, devamlı bir uluslararası denizcilik kuruluşunun bulunması gerekliliğini benimsemişlerdir. Bu ülkelerin istekleri Birleşmiş Milletler kurulmasından sonra gerçekleşmiştir.

Önceki ismi IMCO(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) olan ve daha sonra 1982 yılında ismi değişerek IMO(International Maritime Organization) olan Uluslararası Denizcilik Örgütü, deniz ve seyir güvenliği, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak üzere kurulmuş Birleşmiş Milletlerin denizcilikle ilgili uzman bir kuruluşudur. IMO'ya resmiyet sağlayan anlaşma 1948 yılında kabul edilmiş ve 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmede örgütün amacı “Ülkeler arasında uluslararası ticaretle iştiğal gemilerle ilgili tüm teknik uygulamalar ve yasal düzenlemeler konusunda işbirliğini sağlamak, deniz ve seyir güvenliği ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda en etkin uygulanabilir standartların benimsenmesi ve uygulanmasının sağlanması” olarak özetlenebilir. IMO'nun ilk icraatı da, Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin yeni versiyonu olan SOLAS-60'ı kabul ederek uygulamaya koymasısıdır. IMO, genel kurul, konsey ve dört ana komiteden (Deniz güvenliği, Deniz Çevresi Koruma, Hukuk ve Teknik İşbirliği Komiteleri) oluşmaktadır. Bunlardan başka IMO da diğer komite ve çalışmalara destek sağlayan alt komiteler mevcuttur.

Örgütün en üst yönetim organı genel kuruldur. Bütün üye ülkelerin temsilcilerinden oluşan genel kurul iki yılda bir toplanmaktadır. Genel kurul örgütün maddi bütçesini belirlemekte ve maddi düzenlemeleri sağlamakta iş programını da onaylamaktadır.

Ayrıca üye ülkeler deniz güvenliği ve denizlerde kirliliğin önlenmesi, kontrolü ile ilgili tavsiye vermek görevi de genel kurulundur. Konseyi seçmekle genel kurul görevlidir. Konsey ise örgütün yürütücü organıdır. Konsey genel kurulun görevlerini yapmakta ve organlar arasındaki koordinasyon, tahmini bütçe, taslak iş programını genel kurula sunmak; komitelerden ve diğer organlardan gelen rapor ve teklifler hakkında görüş bildirmek ve oluşan görüşleri genel kurula ve üye ülkelere iletmek şeklindedir.

Konsey üyeleri

1. Uluslararası deniz taşımacılığı hizmeti veren en büyük pay sahibi 10 ülkeden,
2. Deniz ticaret hacmi açısından en fazla pay sahibi 10 ülkeden,
3. Yukarıda sayılan 1. ve 2. gruba seçilemeyen, ancak deniz ulaştırması ve seyirle ilgili özel çıkarları bulunan ve seçilmeleriyle dünyanın bütün önemli coğrafi alanlarının konseyde temsil edilmesini sağlayacak 20 ülkeden oluşmaktadır.

Ülkemiz 2006-2007 yıllarını kapsayacak şekilde 3. gruba seçilmiştir.

2.1.1 Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)

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

2.1.2 Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)

Bütün üye ülkeleri kapsamaktadır. Komitenin görevi, deniz çevresi ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda gerekli düzenleme, sözleşmeleri hazırlamak, değişiklikleri yapmak ve etkin uygulanmasını sağlamaktır.

Deniz Güvenliği Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komiteleri görev alanlarında 9 alt komite tarafından desteklenmekte olup, bu 9 komite bütün üye ülkelere açıktır. Bu alt komitelerden birisi bayrak devleti uygulaması komitesi (FSI) olup çok önemli bir alt komitedir. Bu komiteler:

- Dökme sıvılar ve gazlar(BLG)
- Yangın Korunma(FP)
- Telsiz haberleşme ve arama ve kurtarma(COMSAR)
- Seyir Güvenliği(NAV)
- Gemi Dizayn ve Ekipman(DE)
- Denge ve Yükleme hatları ve Balıkçı gemileri Emniyeti(SLF)
- Vardiya tutma ve eğitim standartları(STW)
- Bayrak Devleti uygulamaları(FSI)
- Tehlikeli Maddeler, solid yükler ve konteyner (DSC)

2.1.3 Hukuk Komitesi (Legal Committee)

Örgütün bütün üye ülkelerinden oluşmakta olup, görev alanları olarak, örgütün bütün yasal işlerini düzenlemektir. 1967 yılında meydana gelen Torrey Canyon kazasından sonra ortaya çıkan hukuki sorunlarla özellikle ilgilenmek için kurulmuştur.

2.1.4 Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee)

Örgütün yürüttüğü ve veya taraf olduğu teknik işbirliği projelerinin yürütülmesinden ve diğer teknik alanlarda olabilecek çalışmalardan sorumlu olup, bütün üye ülkelerden oluşur.

2.1.5 Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee)

Bütün üye ülkelere açık olup, konseye bağlı olarak çalışır. IMO'nun uluslararası denizcilikte ülkelerin limanlarda gemi, personel ve yüklerle ilgili gereksiz formaliteler içerecek çalışmaları engellemek ve bir standart oluşturmak görevini üstlenmiştir.

2.2 Deniz Güvenliği Çalışmaları

1960 yılında IMO tarafından düzenlenen ilk konferans doğal olarak deniz güvenliğiyle ilgili olmuştur. Bu konferansta uluslararası denizde can güvenliği sözleşmesi (SOLAS/60) kabul edilmiş, bu sözleşme 1965 yılında yürürlüğe girerek 1948 yılında imzalanmış olan önceki sözleşmenin yerini almıştır. 1960 SOLAS sözleşmesi, deniz taşımacılığının güvenliğini arttırmak üzere düzenlenmiş, geniş çaplı önlemleri içermektedir. Bunlar gemi dengesi, makine ve elektrik donanımları, yangın ihbarı, korunması ve mücadelesi, can kurtarma donanımları, seyir güvenliği, tahıl taşınması, tehlikeli yüklerin taşınması ve nükleer gemiler gibi bölümler içerisinde ele alınmaktaydı.

IMO'nun ilgilendiği konular arasında en başta gelenlerden birisi can güvenliği ve geminin güvenliğidir. 1960 SOLAS sözleşmesinin deniz güvenliği ile ilgili temel uluslararası araç olması nedeniyle, yeni gelişmelere paralel olarak, bu sözleşmede pek çok değişiklikler yapıldı. Bununla birlikte, değişikliklerin yürürlüğe sokulması işlemindeki güçlükler nedeniyle, bu değişikliklerden hiç birisi uluslararası bir zorunluluk olmamıştı. Bu durumu çözüme kavuşturmak ve bir ölçüde de gerekli gelişmeleri daha hızlı bir şekilde gerçekleştirmek amacıyla 1974 yılında IMO bir konferans topladı ve 1960 sözleşmesinde yapılan değişiklikleri içeren ve yapılması gerekli yeni değişikliklerin de eklendiği ve daha gelişmiş bir değişiklik yöntemini de içeren yeni sözleşmeyi görüştü. Yeni yöntem uyarınca, MSC tarafından yapılan değişiklikler belli sayıda ülke tarafından karşı çıkılmadığı müddetçe, önceden belirlenmiş bir tarihte kendiliğinden yürürlüğe girecekti. Buna "sessiz kabul" (Tacit Acceptance) yöntemi adı verildi. 1974 SOLAS sözleşmesi 25 Mayıs 1980 de yürürlüğe girdi. Bu tarihten beri, sözleşme metninde pek çok değişiklikler yapıldı.

1966 Yılında IMO tarafından toplanan bir konferansta Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kabul edildi. Bir geminin en fazla hangi su çekimine kadar yükleme

yapabileceğine ilişkin getirilen sınırlamalar ve bunun fribord üzerinde markalanması, güvenliğe çok önemli katkı sağlayacaktı. Gemilerin tonaj ölçümü uluslararası deniz taşımacılığının önemli sorunlarından birisiydi. IMO kuruluşundan hemen sonra bu konu üzerinde çalışmaya başlamış ve 1969 yılında bu konuyla ilgili ilk uluslararası sözleşme kabul edilmiştir. Bu sözleşmeyle de gemilerin haksız rekabetten korunması amaç edinilmiştir.

Çatışma, denizde meydana gelen kazaların önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Çatışmayı önleme amaçlı düzenlemeler, 1960 SOLAS konferansında kabul edilmişti ve konferansın sonuç kararına de eklenmişti. Ancak, bu kurallar SOLAS içerisinde yer almadıkları için uluslararası bağlayıcılık kazanamamışlardı. 1972 yılında uluslararası denizcilik örgütü, COLREG olarak da bilinen Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme kurallarını kabul etti. COLREG kurallarının geçmişi aslında 1862 yılında İngiltere tarafından oluşturulmuş bulunan 1889 yılında Washington'da toplanan bir uluslararası konferans ile uluslararası nitelik kazanan kurallar dizinine kadar dayanmaktadır.

1972 yılında IMO tarafından kabul edilen bir başka sözleşme de uluslararası ticarete giderek önem kazanmakta olan konteynır taşımacılığının güvenliği ile ilgiliydi. Konteynır güvenliği hakkında uluslararası sözleşme, hem bu taşımacılığı kolaylaştırmak, hem de konteynırların yüksek güvenlikle taşınabilmelerini sağlamak üzere genel olarak kabul edilebilir test usullerini ve ilgili dayanıklılık gereksinimlerini belirlemek amacını taşımaktaydı. Bu sözleşme 1977 yılında yürürlüğe girdi. Böyle bir sözleşmenin gerekli olduğuna inanılması aynı zamanda deniz taşımacılığında yaşanmakta olan değişimin de önemli bir göstergesiydi. Şöyle ki, IMO hayata geçtiğinde konteynırlar henüz kullanılmaya bile başlanmamıştı.

IMO'nun deniz taşımacılığında yaşanan değişime verdiği bir diğer karşılık da 1976 yılında kabul edilen uluslararası denizcilik uydusu kurumu sözleşmesi (INMARSAT) ve onun Çalışma Anlaşması oldu. Klasik telsiz araçları o zamanlara kadar çok çeşitlenmiş olmasına rağmen eldeki dalga boylarında çok fazla değişiklikler yapmak fiziksel olarak olanaklı değildi. Ancak uyduların kullanılması ile bu güçlük aşılabilmekteydi. Gemiler açısından hem ticari yönden hem de diğer bakımlardan çok faydaları da vardı, ancak bu sözleşmenin en büyük yararı güvenlik alanında görüldü.

INMARSAT Sözleşmesi Temmuz 1979 yılında yürürlüğe girdi ve IMO gibi Londra'da bulunan INMARSAT Örgütü de böylece kurulmuş oldu. Denizcilik haberleşmesinde kullanılmak üzere ilk uydular da aynı yıl hizmete girdi. 1980 li yıllarda ise INMARSAT tarafından hava ve kara haberleşme hizmetleri de verilmeye başlandı. INMARSAT uydularının her biri 4 ana okyanus üzerinde 35 bin kilometre yükseklikte sabit (geostationary) bir yörüngeye yerleşmişlerdir. Uyduların verdiği data iletişim hizmetleri arasında doğrudan çevirmeli telefon, teleks, faks ve e-mail veri bağlantıları, aynı zamanda hava araçları ve kara araçları için otomatik mevki ve durum raporu ve acil durum ve güvenlik mesajı gönderme bulunmaktadır. INMARSAT'ın üyesi olan 79 ülke bulunmaktadır. Karar alma organı yatırımda en çok payı bulunan üye ülke temsilcilerinden oluşan konseydir.

Uzay teknolojisinin aksine, balıkçılık dünyanın en eski endüstrilerinden birisidir. Ancak balıkçı gemilerinin güvenliğine yönelik ilk uluslararası sözleşmenin kabul edilmesi için 1977 tarihine kadar beklenilmesi gerekti. Tarihteki bu gecikmenin nedenlerinden birisi de aslında denizcilik endüstrisinin son derece değişken ve karmaşık yapısıydı. Balıkçılık, diğer denizcilik etkinliklerinden o derecede farklıdır ki IMO tarafından kabul edilmiş olan sözleşmelerin hemen hemen hiçbirisini doğrudan balıkçı gemilerine de uygulamak olanaklı değildir. Balıkçı gemilerinin güvenliği konusunda kabul edilen 1977 Torremolinos Uluslararası Sözleşmesi ile balıkçı gemilerinin sorunlarına bir çözüm getirilmesi amaçlanmıştı; ancak teknik zorluklar yüzünden bu sözleşme hiçbir zaman yürürlüğe giremedi. Bu sözleşme 1993 yılında bir Protokol ile değişikliğe uğradı.

Gemilerin güvenliği çoklukla gemilerin kendilerinden çok onların mürettebatlarının elindedir. Bu nedenle, IMO gemi personelinin eğitime ayrı bir önem vermektedir. Örgüt tarafından 1978 yılında toplanan konferans Gemiadamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Esasları ile ilgili ilk Uluslararası Sözleşmeyi kabul etti. Bu sözleşme Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girdi. Bu sözleşmeyle, ilk defa olarak gemiadamları için uluslararası boyutta kabul edilebilir alt standartlar ortaya kondu. Amaçlanan bütün devletlerin gemiadamı yetiştirilmesinde kullanacakları bir modeli ortaya çıkarmak değildi, çünkü pek çok ülke kendi denizcilik eğitimlerinde zaten sözleşmede belirtilenlerden çok daha yüksek standartlar kullanmaktaydılar. Bu sözleşme 1995 yılında yeniden gözden geçirildi. Sözleşmenin teknik bakış açısıyla

güncelleştirilmesinden ayrı olarak, yapılan değişiklikler IMO'ya sözleşmeye taraf olan ülkelerin yönetim, eğitim ve belgelendirme standartlarının değerlendirilmesi hakkını da vermektedir. Bu değişiklikler 1997 yılında yürürlüğe girdi.

1979 yılında IMO, Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi'ni kabul etti. Bu sözleşme deniz kazalarından sonra denizde yürütülecek arama ve kurtarma çalışmaları için var olan düzenlemeleri geliştirmek amacıyla hazırlandı. Her ne kadar pek çok ülkenin bu gibi acil durumlarda uygulayacakları kendi planları bulunmakta idiyse de, bu şekilde ilk kez uluslararası anlamda bir yöntem ortaya konulmuş oldu. Bu Sözleşme 1985 yılında yürürlüğe girdi.

IMO, deniz çevresi kirlilik sorununa büyük önem verdi. 1954 sözleşmesi 1962 yılında değişikliğe uğradı, fakat Torrey Kanyon kazası dünyaya deniz yoluyla petrol taşımacılığının deniz çevresine oluşturduğu tehdit konusunda önemli bir uyarı oldu. Felaketten hemen sonra, IMO bir dizi sözleşmeler ve kurallar geliştirmek üzere çalışmalar yürüttü, bunlar arasında 1969 yılında kabul edilmiş bulunan 1954 Sözleşmesinin gözden geçirilmesi de vardı.1969 Yılında iki Sözleşme kabul edildi. Bunlardan birisi Açık Denizlerdeki Petrol Kirliliği Olaylarında Müdahale Hakkında Sözleşmeydi ki; bu Sözleşme, sahil devletlerinin açık denizlerde meydana gelen ancak petrol kirliliğine yol açması olasılığı bulunan kazalara müdahale etme haklarını düzenlemekteydi. Bu Sözleşme 1975 yılında yürürlüğe girmiştir. İkincisi ise Petrol Kirliliğinden Oluşan Zararın Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeydi ve bu sözleşme kaza sonucunda bir petrol kirliliği olması durumunda bu kirlilikten etkilenenlere karşı geminin veya yükünün sorumluluğunu düzenlemekteydi. Sözleşme, kirlilik kurbanlarının kullanabilecekleri yeterli miktarda tazminatın hazır bulundurulmasını amaçlamaktaydı ve bu tazminatı ödeme yükümlülüğünü donatana yüklemekteydi. Bu sözleşme, 1975 tarihinde yürürlüğe girdi. Bazı devletler, bu sözleşme ile getirilmiş bulunan mali sorumluluk limitlerini çok düşük bulmaktaydılar ve hazır bulundurulan tazminat miktarının pek çok olayda yetersiz kaldığını belirtmekteydiler. Sonuçta, IMO tarafından 1971 yılında yeni bir konferans toplandı ve bu konferansta Petrol Kirliliğinden Oluşan Hasarın Tazmini İçin Uluslararası Fon Kurulması Hakkında Sözleşme kabul edildi. Bu Sözleşme 1978 yılında yürürlüğe girdi. Bütün yükü donatana yükleyen Sivil Mali Sorumluluk Sözleşmesinden (Civil Liability Convention) farklı

olarak, Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararın Tazmini Fonu (IOPC), kazadan sonra bir petrol kirliliği meydana gelmesi ve bundan oluşan zararın sivil sorumluluk sözleşmesi çerçevesinde karşılanamaması durumunda ek bir tazmin sağlamak amacıyla düzenlenmiştir. Böylelikle tazmin yükümlülüğü donatan ve yük sahipleri arasında eşit olarak bölüştürülmekteydi.

Bu fonla ilgili çalışmalar merkezi Londra'da bulunan IOPC Fonu Örgütü tarafından yürütülmektedir. 1969 tarihli sivil sorumluluk ve 1971 tarihli fon sözleşmelerinde belirlenen limitler IMO tarafından 1992 yılında toplanan bir konferansta kabul edilen bir protokolle arttırıldı. Bu Protokol 1996 yılında yürürlüğe girdi ve petrol kirliliğinden zarar görenlere ödenebilecek miktarın üst sınırını 135 Milyon USD'e yükseltildi. Deniz kirliliğinin hukuksal yönü ile ilgilenen, sözleşmelere ek olarak IMO, bu konunun diğer boyutları ile de önemle ilgilendi. Petrol taşımacılığında görülen büyük artış ve buna paralel olarak deniz kirliliği olaylarında sadece kazalardan dolayı değil, normal denizcilik faaliyetleri sonucunda ve özellikle de tank yıkama nedeniyle deniz kirliliği artışının olması deniz çevresinin korunması konusundaki uluslararası duyarlılığı arttırdı. 1971 yılında 1954 tarihli Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesinde değişiklikler yapılarak bir kaza sonucu meydana gelebilecek petrol kirlenmesinin azaltılması ve Avustralya'daki Great Barrier Reef bölgesine özel koruma sağlanması amaçlandı. Bununla birlikte, çoğunluğun kafasındaki düşünce, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi konusunda bütünüyle yeni bir sözleşmenin gerekli olduğu idi. Bu yüzden IMO 1973 yılında gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini bütün ayrıntılarıyla görüşmek üzere büyük bir konferans topladı. Bu konferansın sonucunda kirliliğin önlenmesi konusunda en ayrıntılı ve en önemli uluslararası sözleşme olan Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme (MARPOL) kabul edildi. Bu sözleşmede yalnızca petrolden kaynaklanan deniz kirliliği değil, kimyasallar, çöpler ve lağım suları gibi diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlilik de ele alınıyordu. MARPOL sözleşmesi, gemilerden denize bırakılabilecek sintine miktarını büyük ölçüde kısıtlamış, hatta Karadeniz, Kızıldeniz gibi belli deniz alanlarında bunu tamamen yasaklamıştır. Bazı ülkeler belli teknik sorunlar nedeniyle bu sözleşmeyi imzalamakta zorluklar yaşadılar. Arada geçen zamanda 1976/77 kışı meydana gelen bir dizi tanker kazası daha ileri derecede önlemler alınması gereksinimini doğurdu. IMO, bu

gereksinimi karşılamak amacıyla hızla harekete geçerek 1978 yılında tankerlerin güvenliği ve kirliliğin önlenmesi konusunda konferans yapılmasını sağladı. Bu konferansta 1973 MARPOL Sözleşmesine ham petrol tanklarının yıkanması gibi çalışma usullerine yönelik bir dizi teknik konuları içeren ve ayrılmış (Segregated) balast tanklarının daha iyi korunmuş bir yere alınması gibi inşa gerekliliklerinde bir dizi değişikliği getiren bir protokolün eklenmesi kabul edilmiştir. 1973 MARPOL sözleşmesinin kabul edilen 1978 Protokolü, aslında ana sözleşmenin değişikliğe uğramış şekliydi. Bu sözleşme protokolle birlikte, MARPOL 73/78 olarak anılmaya başlandılar ve 1983 yılında yürürlüğe girdiler. Sözleşmede bu tarihten sonra pek çok başka değişiklikler de yapıldı.

1990 Yılında IMO, Deniz Kirliliğine Hazırlık, Mücadele ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşmeyi (OPRC) kabul etti. Bu sözleşmenin amacı, bir tanker kazası gibi acil durumlarda ülkelerin acil müdahale olanaklarını arttırmaktı. Sözleşme Mayıs 1995 tarihinde yürürlüğe girdiyse de bazı hükümleri çok daha önceden, 1991 baharında Basra Körfezinde meydana gelen büyük deniz kirlenmelerine karşı kullanılmıştı. Bu önlemler, özel bir IMO Fonundan desteklenmekteydi ve ekolojik açıdan önemli pek çok deniz alanının büyük zararlardan kurtarılmasına yardım etti.

Gemilerin Güvenli Çalışması ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi İçin Uluslararası Yönetim Kodu (ISM Code) gemileri işleten ve idare edenlerin sorumluluklarına değinir ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile güvenli yönetim konularında uluslararası ölçütler ve standartlar getirir. ISM Kodunun uygulanması, deniz taşımacılığında güvenlik kültürünün geliştirilmesine destek olmuş ve teşvik etmiştir. Kod, güvenli yönetim için hedefler ortaya koymakta ve Donatan veya müdür ya da çıplak tekne kiralayan gibi geminin işletilmesi sorumluluğu üzerinde bulunan herhangi bir kişi olarak tanımlanan “Şirket” in, Güvenli Yönetim Sistemi (SMS) oluşturmasını zorunlu kılar. Şirketin daha sonra bu hedeflere ulaşmak için bir yöntem oluşturması ve uygulaması istenir. Bu, gerekli kaynakların sağlanması ve karadan destek gibi konuları da içerir. Böylece Uluslararası deniz güvenliği yönetimi 1 Temmuz 2002’de tüm gemileri kapsayacak şekilde yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik kodu (ISPS code) IMO'nun deniz güvenlik komitesi ve deniz güvenlik çalışma grubunun; yolcuların, gemi adamlarının ve geminin güvenliğini tehdit eden terörist hareketlerin önlenmesine yönelik güvenlik tehditlerini tespit etmek, değerlendirmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen bu güvenlik tehditlerini önleyici tedbirler almak amacıyla Temmuz/2004 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiş ve halen uygulanmaktadır.

Sözleşmelerin hazırlanıp yürürlüğe girmesi yeterli olmamakta, bu sözleşmelerle getirilen kuralların uygulanması da gerekmektedir. Bayrak devletlerinin sorumluluğunda olan uygulamalar her ülkede farklılıklar göstermektedir. IMO her konuda kolaylıklar sağladığı gibi kurallar gereği de bayrak devletine uygulamada kolaylıklar sağlamaktadır.

2.3 Bayrak Devleti Kontrolü

Uluslararası sözleşmelerde geçen idare, yani bayrak devleti; bir geminin bayrağını taşıdığı devlettir. Gemiler gerek tescil ve gerekse sorumluluk nedenleri ile bir bayrak taşımak zorundadırlar.

Bayrak devleti kontrolü, IMO tarafından yayınlanan uluslararası sözleşmelerden olan Denizde Can Güvenliği, Deniz Kirliliği ve Önlenmesi, Denizde Çatışmayı Önleme, Gemilerin Yükleme Sınırı, Gemi Ölçme sözleşmeleri gibi sözleşmelere bayrağını taşıdığı gemilerin uygunluğunun sağlanmasıdır. Bayrak devleti kontrolünün amacı; ulusal ve uluslararası sularda can ve mal güvenliğinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak, ulusal mevzuat ve ülkelerce taraf olunan ve kabul edilen sözleşme, karar, kural, kod, sirküler ve diğer metinler gereğince, bayrağını taşıdığı gemilerin yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında tabi olacakları güvenlik ve yeterlik gereklerinin gözetim ve denetimi kapsamında, test, muayene, onay ve belgelendirme hizmetlerini, bu hizmetlerin idare adına yürütecek kuruluşların (Gemi Klas Kuruluşları) seçimi, yetkilendirilmeleri, denetlenmelerinde önceden belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir. Belirlenmiş olan bu kriterlere uymayı benimseyen üye ve taraf ülkeler; uygulamadaki bazı yanlışlıklar ve eksikliklerden dolayı bayrak devleti olarak sorumluluklarının tamamıyla yerine getirememektedirler. Denizde güvenliğin ve emniyetin temelini oluşturan bayrak devleti kontrollerinin etkin ve verimli

yapılamaması nedeniyle deniz güvenlik ve deniz çevresi kirlilik ve kontrolü istenilen düzeyde tesis edilememektedir.

2.3.1 Bayrak Devleti Sorumlulukları

Bayrak devletleri, uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan düzenlemeleri bayrağını taşıdığı gemilere uygulayabilmesi için, gerekli altyapı, ekipman, personel ve ofisleri sağlaması gerekmektedir. Bayrak devletleri tanınmış klas kuruluşlarıyla, belirlenen şartlar altında sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini sağlamak üzere anlaşma yapabilirler. Ancak böyle bir durumda dahi bayrak devletleri uygulamalardan sorumludurlar. Bu durum yeterli altyapıya sahip olmayan bayrak devletlerinin yetki ve sorumluluğu paylaşmasıdır.

Bayrak devletlerinin yapması gerekli en önemli uygulamaları, aşağıda belirtilmektedir.

1. Uluslararası Deniz Hukuk düzenlemelerinin tanınması.
2. Uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan zorunlulukların ve yükümlülüklerin uygulanması.
3. Kontrol gözetimi.
4. ISM Kodun uygulanması
5. Gemi adamları yeterlilik standartları
6. Gemilerin asgari gemi adamı ile donatılması ve gemi adamlarının çalışma saatleri
7. Deniz kazalarının araştırılması
8. Gemilerin bayrak ve tescillerini değiştirmesi uygulamaları
9. Gemi adamlarının bayrak devleti gemilerinde çalışma yöntemleri
10. Bayrak Devleti değerlendirmesi
11. IMO ve ILO toplantılarına ve teknik düzenlemelere etkin olarak katılım
12. ISPS Kodun uygulanması

2.3.2 Bayrak Devleti Uygulamalarında IMO'nun Rolü

Bayrak devleti veya idareler olarak adlandırılan ülkeler, IMO'nun deniz güvenliği ile ilgili hazırlamış olduğu ve kabul ettiği düzenlemeleri uygulama ve ulusal mevzuatlarına uyarlama zorunlulukları vardır.

Bayrak devleti kontrollerinde, uygulamaların gerektiği gibi yapılması koşullarında ülkeler, yetersiz kontrol ve teknik eleman, tecrübesizlik, kaynak yetersizliği şeklinde problemler yaşamaktadırlar. Bu nedenlerle IMO bünyesinde, ihtiyaç olan başarılı bir denizcilik endüstrisi için teknik bilgi ve kaynak yetersizliği için ülkelere yardım amacı ile IMO teknik işbirliği programı ve ülkelerin uygulamalarını kolaylaştıracak, iyi hizmet verilmesini sağlamak ve ülkelerin bayrak devleti uygulamaları ile ilgili performansını artırmak için Bayrak Devleti Uygulamaları alt komitesi (FSI) 1992'de kurulmuştur. Bu alt komitenin temel çalışma amacı aşağıda belirtilen konular üzerine yoğunlaşmaktadır.

1. IMO sözleşmelerinden doğan uygulama yükümlülüklerinin bayrak devletlerince tanınması
2. Mevcut düzenlemelerin değerlendirilmesi
3. IMO düzenlemelerinin bayrak devletlerince uygulanmasında zorlukların belirlenmesi
4. Zabitan ve gemi adamlarını eğitim ve sertifikalandırma yapan bayrak, liman ve kıyı ülkelerinin IMO düzenlemelerine taraf olmasını sağlama problemlerinin tayini
5. Yukarıdaki 3. ve 4. maddelerde belirlenen zorlukların sebeplerinin tanımlanması
6. Üye ülkeler yardım maksadıyla IMO sözleşmelerine uyma ve uygulamada yardımcı olacak önerileri yapmak, bu önerilerin devletler veya örgütlerce uygulanmasının sağlamak
7. Alınan önlemlerin izlenmesi

2.3.3 Bayrak Devleti Uygulamaları Alt Komitesi (FSI)

IMO'nun yayınladığı sözleşmeler, ülkelerin kendi ulusal kurallarının bir parçası olarak veya diğer hukuki düzenlemelere eşdeğer kurallara olarak iç hukuka dahil edilmesi gerekmektedir. Ancak ülkelerin deneyim ve yeterli kaynak ihtiyaçlarının sağlanması için 1992 yılında kurulmuştur. Çalışmaları aşağıdaki konular üzerinde yoğunlaşmıştır.

- Çevre ile ilgili konular

- Deniz Güvenliği

- Deniz Kazaları Araştırma

IMO'ya üye ülkelerden, denizcilikle ilgili kaynakları yeterli olmayan ve teknik bilgiye ihtiyaç duyan üye ülkelere rehber olmak üzere çalışmalar yapmaktadır.

Bu alt komitenin çalışmaları 4 ana başlık altında toplanabilir.

a-Araçların Uygulanması

-IMO araçlarının uygulanmasında bayrak devletine yardımcı rehberler

-İdarelerce ISM'in uygulanması ile ilgili rehber

-Beyrak devleti performans değerlendirmesi

-Beyrak devleti uygunluk kriterleri ve ülkelerin sorumlulukları

-Uluslararası deniz hukuku sözleşmesinin durumu (UNCLOS)

b-Liman Devleti Kontrolü

-kontrol ve çalışma gerekleri için rehber

-liman devleti kontrolünden sorumlu olan görevlilerin sahip olması gereken nitelikleri ve eğitimleri

-liman devleti kontrolünden sorumlu olan görevlilerin yönetim kodu

-liman devleti kontrol prosedürleri

-liman devleti kontrol ihlallerinde bayrak devleti ve liman devleti arasındaki ilişkiler

-liman devleti kontrol prosedürlerinin harmonizasyonu

-EQUASIS bilgi sistemi

c-Kontrol ve Sertifikalandırma

-idare tarafından yetkilendirilmiş ve idare adına hareket eden kuruluşlar

-kontrol rehberi ve kontrol rehberinin revizyonu

- muafiyet sertifikaları
- MARPOL Ek-VI Hava Kirliliği'nin HSSC içine dahil edilmesi
- can kurtarma araçları ve haberleşme ekipmanlarının kontrolleri
- Ro-Ro Yolcu gemilerinin program dışı kontrolleri için rehber

d-Deniz Kazaları İstatikleri ve Araştırmaları

- kaza raporları ve kaza analizleri
- deniz kaza ve olaylarının araştırılması kodu
- deniz kazaları araştırma raporları analizlerinde bayrak devleti değerlendirme metodu.

Deniz güvenliği ve deniz çevresinin kirliliği önleme ve kontrolü ile ilgili tüm bu çalışmalara rağmen devletlerin sorumlu oldukları uygulamalarla ilgili eksiklikler ve yükümlülüklerini yerine getirmedikleri görülmüş bu durum Liman Devleti Kontrolü uygulamalarına yol açmıştır[2].

2.3.4 Kolay Bayrak

Gemiler, gerek dünya deniz ticaret taşımacılığındaki olumsuzluklar, navlun krizleri ve gerekse vergilerdeki yüksek oranlar, yüksek gemi adamı ücretleri ve gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve sertifikalandırılmasında uluslararası düzenlemeler ve özellikle gemilerin deniz güvenliği ile ilgili kontrollerinin etkin yapıldığı bayraklardan kaçış yaparak kolay bayrak denilen ülkelere gemiler tescil ettirilerek o ülkenin bayrağını taşımak, bu güç durumdan kurtulmanın çaresi olarak görülmüştür.

Ancak bu durum, maliyetlerin düşürülmesinde avantaj gibi gözükse de deniz güvenliğini ciddi olarak tehdit etmeye başlamıştır. IMO tarafından, uygulanması için çıkarılmış olan düzenlemeleri uygulamakla sorumlu olan ülkeler, ulusal düzenlemelerini bu uluslararası düzenlemelere uyarlamaları gerekirken, maddi kaygılar nedeniyle kolay bayrak olmayı tercih etmişlerdir. Tescil kolaylığı, vergi muafiyetleri, istihdamla ilgili sınırlamaların bulunmayışı gibi avantajlar sağlayan ve daha ziyade sahipleri başka ülkelere ait gemilerin sicillerinin bulunduğu ülkeler Kolay Bayrak Ülkeleri (Flag of Convenience Countries) olarak tanımlanmaktadır. Kolay Bayrak Ülkeleri Alman İkinci Sicili,

Honduras, Antigua and Barbuda, Kamboçya, Aruba, Kanarya Adaları, Bahamalar, Liberya, Barbados, Lübnan, Belize, Malta, Bermuda, Marshall Islands, Burma, Mauritius, Cebelitarık, Panama, Cook-Islands, Sri Lanka, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, St. Vincent & The Grenadines, Hollanda Antilleri, Tuvalu, Vanuatu v.b olarak sayabiliriz.

Kolay bayrak uygulamalarının sonucu olarak, etkin olmayan gemi kontrolleri ve elverişsiz denizde çalışma ve yaşam koşulları ile yeterli, uygun eğitim alınmadan gemi adamı sertifikalandırma yoğun olarak yaşanmış ve denize elverişliliği dahi olmayan gemilerle dünya deniz taşımacılığı yoğun olarak yapılmaya başlanmıştır. Bu durum deniz güvenliği ve deniz çevresinin ciddi risklerle karşı karşıya olduğu sonucunu doğurmuştur. Son yıllarda meydana gelen büyük çaplı deniz kazaları büyük çevre felaketlerine ve can kayıplarının yaşanmasındaki nedenlerin arkasında özellikle kolay bayrak ülkelerinin kendi bayrağını taşıyan gemilerin IMO'nun deniz güvenliğini artırıcı düzenlemelerinin etkin olarak uygulanmasında yetersiz kalınması olarak gösterilmektedir.

2.4 Liman Devleti Kontrolü

Bayrak devleti tarafından ulusal ve uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan standartlardan dolayı gemiler, gerek deniz güvenliği, deniz ve çevresi kirliliği önleme ve kontrolü, gemi adamlarının yaşam ve sağlıklı çalışma koşulları bakımından gemi adamları ise sağlık, eğitim, vardiya tutma yeterlilikleri ve sertifikalandırılmaları bakımından kontrol edilmektedir. Kontrol sonucunda bayrağı altında bulunan gemilerin ve gemi adamlarının uygunluğu bayrak devletlerinin sorumluluğundadır. Bayrak devletinin bu sorumluluklarını gereği gibi yerine getirememesinden dolayı, Liman Devleti Kontrolüne ihtiyaç bulunmaktadır.

Liman devleti kontrolü, uluslararası taşımacılıkta kullanılan limana sahip devletlerin, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemiler, gemi adamları, gemi yönetim ve işletilmesinin, deniz güvenliği ve deniz çevresi kirliliği önleme ve kontrolü kapsamında IMO'nun yürürlükte bulunan uluslararası sözleşme ve kod gereklerine uygunluğunun kontrolüdür. Yani bayrak devletinin uluslararası sözleşmelerden gelen sorumluluklarını

yerine getirip getirmediğinin sorgulanması ve standartlara uymayan standart altı gemilerin tespitidir.

Birçok uluslararası sözleşmede liman devleti kontrolü ve liman devleti kontrol görevlileri ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Yürürlükte olan bu düzenleme ve sözleşmeler şunlardır.

1. Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve değişiklikleri ve 1988 protokolü (LOADLINE 66/88)
2. Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, değişiklikleri, 1978 ve 1988 protokolları (SOLAS 74/78/88)
3. Uluslararası Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, değişiklikleri ve 1978 protokolü (MARPOL 73/78)
4. Uluslararası Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Sözleşmesi ve değişiklikleri (STCW 78)
5. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi ve değişiklikleri (COLREG 72)
6. Uluslararası Gemi Ölçme Sözleşmesi (TONNAGE 69)
7. Deniz Ticaret (Asgari Standartlar) Sözleşmesi 1976 (ILO Convention No.147)

Yasal dayanağını uluslararası sözleşmelerden alan liman devleti kontrolünün etkin ve verimli olarak uygulanabilmesi, öncelikle uluslararası sözleşmelere taraf olmayı ve kendi iç hukukunda gerekli olan yasal düzenlemeleri yapmayı gerektirmektedir. Uluslararası sözleşmelere göre Liman Devleti Kontrolleri ancak Liman Devleti Kontrol görevlilerince yapılabileceği de bu sözleşmelerde belirlenmiştir. Sözleşmelere taraf ülkeler kendi bayrağını taşıyan gemilerin bayrak devleti uygulamalarını gerek klas kuruluşlarına ve gerekse belirlenen görevlilerce yaptırabildikleri halde, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin liman devleti kontrollerini liman devleti tarafından yetkilendirilmiş görevlilerce yaptırılmaktadır.

Liman devleti kontrolleri, limanlarına gelecek yabancı bayraklı gemileri kapsayacak şekilde şu şekillerde yapılabilir.

- a. Taraf ülkenin yetkisine dayanarak başlaması

b. Başka bir taraf ülke tarafından bir gemi hakkında sağlanan bilgiler veya isteği doğrultusunda.

c. Gemi ile ilgili bir gemi personelinden, denizcilikle ilgili kurum, kuruluş, birlikten, ticaret birliklerinden veya gemi, yolcu ve personelinin yada deniz çevresinin korunması noktasında çıkarı bulunan herhangi biri tarafından verilen bilgiler.

Liman devleti kontrolü, dünyanın tüm bölgelerinde Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO tarafından belirlenen yöntemler altında yapılmaktadır. Bazı limanlarda, gemilerin kötü niyet, bilgisizlik veya keyfi uygulamalar sebebi ile haksız yere tutulduğuna veya geciktirildiğine dair ciddi tecrübeler yaşanmıştır.

Genel olarak Liman Devleti kontrolü yapılan bir gemi, standartta bulunursa, bu gemiye alıkoyma yaptırımı uygulanır. IMO prosedürlerine göre, standartta bir gemi şu şekilde tanımlanmaktadır:

Genel olarak bir gemide,

- Konvansiyon gerekleri olarak istenen temel ekipman ve düzenlemelerin olmaması;
- Konvansiyonlarda özellikleri belirtilen ekipman ve düzenlemelerin bu hükümlere uygun olmaması;
- Gemi veya teçhizatının yetersiz veya yanlış bakım tutum gibi sebeplerle amaçlarına uygun hizmet veremeyecek kadar kötü durumda bulundurulması;
- Gerekli operasyon yöntemlerinin gemi personeline bilinmemesi ve kifayetsiz olması.
- Gemi adamlarının sertifikalandırılmasındaki yetersizlikler ile eksik ve uygunsuz yeterlilikte personel donatımı.

Yukarıda sayılan sebepler yüzünden bir gemi, tekne, makine, teçhizat veya işletim güvenliği konularında, ilgili konvansiyonlarda düzenlenen standart koşulların altında veya gemi personeli, asgari gemi adamı donatım belgesinde istenen sayı ve özellikle olan personelle donatılmamış ise o gemi standartta olarak değerlendirilir. Bir gemide Liman devleti kontrolü sonucunda bulunan eksikliklere bağlı olarak öncelikle, geminin tutulmasına yol açıp açmayacağına karar verilirken, gemi ve personeli açısından aşağıda belirlenenlere göre değerlendirilmelidir. Öncelikli olarak;

1. Geminin taşınması zorunlu olan ilgili geçerli sertifikalarının bulunup bulunmadığı,
2. Geminin, Asgari Gemi adamı Donatım Belgesine uygun sayı ve yeterlikteki gemi adamıyla donatılıp donatılmadığı,
Kontrol esnasında ise geminin yapacağı sefere uygunluğu,
3. Gemi ve personeli güvenli bir şekilde seyir yapabilmek yapamayacağı,
4. Gemi ve personeli yükü güvenle elleçleyip gerekli özeni göstererek taşıyıp taşıyamayacağı,
5. Makine dairesi operasyonunun güvenli olup, olmadığı,
6. Ana ve yardımcı makineleri ve dümen yeterli ve güvenli olarak çalışıp çalışmadığı,
7. Yangınla mücadele ekipmanları ile gerektiğinde, geminin tüm bölümlerinde etkili yangınla mücadelenin yapılabilip, yapılamayacağı,
8. Gemi terk sistemlerinin uygunluğu ile personel ve yolcuların gerektiğinde geminin güvenle ve hızla terk edilip, edilemeyeceği. Ayrıca geminin, gerektiğinde kurtarma hizmeti verip, veremeyeceği,
9. Deniz çevresi kirliliğini önleme ve kontrol düzeneklerinin uygunluğu ve çevre kirliliğinin önlenip, önlenemeyeceği,
10. Geminin denge kriterlerine uyup, uymadığı,
11. Tüm koşullarda uygun su geçirmezlik olmalı
12. Gerektiğinde tehlike durumlarında da haberleşmenin yapılabileceği,
13. Gemide, güvenli ve sağlıklı yaşama ve çalışma koşullarının mevcut olup olmadığı, hususları değerlendirilmektedir.

Geminin taşınması zorunlu sertifikaların gemide olmaması veya tarihlerinin geçmiş olması çoğu zaman tek başlarına geminin tutulması için yeterli olmaktadır. Çünkü sertifikalar, kurallara uyumun göstergesi olan belgelerdir. Yukarıda açıklanan değerlendirmelerden birinin bile sonucunun negatif olması ve bulunan arızalara da bağlı olarak, geminin alıkonulması kuvvetle muhtemeldir. Daha az ciddi olan çok sayıda eksikliğin birlikte olması durumunda da gemiler tutulabilir. Liman devleti kontrolleri sonucu, bir geminin liman devletince gereksiz yere alıkonması veya geciktirilmesini önleyici tüm önlemler devletlerce alınmalıdır. Aksi halde zarar, sebep olan devlet tarafından tazmin edilme yoluna gidilmektedir[3].

2.5 Kıyı Devleti Uygulamaları/Kontrolü

Uluslararası Hukuk alanında devletlerin denizcilik uygulamaları ile ilgili güçleri bayrak, liman ve kıyı devleti olarak belirlenmiştir. Kendi çıkarları ve bu çıkarların korunması açısından uluslararası hukuk çerçevesinde kıyıları olan ülkelerinde hukuki sorumlulukları bulunmaktadır. Her devletin, karasuları üzerinde egemenlik hakkı olduğu, Uluslararası Hukukun ana ilkelerindedir. Karasuları, kıyı devletinin ülkesinin bir parçasıdır. Bu açıdan bakılınca, kıyı devletinin karasuları üzerinde:

-Yargılama hakkı;

-Kolluk kuvveti (Polis-Sahil Güvenlik) kontrolü hakkı

-Yönetim hakkı

bulunmaktadır. Kıyı devletinin, karasuları üzerinde var olduğu ifade edilen egemenliğinin zararsız geçiş durumuyla sınırlandırıldığı tartışmasız, kesin ve açıktır. Yüzyılların uygulaması sonucu ortaya çıkan bu hak ya da yetki, her gemiye, her ülkenin karasularından zararsız geçiş yapma olanağı tanımaktadır. Bugün, her kıyı devleti bu zararsız geçiş hakkını kabul etmektedir. Uluslararası deniz hukukunda bu düzenlemeler bulunmaktadır. Kıyı devleti, karasularından geçen ticaret gemilerinin masum geçişlerine katlanmak yükümlülüğü altındadır. Uluslararası deniz hukuku sözleşmelerindeki kıyı devletine ait düzenlemeler şöyle özetlenebilir.

- Kıyı devleti karasularında egemendir.

- Kıyı devleti masum geçiş yapan gemiye, geçiş masum olduğu sürece katlanmakla yükümlüdür.

- Kıyı devleti, güvenlik, denizaltı kablolarının korunması, canlı kaynakların korunması, balıkçılık gibi nedenlerle masum geçiş yapacak gemilere uyması gereken kurallar koyabilir.

- Kıyı devleti masum geçişi erteleyebilir.

Görüldüğü gibi, kıyı devletinin egemenlik hakkı, zararsız geçiş'e ait kurullarla bir ölçüde sınırlanmakta; buna karşılık, kıyı devletine, esas itibarıyla katlanmak zorunda olduğu yabancı geminin masum geçiş hakkıyla ilgili sınırlamalar yapma yetkisi tanınmaktadır. Bu nedenlerle de ülkemiz kıyı devleti olarak gerek Türk boğazları bölgesi olarak ve üç

tarafı denizle çevrili uzun kıyısı bulunan bir ülke olarak bu düzenlemeler büyük önem taşımaktadır[4].

3. BAYRAK VE LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNİ DÜZENLEYEN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

Bayrak ve Liman Devleti kontrollerinin uygulanması uluslararası sözleşmelerle ortaya konulmuştur. Ayrıca devletler bu uluslararası düzenlemeleri kendi iç hukuklarında kabul ederek ve yeni yasal iç düzenlemelerle bu kurallara uyum sorumluluklarını yerine getirmektedirler. Bayrak ve Liman Devleti kontrollerine esas sözleşmeler aşağıda açıklanmıştır.

3.1 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve değişiklikleri ve 1988 Protokolü (LOADLINE 66/88)

Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (LOADLINE 66); gemilerin fazla yükleme durumunda gemi üzerinde olabilecek gerilmelerin neler olabileceği ve gemilerin denge gereksinimlerini sağlamak üzere yük sınıflarına göre olabilecek gerilmeler de dahil yükleme pozisyonları ile gemi dengesini sağlamak ve bölgelere göre geminin en fazla yüklenebileceği sınırlamaları düzenlemektedir.

Sözleşme savaş ve devletin özel maksatlı gemileri hariç, tescil boyu 24m. ve daha büyük veya 150 GT ve daha büyük tüm ticaret gemileri için uygulanması gerekmektedir. Aynı zamanda sözleşme geminin yapacağı seferlere göre teknenin denizin ağır koşullarına ve su geçirmezliğine karşı mukavemetini, bölmeleme düzeneklerini ve denizin bu ağır şartlarında yaralı denge dahil tüm hesaplamalarını kapsamaktadır[5].

3.2 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, değişiklikleri ve 1978/ 1988 Protokolları (SOLAS 74/78/88)

Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, değişiklikleri ve protokolleri(SOLAS 74/78/88) IMO'nun deniz güvenliği ile ilgili konuları kapsayan ana sözleşmesidir. Bu sözleşme ile

güvenli denizler için gemilerin, yapısal olarak inşa, mekanik ve elektrik gerekleri açısından idarece tanınmış bir klas kuruluşu kurallarına göre gemilerin inşasının yapılmasını ve ayrıca uygulanabilir bayrak devletinin ulusal standartlarının da uygulanmasını zorunlu kılmıştır. Bayrak devleti, bayrağını taşıyan gemileri bu sözleşme esaslarına göre kontrol etmekle ve sertifikalarını uluslararası normlara uygun olarak düzenlemekle yükümlüdür.

Bu sözleşmede liman devleti kontrolleri ile ilgili uygulamaların liman devleti kontrol görevlilerince limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri kontrol etme yetkisini ülkelere tanımıştır. Sözleşme ülkelere, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin sözleşmeye uygunluğunu ve belirlenen standartlarda uyumsuzluklarını kontrol etme ve gerekli önlemleri alma yetkisi tanımıştır.

Bu sözleşme genel olarak yolcu gemileri, 500 GT'dan büyük yük gemilerine, ticari yatlara uygulanmakla beraber zaman zaman özellikle sözleşmenin seyir güvenliği ile ilgili kısımlarında 150 GT ve daha büyük gemiler, hatta 150 GT'dan küçük gemileri dahi kapsayan kurallar içermektedir. SOLAS 74 sözleşmesinin düzenli olarak değişiklikleri ve protokolleri bulunmaktadır. Bu sözleşmenin bölümleri genel olarak:

Kısım I. Genel Gerekler

Kısım II-1. Tekne-Bölmeleme ve denge, makine ve elektrik yerleşimi

Kısım II-2. Yangın Önleme, Yangın Bulma ve Yangın söndürme

Kısım III. Can Kurtarma Araçları ve Düzenekleri

Kısım IV. Haberleşme Sistemleri

Kısım V. Seyir Güvenliği

Kısım VI. Yüklerin Taşınması

Kısım VII. Tehlikeli Maddelerin Taşınması

Kısım VIII. Nükleer Gemiler

Kısım IX. Gemilerin Güvenli İşletim Yönetimi

Kısım X. Yüksek Hızlı Gemilerin Güvenlik Gerekleri

Kısım XI-1. Deniz Güvenliğini Artırıcı Özel Önlemler

Kısım XI-2. Deniz Emniyetini Artırıcı Özel Önlemler

Kısım XII. Dökme Yük Gemileri için İlave Güvenlik Önlemleri

Liman devleti kontrolü görevlileri, geminin gerek tekne ve gerekse yolcu ve personelinin yapacağı sefer için uluslararası sözleşmelere uygun olmaması nedenleriyle geminin deniz güvenliğini tehdit eden durumunun ortadan kaldırılması için gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir. Önlemlerin alınması durumunda da geminin bayrak devleti haberdar edilmeli ve IMO'ya rapor edilmelidir. Ayrıca yine IMO tarafından düzenlenerek yürürlüğe konulan Güvenli Yönetim Sistemi (ISM Code) Kodu ve Gemi ve Liman Emniyet Kodu (ISPS Code) gereklerine göre de gemiler Bayrak ve Liman Devleti Kontrollerine tabi tutulmakta, Uluslararası gereklere uygunluğu açısından da kontrol edilmektedirler[6].

3.3 Uluslararası Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, değişiklikleri ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)

Globalleşen dünyamızda ülkeler ve kıtalararası ulaşımın önemi gittikçe artmaktadır. Daha ucuz olması nedeni ile tercih edilen deniz taşımacılığı birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu sorunlardan biri ve en önemlisi deniz taşımacılığı sonucunda oluşan deniz kirliliğidir.

1970 yılında Birleşmiş Milletler örgütü deniz kirlenmesini şöyle tanımlamıştır. Deniz kirlenmesi, haliçleri de kapsamına alan deniz ortamına, biyolojik kaynaklara zarar verecek, insan sağlığı için tehlike yaratacak, balıkçılığı da içeren, denizlerden ekonomik yararlanma olasılığını kısıtlayacak ve denizin dinlenme amacı ile kullanılmasını, suyun kalitesini bozarak engelleyecek şekilde, insanlar tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak madde bırakılması olayıdır.

Sözleşme, savaş gemileri ve ticari amaç taşımayan devlete bağlı özel maksatlı gemiler dışındaki diğer tüm gemilere uygulanmaktadır. Gemiler, petrol, sıvılaştırılmış gaz ve değişik kimyasal maddeler gibi birçok zehirli madde taşımacılığında kullanılmaktadır ve meydana gelen deniz kazalarında bu maddeler ne yazık ki denize ortamına karışmaktadır. Bazı petrol tankerleri 350 000 ton ham petrol taşıyabilecek kapasitededir. Bu tip tankerlerin sebep olduğu kazalar inanılmaz boyutlarda kirliliğe neden olmaktadır.

Bunun dışında gemilerle, normal ulaşım esnasında da yasal olmamasına rağmen yağlı balast tanklarının yıkanması sonucu oluşan zararlı atıklarla sintine sularının denize

boşaltılması, gemilerde oluşan çöplerin (özellikle plastik malzemeler) denize dökülmesi de problemlerin büyümesine katkıda bulunmaktadır. Yükünü boşalttıktan sonra denge için bu tankların kısmen balast suyu ile doldurulması gerekebilmektedir. Bunun yanı sıra periyodik temizleme işlemi sırasında tanklar basınçlı hortumlarla deniz suyu ile yıkanmaktadırlar. Bu işlemler sonucunda balast suyuna ya da temizleme suyuna karışan petrol, deniz ortamına bırakılabilmektedir. Bu tip işlemler nedeni ile denize bırakılan petrol ürünlerinin, yaklaşık 1 milyon ton/yıl gibi inanılmaz boyutlara ulaşması tüm dünya ülkelerinde endişelere yol açmaktadır. Bu nedenle Birleşmiş Milletler çerçevesinde yapılan girişimlerle “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme MARPOL/73 Sözleşmesi” hazırlanmıştır. Türkiye bu sözleşmeye 1990 yılında katılmıştır.

Birleşmiş Milletler organizasyonu içinde yer alan IMCO sorunu tüm boyutları ile incelemiş ve çalışmalarını tüm alanlara yaymıştır. 1971 de oluşturulan IMCO Deniz Kirlenmesi Alt Komitesi, 1973 de Deniz Kirlenmesinin bilimsel yönlerini araştıran uzmanlar Grubu (GESAMP) ile işbirliği yaparak deniz taşımacılığının deniz ortamına yapabileceği etkilerin araştırılmasını önermiştir. Bu araştırmalar sonucunda da deniz kirlenmesinin önlenmesi ile ilgili MARPOL kaideleri ortaya çıkmıştır. IMCO nun 1954 yılında Londra da düzenlediği ‘Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi konulu konferans sözleşmeye dönüştürülmüş ve Temmuz 1958 de yürürlüğe girmiştir. Denizlerin kirlenmesini önleme ve kirlenmeyi kontrol altına alma işbirliğini yüklenme sözleşmesi 1962 de birtakım düzeltme ve yeniliklerle 50 ülkenin imzasıyla 28 Haziran 1967 de yürürlüğe girmiştir. 1969 yılında yapılan IMCO toplantısında, 1954 sözleşmesini bazı düzeltmeleri onaylanarak, kısıtlamaların kapsamı genişletilmiştir.

Buna göre; bir tanker bir balast seferinde, geminin toplam kapasitesinin 1/15 000 kadar petrol miktarından fazlasını denize basamayacaktır. Denize kaçırılacak petrol, yağ vs. beher milde 60 lt’den fazla olmayacaktır. Yük tankerlerinde sebep ne olursa olsun, hiç bir şekilde karaya 50 milden yakın bir mesafeden ham petrol, petrol ürünleri vb. gibi maddelerin boşaltımı denize yapılmayacaktır. Bütün maddelerin boşaltımı ya uygun kara tesislerine yapılacak veya gemi özel tanklarında depolanmış olanlar, özel kriterler ve prosedürlere uygun olarak denize basılabileceklerdir. Bununla birlikte MARPOL sözleşmesine göre 15 ppm den daha az yağ içeren su temiz su olarak kabul edilmektedir

ve hiç bir sınırlama olmadan denize pompalanabilir. MARPOL Kaidelerinde birçok değişiklikler yapılarak 1973 ve 1978 de MARPOL'a deniz kirlenmesi ile ilgili 6 ek getirilmiştir.

EK I. Petrol Kirliliğinin Önlenmesi

EK II. Dökme Haldeki Zehirli Zararlı Sıvıların Yapacağı Kirliliğin Kontrolü

EK III. Paketlenmiş Olarak Taşınan Zararlı Maddelerden Doğan Kirliliğin Önlenmesi

EK IV. Gemilerden Kaynaklı Pis Su ve Kullanma Suları Atıklarından Oluşan Kirliliğin Önlenmesi

EK V. Gemilerden Atılan Çöplerden Doğan Kirliliğin Önlenmesi

EK VI. Gemilerden Kaynaklı Hava Kirliliğinin Önlenmesi

Bu düzenlemelerle gerek bayrak devletleri kendi bayrağındaki gemilerden uluslararası standartlara uymalarını isteyecekler ve gerekse liman devletleri limanlarına gelen gemilerden, Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve kontrolü ile ilgili gerekleri uygulayıp uygulamadıklarını kontrol etme yetkileri bulunmaktadır[7].

3.4 Uluslararası Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Sözleşmesi ve değişiklikleri (STCW 78)

Deniz kazalarının ağırlıklı olarak insan hatalarından kaynaklanıyor olması, deniz güvenliğinin sağlanmasında insan kaynaklarının geliştirilmesi ve dolayısıyla denizcilik eğitimi konusunu gündeme getirmiştir.

STCW-78 ve daha sonra STCW-95, gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmelerinin uluslararası standartlara bağlamaktadır. Güverte sınıfı, makine sınıfı ve yardımcı sınıf gemi adamlarının yeterlik dereceleri, yaş, öğrenim süresi ve hizmet süresine dair kurallar standardize edildiği gibi, öğrenim müfredatları, eğitmenlerin niteliği, eğitim araç ve gereçlerinin niteliği de standarda bağlanmaktadır. STCW-78 ve STCW-95'in içerdiği önemli bir başka husus da gemi adamlarının yeterlik derecelerinin yükseltilmesi amacıyla gerçekleştirilecek sınavların standarda bağlanması ve belirli bir kamu kuruluşunun bu görevi tek elden üstlenmesidir.

Gemi adamlarının sınavları, kamusal olarak saptanacak bir "İdare" tarafından yürütülmesi gerekmektedir. STCW-78 ve STCW-95'in içerdiği bir başka konu, gemi

adamlarının vardiya tutma esaslarının da standarda bağlanması ve bu yolla vardiya tutma konusunda meydana gelebilecek insan hatalarının önlenmesidir. STCW-95'in getirdiği bir yenilik gemi adamlarının eğitimi ile görevli kurumların gerek ulusal gerekse uluslararası yetkili kurumlarca denetlenmesi koşullarının getirilmiş olmasıdır.

IMO, denizcilik eğitiminin uluslararası standardizasyonunu pekiştirmek amacıyla 1995 yılında STCW-95 kurallarını benimseyerek denizcilik eğitime daha katı kural ve yaptırımlar getirmiş ve böylece denizcilik eğitimi veren kurumlara yönelik denetim mekanizmaları oluşturulmuştur.

ISM Kodu ve STCW sözleşmesine ilişkin değişiklikler birlikte değerlendirildiğinde, IMO'nun deniz kazalarını önlemeye yönelik faaliyetleri gündeminin ilk sırasına aldığı eğitim ve yönetim konularını öncelikli olarak üstlendiği görülmektedir.

Sözleşme hükümlerine göre tüm gemi adamlarının sertifikalandırılmış olması ve gerekli eğitimi almış olup olmadıklarının ve bu gemi adamlarının asgari gemi donatımına uygunluğunun hem bayrak devletince gerekli sorumluklarının yerine getirilip getirilmediğinin kontrolüdür[8].

3.5 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi ve değişiklikleri (COLREG 72)

Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası kuralları gemilerin boylarına göre çeşitlilikler göstermektedir. Gemilerin bulundurması gereken seyir fenerleri gibi görünür ve sesli duyulabilen düzeneklerini düzenleyen bu sözleşmeye göre bayrak devletleri bayrağını taşıyan gemiler açısından yükümlüdürler.

Liman Devleti Kontrolü görevlilerince, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin görülebilir ve duyulabilen, taşınması zorunlu düzeneklerin kontrolü yapılmaktadır. Bu itibarla COLREG sözleşmesi hem gemilerin uyması zorunlu seyir kurallarını hem de gemilerde bulunması zorunlu görsel ve işitsel donanımları kapsamaktadır[9].

3.6 Uluslararası Gemi Ölçme Sözleşmesi (TONNAGE 69)

Tescil boyu 24m. den büyük savaş gemileri dışındaki gemileri kapsamaktadır. Sözleşme uluslararası sefere konu gemilerin standart bir ölçme gereksinimlerinden kaynaklanmıştır. Böylece gemiler standart bir ölçüm tekniğine kavuşmuş ve denizcilik endüstrisini haksız rekabetten korumuştur.

Gemilerin ölçüm kuralları bu konvansiyondan önce ülkeden ülkeye farklılıklar göstermekte idi. Bu farklılıklarda aynı boyutlardaki bir geminin limanlarda farklı ücretler ödemelerine sebep olmakta idi. Bu sözleşmedeki düzenlemelerle bu haksız rekabet ve farklı ölçüm tekniklerinin yerini standart ölçüm kuralları almıştır. Bir gemi hangi ülke bayrağını taşırsa taşırsın aynı ölçülmeyi sağlamıştır[10].

3.7 Deniz Ticaret (Asgari Standartlar) Sözleşmesi 1976 (ILO Convention No.147)

Bayrak devletlerinin gemilerinde çalışan gemi adamlarını çalışma, yaşam ve sağlık koşullarını uygun hale getirmesi ile ilgili sözleşmedir. Gemilerde gemi adamları için bulunması gereken tüm sıhhi tesisatın ve gemilerin yaşam mahallerinde insani bir yaşam için gerekli unsurların varlığının kontrolüdür.

Liman devletleri de limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri insani yaşam için gerekli yaşam, sağlık ve uygun çalışma şartlarını, gemilerin taşıyıp taşımadığını kontrol etmektedirler. Kontroller sonucu açıkça gemi personelinin güvenliğini ve sağlığını tehdit eden zararlı unsurların varlığında gemiler alıkonmaktadır. Liman devletleri alıkonan geminin bayrak devletini, diplomatik temsilcilikleri vasıtası ile derhal haberdar etmesi sağlanması gerekmektedir. Bu sözleşmelere taraf olmayan ülkelerde gemilerini sözleşmenin hükümlerinden az olmayan şekilde deniz güvenliği açısından bu düzenlemelere yakın kurallara sahip olmalıdır.

Uluslararası konvansiyonlar idarelere, sözleşme kurallarına uygun ancak aynı güvenlik koşullarındaki ekipmanları onaylamalarına izin vermektedir. Şöyle ki; sözleşmede geçen belirlenen standartlarda ve performans kriterlerine uygun bir düzenele aynı güvenlik tedbirlerini sağlayan, yalnızca o ülkenin bayrağını taşıyan gemilerde kullanılan

ekipmanlar eşdeğer kabul edilerek, bayrak devletince IMO ve taraf ülkeler haberdar edilmelidir.

Konvansiyonlara tabi olmayan gemilerin güvenlikleri ile ilgili olarak IMO'nun yaklaşımı dört temel konvansiyon gereklerinin uygulanabilir olanlarının uygulanması şeklindedir. Bu uygulanabilir Uluslararası Konvansiyonlar aşağıda belirtilmektedir.

- SOLAS 74 Sözleşmesi
- LOADLINE 66 sözleşmesi
- STCW 78 sözleşmesi
- COLREG 72 sözleşmesi

Bu ana sözleşmelere göre 15m.'den büyük gemiler için konvansiyonlar dışı gemilerin güvenlik kuralları geliştirilmektedir.

4. ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMELERİNİN DENİZ TİCARET FİLOLARINA SAHİP ÜLKELERCE TANINMA DURUMU

Bayrak ve Liman devletlerinin, kontrollere konu sözleşmeleri tanımalarının gerekliliği Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirtilmektedir. Hatta ülke değerlendirmelerinde bu sözleşmelerin tanınması koşulunu öne sürmektedirler. Bu itibarla sözleşmelerdeki düzenlemeleri uygulamaktan sorumlu devletlerce bu konvansiyonların tanınması büyük öneme sahiptir. Ülkelerin deniz ticaret filosundaki payları da dikkate alındığında konvansiyonlara taraf olan ülkeler ve konvansiyonların durumu 31.12.2004 tarih itibarıyla Tablo 4.1' de gösterilmektedir[11].

Tablo'dan da görüleceği üzere dünya devletleri, genellikle temel konvansiyonları tanımışlardır. Ancak deniz ticaret filosu bulunan ülkeler genellikle de denizci ülkeler uluslararası sözleşmeleri tanıma hususunda daha hassas davrandıkları tablodan anlaşılmaktadır. IMO'nun kuruluş sözleşmesi dünya deniz ticaret filosa sahip ülkelerin hemen hemen tamamına yakını tarafından tanınmıştır. Ayrıca Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS/74) ve gemilerin tonajları ile ilgili (TONNAGE/69) sözleşmeleride deniz ticaret filolarını elinde bulunduran devletlerin hemen hemen tamamı tarafından tanınmıştır. Özellikle tonaj ölçümlerindeki standartlar nedeniyle dünya denizlerinde dolaşan gemiler dünya limanlarında haksız rekabete tabi olmadan herge gemiye aynı uygulanan ölçümlere göre liman masraflarına tabi olmuşlardır.

Dünya devletlerince IMO'nun hazırlayıp sunduğu ve kabul prosedürlerine göre benimsenerek yürürlüğe giren uluslararası konvansiyonlara bazı Bayrak ve Liman devleti ülkeler taraf olmuşlardır. Tablodan anlaşılacağı üzere dünya deniz ticaret filosunu elinde bulunduran denizci ülkeler temel denizcilik sözleşmelerini benimseyerek tanımışlardır. Çünkü deniz ticaretinde haksız rekabet yaşanmaması için gemilerinin aynı standartlarda olmalarının sağlanmaı amaçlanmıştır.

Tablo 4.1: Sözleşmelerin Gemi Filolarına Sahip Ülkelere Göre Durumu

DÜZENLEMELER	YÜRÜRLÜK TARİHİ	TARAF ÜLKELER	% DÜNYA DENİZ TİCARET HACMİ
IMO KURULUŞ SÖZLEŞMESİ	17-03-1958	166	98.81
1991 DEĞİŞİKLİKLERİ	-	97	83.55
SOLAS 1974	25-05-1980	156	98.79
SOLAS Protokol 1978	01-05-1981	109	95.35
SOLAS Protokol 1988	03-02-2000	81	66.92
Stockholm Anlaşması 1996	01-04-1997	10	9.38
LL 1966	21-07-1968	156	98.76
LL Protokol 1988	03-02-2000	76	66.57
TONNAGE 1969	18-07-1982	145	98.56
COLREG 1972	15-07-1977	148	97.92
CSC 1972	06-09-1977	77	61.76
1993 DEĞİŞİKLİKLERİ	-	8	5.47
SFV Protokol 1993	-	12	9.66
STCW 1978	28-04-1984	150	98.78
STCW-F 1995	-	5	2.84
SAR 1979	22-06-1985	86	52.26
STP 1971	02-01-1974	17	22.85
SPACE STP 1973	02-06-1977	16	22.03
INMARSAT C 1976	16-07-1979	90	92.58
INMARSAT OA 1976	16-07-1979	88	91.46
1994 DEĞİŞİKLİKLERİ	-	40	28.95
FAL 1965	05-03-1967	104	68.19
MARPOL 73/78 (EK I/II)	02-10-1983	137	97.65
MARPOL 73/78 (EK III)	01-07-1992	122	93.69
MARPOL 73/78 (EK IV)	27-09-2003	109	60.21
MARPOL 73/78 (EK V)	31-12-1988	127	95.92
MARPOL Protokol 1997 (EK VI)	19-05-2005	32	64.35
LC 1972	30-08-1975	81	69.31
1978 DEĞİŞİKLİKLERİ	-	20	19.23
LC Protokol 1996	-	27	14.08
INTERVENTION 1969	06-05-1975	82	72.88
INTERVENTION Protokol 1973	30-03-1983	48	47.40
CLC 1969	19-06-1975	42	3.59
CLC Protokol 1976	08-04-1981	54	56.22

CLC Protokol 1992	30-05-1996	113	94.41
FUND Protokol 1976	22-11-1994	32	47.71
FUND Protokol 1992	30-05-1996	98	88.92
FUND Protokol 2000	27-06-2001	-	-
FUND Protokol 2003	-	17	13.73
NUCLEAR 1971	15-07-1975	17	19.85
PAL 1974	28-04-1987	32	38.64
PAL Protokol 1976	30-04-1989	25	38.36
PAL Protokol 1990	-	6	0.93
PAL Protokol 2002	-	4	0.13
LLMC 1976	01-12-1986	50	49.65
LLMC Protokol 1996	13-05-2004	21	20.98
SUA 1988	01-03-1992	135	87.64
SUA Protokol 1988	01-03-1992	124	83.22
SUA 2005	-	-	-
SUA Protokol 2005	-	-	-
SALVAGE 1989	14-07-1996	52	38.16
OPRC 1990	13-05-1995	87	64.52
HNS Konvansiyonu 1996	-	8	4.83
OPRC/HNS 2000	-	13	15.84
BUNKERLER	-	10	13.22
KONVANSİYONU 2001			
AFS KONVANSİYONU 2001	-	16	17.27
BWM KONVANSİYONU 2004	-	6	0.62

Ülkemiz Türkiye SOLAS 74'ün 78 ve 88 Protokollerine, LOADLINE 66'nın 88 Protokolü, MARPOL 73/78 Ek.III ve Ek.IV ile beraber MARPOL Protokol 1997 Ek.VI gibi temel konvansiyonların değişiklik ve protokollerine taraf değildir. Dünya devletleri gerek sivil toplum örgütlerinin baskısı veya yeterli alt yapımının olmayışı nedeniyle uluslararası konvansiyonları tanımamaktadırlar.

5. BÖLGESEL LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ VE MEMORANDUMLAR

Uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerin uygulaması şekli olan bayrak devleti kontrolleri, gerek tekne ve deniz güvenliği açısından ve gerekse deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi ve korunması açısından büyük öneme sahiptir. Ancak ülkelerin eksiklikleri nedeni ile tam ve etkin bayrak devleti uygulamalarının yapılamamasından dolayı denizler ciddi tehdit altında bulunmaktadır. Bu noktada Liman Devleti Kontrollerinin önemi daha da artmaktadır. Önceleri ülkeler kendi olanakları çerçevesinde, özellikle denizci ülkeler ise etkin bir şekilde Liman Devleti kontrollerini gerçekleştirmişlerdir. Ancak IMO'da bu imkanların bölgesel bazda değerlendirilmesi fikri oluşması nedeniyle bölgesel memorandumlar ve bunu da teknik işbirliği programları izlemiştir. Bölgesel bir yaklaşımın sağlanmaması, gemi sahip ve işletenlerin ticaretlerini, gemi kontrollerinin daha az yapıldığı, yapılmadığı veya gevşek uygulandığı limanlara kaydırma yolunu seçmişlerdir. Bu durum, tüm uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan standart uygulamaları etkin uygulayan bayrak ve liman devletleri, gemi sahibi ve işletenlerinin ekonomik zararlara sebep olmasına ve navlun açısından da haksız rekabet şartlarının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu nedenlerle, eldeki mevcut imkanların daha verimli ve etkin kullanılmasını da sağlayacak bölgesel oluşumlara gidilmiştir.

Bölgesel oluşumlar öncelikli olarak memorandum üyesi ülkelerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin kontrolü, gemiler hakkında bilgilerin derlenmesi, kayıt altına alınması sistemlerini kapsamaktadır. Bu bilgi ağı içerisinde, önceki limanlarda kontrol edilmiş gemilerin, belli bir süre içerisinde yeniden kontrol edilmemesi veya deniz güvenliğini tehlikeye atacak durumlarının bulunmasını gerektiren koşulların bulunmaması durumunda mükerrer kontrollerden alıkoymaktadır. Ancak hedeflenmiş bayrak devleti ve klas kuruluşlarına kayıtlı standartlar altı gemilerin öncelikli olarak kontrol edilmelerini sağlamaktır.

Bu itibarla; belirli bir bölgede bulunan birbirlerine gerek rekabet koşullarıyla ve gerekse konumları, hinterlandları itibarıyla ayrıca verecekleri hizmetler bakımından yakın limanlar arasında kontrollerin aynı etkinlikte uygulanması, kontrol görevlilerinin eğitimlerinin aynı standartlarda olmaları, teknik işbirliği, imkanlar ve bu limanlar arasındaki tam bir bilgi sisteminin olması bölgesel işbirliğinin önemli faydalarındandır. Ayrıca IMO tarafından Teknik İşbirliği kapsamında bazı gelişmekte olan bölge ülkelerini kapsayan bölgesel koordinatörler yapılanmasına gidilmiştir. Bunlar 4 ofis olup aşağıda belirtilmektedir.

- Kenya Ofisi
- Ghana Ofisi
- Cote d'Ivoire
- Filipinler

Şu anda dünya denizlerini kapsayan 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolü Anlaşması bulunmaktadır. Bunlar ;

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

Bu 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolünden başka Amerika Birleşik Devletleri (USA), bölgesel anlaşmalara üye olmayarak, kendi ulusal kanunlarından kaynaklanan kodlar, kurallar ve uluslararası düzenlemeler paralelinde USCG diye anılan Liman Devleti Kontrolünü etkin bir şekilde bölgesinde uygulamaktadır. Uygulamalarında Amerika Birleşik Devletleri bölgesinde gemi denetimlerini en sıkı uygulayan ülke özelliğini taşımaktadır.

5.1 Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU)

Üye ülkeler limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde, denizde Can güvenliği, emniyet, yönetim, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunun kontrolünü sağlamak için yapılan bölgesel bir anlaşmadır.

Paris memorandumunun kurulması; Liman Devleti Kontrollerinde harmonize bir sistematik içinde standart altı gemilerin, anlaşmayı kapsayan üye ülkelerin karasuları ve limanları arasında işletilmelerini engellemek temel amacını taşımaktadır. Paris Memorandumuna taraf olan ülkeler 22 olup üye ülkeler; Belçika, Kanada, Hırvatistan, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Litvanya, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu, Slovenya, İspanya, İsveç, İngiltere'dir.

Genel olarak Paris MoU; uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin de yine uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak % 25 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması ve genellikle kontrolü yapılan gemilerin gereksiz tutma ve geciktirilmesinden kaçınmak için gerekli olan gayretin gösterilmesini temel ilke edinmiştir.

Memorandumun uluslararası hukuki dayanakları uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir.

-LOADLINE 66/88

-SOLAS 74/78/88

-MARPOL 73/78

-STCW 78

-COLREG 72

-TONNAGE 69

-ILO NO.147

- Asgari Yaş Anlaşması 1973 No.138
- Denizde Asgari Yaş Anlaşması 1936 No.58
- Denizde Asgari Yaş Anlaşması 1920 No.7
- Gemi Adamlarının Sağlık Kontrolleri Anlaşması 1970 No.134
- Gemi Personeli Barınma ve Yaşam Koşulları Anlaşması 1949 No.92
- Gemi Personeli Yemek, Yiyecek ve İçecek Anlaşması 1946 No.68
- Zabitan Yeterlilik Sertifikaları Anlaşması 1936 No.53

Yukarıda açıklanan anlaşma ve sözleşmelerde gerekli olan düzenlemelerle ilgili olarak, gemilerde yapılan kontroller sonucunda uygunsuzluklar bulunduğu hallerde, gemilerin bu olumsuzlukları düzeltilmesi için gerekli tedbirler Liman Devleti Kontrolünden sorumlu görevlilerce geminin tutulması dahil tüm tedbirler alınmaktadır. Konvansiyonlara taraf olmayan ülkelerin gemileri de aynı şekilde diğer devletlerin gemiler gibi liman devleti kontrollerine tabi tutulmaktadır.

SIRENAC olarak bilinen merkezi bilgi sistemi ile gemilerin son 6 ayda memoranduma üye ülkeler limanlarında Liman Devleti Kontrolü geçirip geçirmediği veya giderilmesi gereken eksikliklerin olup olmadığı ile ilgili bilgiler doğrultusunda gemiler kontrol için seçilmektedirler. Memoranduma taraf olan idareler kontrol edilecek gemilerin seçiminde öncelikli olarak;

- Taraf ülkelerin limanlarına ilk defa veya 12 ay ve daha fazla bir süredir bu limanlara uğramamış olan gemilerin limanlara gelişlerinde.
- Yıllık memorandum raporlarında gemi tutulma ve geciktirilme oranları üç yıllık genel oranlarda belirtilenlerin üzerinde olan bayrak devletlerinin gemilerinin limanlara gelişlerinde.
- Memoranduma taraf bir ülkenin limanlarında bulunan eksikliklerin belirli bir süre içerisinde tamamlanması için limandan kalkışına izin verilen ve bu sürenin geçmiş olduğu görülen gemiler memoranduma taraf ülke limanlarına geldiğinde.
- Pilotlar ve liman idarelerince, güvenli seyri olumsuz etkileyecek uygunsuzlukların olduğu bildirilen gemiler.
- Yasal olarak geminin taşımak zorunda olduğu belgeleri, otoritenin tanımadığı klas kuruluşlarınca düzenlenmiş gemiler.

- Taşıdığı tehlikeli ve kirletici yükleri ile gemi bilgilerini ilgili liman ve kıyı devletlerine bildirmesi gerekip bildirmeyen, tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemiler.
- Genişletilmiş sörvey yapılması kararı verilmiş ve bu kategoride bulunan gemiler.
- Denizde güvenlik açısından son 6 ay içerisinde işlemleri klas kuruluşunca askıya alınmış gemiler. Genellikle üye ülkelerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin, liman devleti kontrolleri, aşağıda belirtilen dökümanların kontrolünü kapsamaktadır.
- Uluslararası tonaj sertifikası
- Yolcu gemisi güvenlik sertifikası
- Yük gemisi güvenli inşa sertifikası
- Yük gemisi güvenli teçhizat sertifikası
- Yük gemisi telsiz telgraf sertifikası
- Yük gemisi telsiz telefon sertifikası
- Yük gemisi güvenli telsiz sertifikası
- Muafiyet Sertifikası
- Yük gemisi güvenlik sertifikası
- Uygunluk dökümanı
- Tehlikeli maddeler özel listesi veya manifestosu veya detaylı yükleme planı
- Uluslararası dökme sıvılaştırılmış gazlar taşıma uygunluk sertifikası veya dökme sıvılaştırılmış gazlar taşıma uygunluk sertifikası
- Uluslararası dökme tehlikeli kimyasallara taşıma uygunluk sertifikası veya dökme tehlikeli kimyasallara taşıma uygunluk sertifikası
- Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Sertifikası
- Dökme Zararlı Sıvı Maddelerin Taşınmasında Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sertifikası
- Uluslararası yükleme sınırı sertifikası
- Uluslararası yükleme sınırı muafiyet sertifikası
- Yağ kayıt jurnali
- Gemi petrol kirliliği veya deniz kirliliği acil planı(SOPEP veya SMPEP)
- Yük kayıt jurnali
- Asgari Gemi Adamı Donatımı Belgesi
- Yeterlilik sertifikaları

- Tıbbi sertifikalar
- Denge bilgi kitabı
- Güvenli yönetim kapsamında(ISM) şirkete düzenlenen uygunluk dökümanı kopyası
- Klas Sertifikası
- Dökme yük gemileri ve petrol, petrol türevi tankerleri için sörvey rapor dosyası
- Ro-Ro Yolcu gemileri için A/A- max oranı bilgisi
- Hububat taşıma yeki belgesi
- Özel maksatlı gemi güvenlik sertifikası
- Yüksek süratli tekneler güvenlik sertifikası ve işletme izni
- Mobil deniz sondaj üniteleri güvenlik sertifikası
- Tankerlerde son balast seyirinde petrol boşaltma izleme ve kontrol sistem kayıtları
- Role cetveli, yangın kontrol planları ve yolcu gemileri için yaralanma kontrol planları
- Geminin jurnali ve deniz güvenliği ile ilgili girilmesi zorunlu kayıtların kontrolü
- Daha önceki Liman Devleti Kontrol Raporları
- Yük bağlama manueli
- Yolcu gemileri çalışma sınırları listeleri
- Yolcu gemileri için Arama kurtarma servisleriyle işbirliği içinde çalışma planları
- Dökmeyük gemisi bukletleri
- Dökmeyük gemileri yükleme ve boşaltma planları
- Çöp yönetim planı
- Çöp kayıt jurnali
- Petrol kirliliği ile ilgili mali sorumluluk sigorta sertifikası
- Uluslararası gemi emniyet sertifikası
- Gemi güvenli yönetim sertifikası
- Geminin devamlı kayıtları[12].

5.2 Asya ve Pasifik (Tokyo MoU)

Memorandumun ana amacı, üye ülkeler limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde Can güvenliği, emniyet, yönetim, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara

uygunluğunu kontrolünü sağlanmasında, üye ülkeler arasında aktivitelerin harmonizasyonu ve koordinasyonun sağlanmasıdır.

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan bu memorandum 1 Aralık 1993 tarihinde Tokyo'da 18 ülkenin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Şu anda tam üye olarak komitede 18 otorite bulunmaktadır. Bunlar; Avustralya, Kanada, Çin, Fiji, Hong Kong(Çin), Endonezya, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Malezya, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam, Şili

Memorandumun hukuki dayanakları diğer memorandumlarda olduğu gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir. Adı geçen anlaşma ve sözleşmelerde gerekli olan düzenlemelerle ilgili olarak gemilere yapılan kontroller sonucunda uygunsuzluklar bulunduğu hallerde, gemilerin bu olumsuzluklarını düzeltmesi için gerekli tedbirler Liman Devleti Kontrolünden sorumlu görevlilerce geminin tutulması dahil tüm tedbirler alınmaktadır. Bölgesel olarak kontrollerle ilgili çeşitli konuları kapsayan kampanyalar düzenlenmektedir.

APCIS adı verilen bir bilgi sistemi kurulmuş olması nedeniyle memoranduma üye ülkeler limanlarına gelen gemilerin daha önceden liman Devleti Kontrolü geçirip geçirmediği veya giderilmesi gereken eksikliklerin olup olmadığı ile ilgili bilgileri bilgi merkezinden alabilmektedir. Bilgi sistemi bölgede kontrol yapılacak gemilerin seçiminde de etkin rol oynamaktadır. Memoranduma göre gemilerin kontrolü için seçiminde öncelikli olarak aşağıdaki belirlenenler göz önünde bulundurulmaktadır.

- Başka bir yetkili otorite tarafından geminin rapor edilmesi veya uyarılması durumunda,
- Gemi kaptan ve personeli ile geminin güvenli çalışması hususunda herhangi bir faydası olan kurum/kuruluş veya kişilerin şikayet veya ihbarları üzerine,
- Memoranduma taraf bir ülkenin limanlarında bulunan eksikliklerin belirli bir süre içerisinde tamamlanması için limandan kalkışına izin verilen ve bu sürenin geçmiş olduğu görülen gemiler memoranduma taraf ülke limanlarına geldiğinde,
- Pilotlar ve liman idarelerince, Güvenli seyri olumsuz etkileyecek uygunsuzlukların olduğu bildirilen gemiler,

- Taşıdığı tehlikeli ve kirletici yükleri ile gemi bilgilerini ilgili liman ve kıyı devletlerine bildirmesi gerekip bildirmeyen, Tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemiler,
- Limanlarda yapılan kontrollerinde eksiklikler bulunan ve bu eksikliklerini gidermek için tamir tersanesine veya limanına kadar izin verilen gemiler,
- Komite tarafından zaman zaman belirlenen kategorilere giren gemiler, şeklindedir[13].

5.3 Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar MoU)

Gemi ve ekipmanlarına uygun bakım tutum yapılmaması, eğitimsiz ve deneyimsiz gemi adamlarının artması, uluslararası güvenlik standartlarına uygunsuzluklar ve bayrak devletlerinin güvensiz gemilerin ticaret yapmalarına izin vermeleri gibi sebeplerin yanında, teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz kazalarının ve bu kazalardan kaynaklanan kayıplar ve felaketlerin önüne geçilememiş olmasından dolayı bölge ülkeleri bir araya gelerek 5 Kasım 1992 de bölgelerinde seyir yapan standartaltı gemileri elimine yapmak üzere anlaşmışlardır.

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standartaltı gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan bu memorandum 5 Kasım 1992 tarihinde Vina del Mar/Şili’de ülkelerin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Bu denizcilik otoriteleri; Arjantin, Bolivya, Brezilya, Şili, Kolombiya, Küba, Ekvator, Honduras, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela’dan oluşmaktadır.

Genel olarak Memorandum, uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin de yine uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak bayrağına bakılmaksızın limanlarına gelen yabancı gemilerin % 20 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması hususu temel ilke edinilmiştir. Memorandumun hukuki dayanakları diğer memorandumlarda olduğu gibi uluslararası IMO sözleşmeleridir. Bu memorandumda ILO sözleşmeleri dikkate alınmamıştır.

Sözleşmelerde gerekli olan düzenlemelerle ilgili olarak gemilere yapılan kontroller sonucunda, uygunsuzluklar bulunduğu hallerde gemilerin bu olumsuzluklarını

düzeltilmesi için gerekli tedbirler Liman Devleti Kontrolünden sorumlu görevlilerce geminin tutulması dahil tüm tedbirler alınmaktadır. Ülkeler otoriteleri bünyesinde bulunan nitelikli elemanlar tarafından kontrollerin gerçekleştirilmelerini hedeflemiştir. Kontroller;

- Gemi güvenlik sertifikaları ve gemi dökümanları
- Kayıt jurnalleri
- Gemi Adamı Asgari Donatım Dökümanı
- Personel Yeterlilikleri
- Geminin kondisyonunu belirleme açısından genel kontrol
- Gemi taşınması gereken sertifikalardan birisi yoksa veya açık bir eksikliği varsa gemi detaylı kontrolden geçirilmekte,
- Eksiklik deniz güvenliği ve çevresi için risk oluşturuyorsa gemi tutulur ve eksikliği sefere başlamadan tamamlaması istenmekte,
- Bayrak devleti alınan ve alınması gereken tedbirlerle ilgili olarak haberdar edilmesini, içermektedir.

Memoranduma göre gemilerin kontrolü seçiminde öncelikli olarak aşağıdaki belirlenenler göz önünde bulundurulmaktadır.

- Denizcilik otoritesinin kendi girişimiyle,
- Başka bir yetkili otorite tarafından geminin rapor edilmesi veya uyarılması durumunda,
- Gemi kaptan ve personeli ile geminin güvenli çalışması hususunda herhangi bir faydası olan kurum/kuruluş veya kişilerin şikayet veya ihbarları üzerine.

Denizcilik otoriteleri limanlarına gelen gemilerin kontrolleri seçiminde aşağıdakilere özel önem vermektedirler.

- Yolcu gemileri
- Ro-Ro gemileri
- Dökme yük gemileri
- Petrol tankerleri
- Gaz tankerleri
- Kimyasal Tankerler
- Tehlikeli ve Zararlı Madde taşıyan gemiler

- Daha önce kontrol edilip mükerrer eksiklikleri olan gemiler[14].

5.4 Karayipler (Caribbean MoU)

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

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan bu memorandum 5-9 Şubat 1996 tarihinde Barbados'ta 12 ülkelerin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Bu denizcilik otoriteleri; Antiga ve Barbuda, Aruba, Bahama, Barbados, Cayman Adaları, Küba, Grenada, Guyana, Jamaika, Surinam, Trinidad ve Tobago, Hollanda Antilleri'nden oluşmaktadır.

Genel olarak Memorandum; uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin de yine uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak bayrağına bakılmaksızın limanlarına gelen yabancı gemilerin 3 yıllık periyotta %15 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması hususu temel ilke edinilmiştir. Memorandumun hukuki dayanakları diğer memorandumlarda olduğu gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir.

Memoranduma göre gemilerin kontrolü seçiminde öncelikli olarak aşağıdaki belirlenenler göz önünde bulundurulmaktadır.

- Taraf ülkelerin limanlarına ilk kez veya 12 ay veya daha fazla süreden sonra gelen gemiler,
- Memoranduma taraf bir ülkenin limanlarında bulunan eksikliklerin belirli bir süre içerisinde tamamlanması için limandan kalkışına izin verilen ve bu sürenin geçmiş olduğu görülen gemiler memoranduma taraf ülke limanlarına geldiğinde,
- Pilotlar ve liman idarelerince, güvenli seyri olumsuz etkileyecek uygunsuzlukların olduğu bildirilen gemiler,

- Taşıdığı tehlikeli ve kirletici yükleri ile gemi bilgilerini ilgili liman ve kıyı devletlerine bildirmesi gerekip bildirmeyen, tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemiler.
- Denizde güvenlik açısından son 6 ay içerisinde işlemleri klas kuruluşunca askıya alınmış gemiler,
- Taşınması zorunlu inşa ve ekipman ile ilgili sertifikaları ilgili sözleşmelere göre düzenlenmeyen gemiler[15].

5.5 Batı ve Orta Afrika (Abuja MOU)

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

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması, deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan memorandum 22 Kasım 1999 tarihinde 16 ülkelerin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Bu denizcilik otoriteleri; Benin, Cape Verde, Congo, Cote d'Ivoire, Gabon, Gambiya, Gana, Gine, Liberya, Moritanya, Namibya, Nijerya, Senegal, Sierra Leone, Güney Afrika, Togo'dan oluşmaktadır.

Genel olarak Memorandum; uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin, uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak bayrağına bakılmaksızın limanlarına gelen yabancı gemilerin 3 yıllık periyotta % 15 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması hususu temel ilke edinilmiştir[16].

Memorandumun hukuki dayanakları diğer memorandumlarda olduğu gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir. Ayrıca Memoranduma göre gemilerin kontrolü seçiminde öncelikler diğer memorandumlarda olduğu gibidir.

5.6 Karadeniz Bölgesi (Black Sea MoU)

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

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standartlı gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan memorandum 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da 6 ülkelerin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Taraf ülkeler; Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Türkiye'dir.

Genel olarak Memorandum; uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak bayrağına bakılmaksızın limanlarına gelen yabancı gemilerin 3 yıllık periyotta % 15 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması hususu temel ilke edinilmiştir. Memorandumun hukuki dayanakları, uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir.

BSIS adı verilen bir bilgi sistemi kurulmuş olması nedeniyle, memoranduma üye ülkeler limanlarına gelen gemilerin daha önceden Liman Devleti Kontrolü geçirip geçirmediği veya giderilmesi gereken eksikliklerin olup olmadığı ile ilgili bilgileri bilgi merkezinden alabilmektedir. Bilgi sistemi bölgede kontrol yapılacak gemilerin seçiminde de etkin rol oynamaktadır. Memoranduma göre gemilerin kontrolü seçiminde öncelikli olarak aşağıdaki belirlenenler göz önünde bulundurulmaktadır.

- Taraf ülkelerin limanlarına ilk kez veya 12 ay veya daha fazla süreden sonra gelen gemiler,
- Memoranduma taraf bir ülkenin limanlarında bulunan eksikliklerin, belirli bir süre içerisinde tamamlanması için limandan kalkışına izin verilen ve bu sürenin geçmiş olduğu görülen gemiler memoranduma taraf ülke limanlarına geldiğinde,
- Pilotlar ve liman idarelerince, güvenli seyri olumsuz etkileyecek uygunsuzlukların olduğu bildirilen gemiler,

- Taşıdığı tehlikeli ve kirletici yükleri ile gemi bilgilerini ilgili liman ve kıyı devletlerine bildirmesi gerekip bildirmeyen, tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemiler.
- Denizde güvenlik açısından son 6 ay içerisinde işlemleri klas kuruluşunca askıya alınmış gemiler,
- Başka bir otorite tarafından rapor edilen veya ihbar edilmiş gemiler,
- Seyirleri esnasında karaya oturan, çatışan, sürtünen, denize zararlı atık bırakan, IMO'nun yürürlükte olan güvenli seyir ile ilgili hükümlerini ihlal eden ve can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden gemiler[17].

5.7 Akdeniz Bölgesi(Mediterranean MoU)

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

Memorandumuna taraf olan 10 ülke aşağıdadır. Memorandumun kurulmasında; Liman Devleti Kontrollerinde harmonize bir sistematik içinde standart altı gemilerin, anlaşmayı kapsayan üye ülkelerin karasuları ve limanları arasında işletilmelerini engellemek temel amacını taşımaktadır. Üye ülkeler; Cezayir, Güney Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye' dir.

Genel olarak Memorandum; uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak bayrağına bakılmaksızın limanlarına gelen yabancı gemilerin 3 yıllık periyotta % 15 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması hususu temel ilke edinilmiştir.

Memorandumun hukuki dayanakları diğer bölgesel memorandumlar gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir.

MedEA adı verilen bir bilgi sistemi kurulmuş olması nedeniyle, memoranduma üye ülkeler limanlarına gelen gemilerin daha önceden liman Devleti Kontrolü geçirip geçirmediği veya giderilmesi gereken eksikliklerin olup olmadığı ile ilgili bilgileri bilgi

merkezinden alabilmektedir[18]. Bilgi sistemi bölgede kontrol yapılacak gemilerin seçiminde de etkin rol oynamaktadır. Memoranduma göre gemilerin, kontrolü seçiminde öncelikler diğer memorandumlarda olduğu gibidir.

5.8 Hint Okyanusu (Indian Ocean MoU)

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

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan bu memorandum 5 Haziran 1998 tarihinde ülkelerin deniz otoriteleri tarafından imzalanmıştır. Üye ülkeler; Avustralya, Eritrea, Hindistan, İran, Kenya, Maldivler, Maritus, Oman, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan, Tanzania, Yemen

Genel olarak Memorandum; uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerini bayrak devletlerinin yerine getirip getirmediği ve devamlılıklarının korunması, gemi sahip ve işletenlerinin uluslararası konvansiyonlara gemilerini uyumlu hale getirme sorumluluklarını yerine getirme kontrollerini, her üye ülke yıllık olarak bayrağına bakılmaksızın limanlarına gelen yabancı gemilerin 3 yıllık periyotta % 10 oranında hedeflenen gemi kontrolünü yapması hususu temel ilke edinilmiştir. Memorandumun uluslararası hukuki dayanakları diğer bölgesel memorandumlarda olduğu gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleridir.

IOCIS adı verilen bir bilgi sistemi kurulmuş olması nedeniyle, memoranduma üye ülkeler limanlarına gelen gemilerin daha önceden Liman Devleti Kontrolü geçirip geçirmediği veya giderilmesi gereken eksikliklerin olup olmadığı ile ilgili bilgileri bilgi merkezinden alabilmektedir. Bilgi sistemi bölgede kontrol yapılacak gemilerin seçiminde de etkin rol oynamaktadır[19]. Memoranduma göre gemilerin kontrolü seçiminde öncelikler diğer memorandumlarda olduğu gibidir.

5.9 Körfez Arap Devletleri (GCC MoU “Riyadh MoU”)

Memorandum üye ülkeler limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, yönetim, emniyet, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunu kontrolünü sağlamak için yapılan bir anlaşmadır.

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standartlı gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan bu memorandum Bahreyn, Kuveyt, Oman, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelerin deniz otoritelerini kapsamaktadır.

Memorandumun hukuki dayanaklarını diğer Memorandumlarda olduğu gibi uluslararası IMO ve ILO sözleşmeleri oluşturmaktadır. Bunlar;

-LOADLINE 66

-SOLAS 74/78

-MARPOL 73/78

-STCW 78

-COLREG 72

-TONNAGE 69

-ILO No. 147

5.10 Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG)

ABD karasuları ve limanlarında yaşanmakta olan yoğun deniz trafiği ve yüklerin büyük çoğunluğunun yabancı bayraklı gemilerle taşınmasından dolayı, deniz güvenliği ve deniz çevresinin kirliliği ve kirliliğin önlenmesine yönelik bir takım tedbirlerin alınması zarureti doğmuştur. Bu nedenlerle ABD’de Liman Devleti Kontrolleri deniz ve çevresinin bu denli büyük tehlike ve tehditlerden korumak için bir dizi hukuki düzenlemeler yapılmıştır.

ABD karasularında ve limanları arasında seyir yapan gemilerin büyük bir kısmının yabancı bayraklı gemiler olması nedeniyle ve bu gemilerden dolayı deniz güvenliği ve

deniz çevresinin ciddi tehlikelerle karşı karşıya olduğu düşüncesiyle ABD tarafından Liman Devleti Kontrollerine ilişkin olarak bir dizi önlemler alınmıştır.

Denetim uygulamalarında ABD, karasularında ve limanları arasında ticari faaliyette bulunan ve seyreden gemilerde uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan gereklerin yanında ulusal mevzuatındaki kodlar ve kurallara göre deniz güvenliği ve deniz çevresi kirliliğinin önlenmesine yönelik gerekler kontrollerini yapmaktadır. ABD karasuları ve limanları arasında seyreden gemilerin gemi sahip ve işletenleri ile bağlı oldukları Klas kuruluşları, bayrak devletleri muhtemel riskleri göz önüne alarak hedefleme sistemi geliştirilerek gemiler deniz güvenlik ve deniz çevresi kirliliğini önleme açılarından gerekli kontrollere tabi tutulmaktadır.

ABD dünya genelinde 9 adet bölgesel anlaşma olmasına rağmen bu anlaşmaların hiçbirisine üye olmayarak, gerek kendi ulusal ve gerekse uluslararası konvansiyonlardan kaynaklanan gereklilikler açısından etkin ve verimli bir Liman Devleti Kontrolü yapan ülke konumundadır.

ABD’de Liman Devleti Kontrolleri, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik birimleri tarafından yürütülmektedir. ABD gemi kontrol uygulamalarında deniz güvenliği ve asayişle birlikte deniz çevresinin korunması açısından hem kendi ulusal kurallarını ve hemde uluslararası kuralların gereklerini istemektedirler. Bu kurallar OPA Act.(Deniz Kirliliği Önleme Kuralları), MTSA(Deniz Taşımacılığı Asayiş Kuralları) ve Ulusal CFR kodları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Gemi Kontrollerinde, diğer bölgesel anlaşmalarda olduğu gibi tüm uluslararası deniz güvenliği, emniyet, yönetim ve deniz kirliliğinin önlenmesiyle ilgili sözleşmeleri kapsamaktadır. Ancak ilave olarak ulusal kuralların gerekleri de istenmektedir. ABD ulusal kurallara rağmen, uluslararası sözleşmeleri diğer memorandumlar gibi hukuki dayanak olarak almıştır[20].

-LOADLINE 66

-SOLAS 74/78

-MARPOL 73/78

-STCW 78

-COLREG 72

-TONNAGE 69

-ILO No. 147

ABD denizde güvenlik ve deniz çevresinde kirliliğin önlenmesi hususunda etkin kontrolü sağlayabilmek için “gemiye çıkma öncelik matrisi” geliştirmiştir. Bu matris, gemilerin riskini belirlemek için puanlama sistemine göre kontrolü düzenlemektedir. Bu öncelik matrisinde geliştirilmiş olan risk değerlendirme metodunda, geminin çalışma durumunu, deniz güvenlik ve çevre korunması hususlarını bayrak devleti, klas kuruluşları ve donatan/işleten kriterleri direk etki etmeleri nedeniyle büyük önem arz etmektedir. Bu kriterler şunlardır;

a-Bayrak Devleti

b-Klas Kuruluşları

c-Donatan/İşleten

d-Gemi cinsi

e-Geminin daha önceki durumu

Belirlenen kriterlerde bazı gemi cinsleri başlı başına ve bazıları taşıdığı yüklere göre çok riskli olarak belirlenmiştir. Bunlar;

- Petrol ve kimyasal tankerler
- Gaz tankerleri (LNG ve LPG)
- Yolcu gemileri
- On yaşından büyük dökme yük gemileri
- Dökme olarak düşük değerde mal taşıyan herhangi bir gemi

Ayrıca Liman devleti kontrolleri esnasında elde edilen tecrübelerle göre geminin daha önceki hikayesi önem arz etmektedir.

Son yıllardaki denizde asayiş ile ilgili ISPS (Uluslararası gemi ve liman tesisleri güvenliği) düzenlemeleri ABD’de gemilerin risk tabanlı bir hedefleme sistemi geliştirilerek,

1. Asayişe Uygunluk Hedef Matrisi
2. Deniz güvenliği ve çevresinin korunması uygunluk hedef matrisi olarak ikiye ayrılmıştır.

Asayiş Uygunluk Hedef Matrisinin Değerlendirme Kriterleri:

- Gemi Sahibi, Kiracı veya İşleten
- Bayrak devleti
- Tanınmış Asayiş Kuruluşları
- Gemi asayiş uygunluk hikayesi
- Uğradığı son limanlar

Deniz güvenliği ve çevresinin korunması uygunluk hedef matrisinin değerlendirme kriterleri:

- Gemi Sahibi, Kiracı veya İşleten
- Bayrak devleti
- Klas Kuruluşu
- Gemi cinsi
- Deniz güvenliği uygunluk hikayesi

6. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ GÜVENLİK VE ÇEVRESİNİN KORUNMASIYLA İLGİLİ DÜZENLEMELER VE ETKİN İLK UYGULAMALAR

Liman devleti kontrollerinin uygulanması açısından bölgesel memorandumlar bazında irdelendiğinde, en etkin uygulamalar Paris Memorandumunda görülmektedir. Çünkü Paris Memorandumu, uluslararası düzenlemelerden kaynaklanan hukuki düzenlemelerin yanında AB'den kaynaklanan düzenlemeleri bünyesinde bulundurmaktadır. Her yıl Avrupa Birliği limanlarında 2 milyar ton yük elleçlenmekte olması ve bu oranın artarak devam etmesinden dolayı AB ekonomisinde denizcilik stratejik bir öneme sahiptir. Bu gelişen şartlara göre AB ülkelerinde yasal düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu itibarla Amoco Cadiz tankerinin batmasından sonra deniz kirliliğinin azaltılması ve kontrolü ile ilgili olarak 26 Haziran 1978 tarihinde bir karar AB tarafından kabul edilmiştir.

21 Aralık 1978 tarihli ve 79/115/EEC numaralı, kuzey denizi ve ingiliz kanalı gibi hassas olarak belirlenen bölgelerde zorunlu pilotajı düzenleyen direktifi, konsey tarafından kabul edilmiştir[21]. Deniz kirliliğine neden olan kazaların önlenmesi ve yolcu ferilerinin güvenliğini artırıcı tedbirleri içeren iki kararı Haziran 1990 tarihinde alınmıştır. 04 Mart 1991 tarihinde birlik içinde bir sicilden diğer bir sicile gemilerin geçiş koşullarını içeren EEC No 613/91 sayılı konsey kuralı getirilmiştir. 25 Şubat 1992 tarihinde de konsey tarafından Avrupa'da telsiz seyir sistemleri ile ilgili olarak 92/143/EEC numaralı karar alınmıştır[22].

AB tarafından çevrenin korunması amacıyla, güvenli denizler için genel bir politika belirlenmiştir. Bu itibarla liman devleti kontrollerinin birliğe üye ülkelere genel belirlenmiş kriterlere göre yapılmasını içeren 95/21/EC direktifi bulunmaktadır[23]. Ayrıca birliğe üye ülkeler adına zorunlu sertifikalandırma sürveyi yapacak tanınmış kuruluşların belirlenmesi ve kriterlerini içeren 1994'de kabul edilen 94/57/EC direktifi yayımlanmıştır[24].

22 Kasım 1994 tarihinde gemi adamlarının asgari eğitim seviye gereklerinin tesisiyle ilgili 94/58/EC Konsey Direktifi ve 1995 deki STCW konvansiyonundaki değişiklikler nedeniyle, bu direktifin revize ihtiyacından dolayı, birlik devletlerinin bayrağını taşıyan gemilerde çalışacakların özel eğitimleri ve bulundurması gerekli yeterlilikler gerekliliklerini de içeren hususlar 2001/25/EC nolu direktifle getirilmiş, önceki direktif bu nedenle değiştirilmiştir[25].

Gemi adamlarının dinlenme saatlerine özen gösterilmemesinden, deniz kazalarının meydana geldiğinden hareketle, gemi adamlarının çalışma saatleri ile ilgili 199/63/EC konsey direktifi kabul edilmiştir. Buna paralel olarak birliğe üye ülkelerin limanlarına gelen gemilerin gemi adamlarının çalışma saatlerinin kontrolü gereklilikleriyle ilgili olarak da 1999/95/EC direktifi kabul edilmiştir[26].

Eylül 1993'de kabul edilen, yine konseyin 2002/59/EC direktifi ile kaldırılan mülga 93/75/EC direktif, bayrağına bakılmaksızın birliğe ait bir limana gelen veya limandan kalkan tehlikeli ve kirletici madde taşıyan gemilerin bildirim düzenlemelerini içermektedir. Bu direktif sadece liman devleti kontrolünü değil, kıyı devleti kontrolü uygulama yetkisi de geliştirilmektedir. 417/2002/EC Kuralının kabulü ile mülga olan No 2978/94 konsey kararı, Avrupa Birliği sularında, çevre dostu tankerlerin kullanılmasını özendiren kuralları içermektedir. AB'nin Aralık 2000'de konseyce kabul edilen, gemilerden kaynaklanan atıklar ve yük atıkları için limanlarda bulunması gerekli alma bertaraf tesisleri düzenlemelerini içeren 2000/59/EC direktifi bulunmaktadır[27].

95/21/EC sayılı direktifin liman devleti kontrol memurları için ortak bir kimlik kartı modelinin oluşturulmasına hükmettiğini dikkate alınmasından dolayı; 96/40/EC sayılı direktifle Liman Devleti Kontrollerini yürüten görevlilerin ortak model bir kimlik kartı ile ilgili direktif bulunmaktadır[28].

Deniz ekipmanlarıyla ilgili olarak, deniz ekipmanlarının tip onay prosedürleri ve uluslararası test standartları 96/98/EC direktifiyle düzenlenmiştir. Bu direktife göre, sertifikalandırılan ürünler birlik içinde serbest dolaşım hakkını elde etmektedirler. Bu direktif Ocak 1999 da yürürlüğe girmiş ve teknik ayrıntıları içeren 2002/75/EC direktifi de kabul edilmiştir[29]. 27 Şubat 2004 tarihinde bu direktiflerle üretilen bazı ürünlerin sertifikalarının tanınmasıyla ilgili Avrupa Birliği ile ABD anlaşma imzalamışlardır.

24 metre ve daha büyük yeni ve mevcut balıkçı gemilerinin genel güvenlik gereksinimleri ile ilgili 97/70/EC direktifi kabul edilmiştir[30]. Son yıllarda meydana gelen can kayıplı dökme yük gemileri kazalarından dolayı birlik terminallerine gelen dökme yük gemilerinin emniyetlerini geliştirmek ve terminallerde kalite sistemi düzenlemesi yapmak olan 2001/96/EC direktifi bulunmaktadır[31].

28 Ocak 2000' de Fransa, İngiltere, İspanya, Singapur, Japonya, USCG(ABD) ve AB EQUASIS bilgi sistemi kurmak için memorandum imzalamışlardır. Bu bilgi sisteminin amacı internet üzerinde dünya deniz ticaret filosu hakkında bilgilerin toplanması ve kullanılmasını amaçlamaktadır.

AB'nin Denizyolu güvenliği ve liman devleti kontrolleri ile ilgili hukuki düzenlemeleri üye ülkeler tarafından iç hukuk sistemine adapte edilmesi gerekmektedir. Ayrıca topluluğun taraf olduğu sözleşmelere, üye ülkeler otomatik olarak taraf olmakta ve hükümleri bağlayıcı olmaktadır. Bölgesel liman devleti kontrollerinden birisi olan Paris memorandumuna AB'ye üye ülkelerin büyük çoğunluğu üyedir.

Paris memorandumunun, uluslararası düzenlemelerden kaynaklanan hukuki dayanağın yeterli olmadığı durumlarda AB kabul ettiği direktif hükümlerini üye ülkelerin uygulamalarını istemektedir. Paris memorandumuna taraf AB'ye üye ülkelerin, uluslararası sözleşmelerin yanında, AB tarafından kabul edilen ve yürürlüğe konulan direktifler, liman devleti kontrollerinin diğer hukuki dayanağını oluşturmaktadır[32, 33].

Bunlar;

-95/21/EC Konsey direktifi

-98/25/EC Konsey direktifi

-98/42/EC Konsey direktifi

-1999/97/EC Konsey direktifi

-2001/106/EC Avrupa parlamentosu ve konseyi direktifi

-2002/84/EC Avrupa parlamentosu ve konseyi direktifi

Bu direktiflerin uygulanmaya konması neticesinde Avrupa Birliği limanlarına girmesi yasaklanmış gemi listesi 13.11.2003 ve 30.09.2004 tarihlerinde resmi olarak yayımlanmıştır. 22.07.2003 ve 01.11.2003 tarihleri arasında Avrupa Birliği limanlarına girişi yasaklanan gemiler Tablo 6.1'de gösterilmektedir[34].

Tablo 6.1: Yasaklı Gemiler(2003)

Geminin Adı	IMO No.	Geminin Cinsi	Geminin Yaşı	Bayrağı ve Risk Durumu
ALEXANDER K	7703584	Dökme Yük	25	Lübnan(Çok yüksek riskli)
BELIZE CITY	7630141	Dökme Yük	28	Kamboçya(Ç. Y. riskli)
CAPITAN GIORGIS I	7613105	Dökme Yük	26	Güney Kıbrıs(Av. riskli)
MAMRY	7365954	Kim. Tanker	29	Panama(Av.riskli)
MISTRAL II	5322415	Pet.Tankeri	46	Honduras(Ç.Y. riskli)
PURSAT	5410860	Dökme Yük	40	Kamboçya(Ç. Y. riskli)
SELIN	7427142	Kim. Tanker	28	St.Vin.&Gren.(Ç. Y.riskli)
ŞÖHRET	7227009	Dökme Yük	31	Türkiye(Ç.Y. riskli)
STAR	7392880	Dökme Yük	27	Kamboçya(Ç. Y. riskli)
TRINITY	7614965	Dökme Yük	26	Kamboçya(Ç. Y. riskli)

AB'nin Denizde Güvenlikle ilgili bu uygulamaları çok başarılı olmuş ve AB limanları bir çok geminin korkulu rüyası olmuştur.

Ülkemizin son yıllardaki kontroller sonucunda kara listede bulunması, çok yüksek riskli ülke konumunda olması nedeniyle, gemilerimizin çok sık kontrollere tabi tutularak uygulamalar neticesinde AB'ne üye ülkelerin limanlarına Türk bayraklı gemilerin deniz ticareti ciddi olarak tehdit altındadır. Özellikle Avrupa Birliği denizcilik politikaları çerçevesinde limanlarına gelen gemilerin kontrolleri sonucu oluşturduklar kara, gri ve beyaz listelerde Türk bayraklı gemilerin kontrollerinin öncelikli olduğu ve ülke olarak da kara listede bulunmamız deniz ticaretimizi olumsuz etkilemiştir. Bu durum tüm çabalara rağmen lehimize çevirilememkte ve giderek derinleşen sorunlar gemilerin kolay bayraklara kaçmasına sebep olmaktadır. Bu bayraktan çıkan gemilerin armatörlerinin Türk olması nedeniyle sorunların temelden çözümlenmesi gerekmektedir.

01.11.2003 ve 01.08.2004 tarihleri arasında Avrupa Birliğine üye ülkelerin limanlarına girişi yasaklanan gemiler Tablo 6.2'de gösterilmektedir. Girişi çeşitli eksiklikler nedeniyle yasaklanarak Avrupa limanlarına girişi yasaklanan 19 gemiden 3 adedi Türk bayraklı gemilerden oluşmaktadır[35]. Bu yasaklanan gemiler AB limanlarından

girişinden sonra giriş yasağı konarak AB limanlarına yük bağlanmış olsa dahi limanlara gelemeyeceğini göstermektedir ki bu durum gemilerin navlunlarını olumsuz etkilemiştir.

Tablo 6.2: Yasaklı Gemiler(2003-2004)

Geminin Adı	IMO Numarası	Geminin Cinsi	Geminin Bayrağı ve Risk Durumu
HAKKI DEVAL	7433347	Dökme Yük	Türkiye(Çok Yüksek riskli)
EUROPA I	5405542	Ro-Ro Yolcu	Bolivya(Çok Yüksek riskli)
ARIELLE	7519880	Ro-Ro Yolcu	St. Vincent & Grenadines (Yüksek riskli)
SAMBOR	7724368	Dökme Yük	Belize(Çok Yüksek riskli)
SANTOS C	7214363	Kim.Tanker	Bolivya(Çok Yüksek riskli)
ANDRE	7919846	Dökme Yük	Romanya (Çok Yüksek riskli)
HAJJI AMNAH	7501833	Dökme Yük	Suriye (Çok Yüksek riskli)
MEDIA V	6407652	Ro-Ro Yolcu	Güney Kıbrıs (Orta riskli)
SANDRA	7336642	Kim. tanker	Bolivya(Çok Yüksek riskli)
GÖKHAN KIRAN	7433696	Dökme Yük	Türkiye(Çok Yüksek riskli)
LADY FOX	7610098	Dökme Yük	St. Vincent & Grenadines (Yüksek riskli)
PALOMA C	8100870	Dökme Yük	Panama(Orta Riskli)
SADALSUUD	7123992	Petrol Tankeri	Panama(Orta Riskli)
TIMIOS STAVROS	7526584	Dökme Yük	Panama(Orta Riskli)
CORA	7395234	Dökme Yük	St. Vincent & Grenadines (Yüksek riskli)
ELENA B	7711330	Dökme Yük	St. Vincent & Grenadines (Yüksek riskli)
OCEAN PRINCESS	7924346	Dökme Yük	St. Vincent & Grenadines (Yüksek riskli)
GOOD NEWS	8001787	Dökme Yük	St. Vincent & Grenadines (Yüksek riskli)
DERİN DENİZ	6905446	Ro-Ro Yolcu	Türkiye(Çok Yüksek riskli)

Ülkemizin çok yüksek riskli ülke konumundan bulunduğunu gösteren Ülkelerin Kara Listedeki pozisyonları Tablo 6.3'te gösterilmektedir. Ancak son iki yolda yüksek riskli ve daha sonradan oluşturulan orta ve yüksek riskliler arasında olarak belirlenen konumuna gelmesi, daha çok Türk bayraklı gemilerin filodan kaçışları ve yeni inşa edilen gemilerin seferlere konması nedeniyle göreceli bir iyileşme olarak görülmesine rağmen hala kara listede bulunmaktadır[36]. Ayrıca Türk bayraklı uluslararası sefer

yapan gemilerde son yıllarda daha önceki yıllara göre çok azalmıştır. Türkiye'nin bu yayınlanan kara listede de olumsuz verileri nedeniyle çok yüksek riskli ülke konumunda bulunmaktadır.

Tablo 6.3: Kara Listedeki Ülkelerin Durumu

Ülkeler	Denetimler 2001-2003	Tutulmalar 2001-2003	Risk Durumu
Arnavutluk	191	92	Çok Yüksek Riskli
Sao Tome&Prin.	72	32	Çok Yüksek Riskli
Kore	102	43	Çok Yüksek Riskli
Tonga	139	56	Çok Yüksek Riskli
Bolivya	78	32	Çok Yüksek Riskli
Comoros	77	27	Çok Yüksek Riskli
Lübnan	218	66	Çok Yüksek Riskli
Honduras	219	65	Çok Yüksek Riskli
Cezayir	204	56	Çok Yüksek Riskli
Gürcistan	378	96	Çok Yüksek Riskli
Kamboçya	989	224	Çok Yüksek Riskli
Türkiye	2463	503	Çok Yüksek Riskli
Suriye	340	66	Çok Yüksek Riskli
St Vincent&Gren.	2484	417	Yüksek Riskli
Romanya	186	35	Yüksek Riskli
Fas	197	33	Orta –Yüksek arası
Belize	368	52	Orta –Yüksek arası
Ukrayna	703	93	Orta –Yüksek arası
Mısır	182	27	Orta –Yüksek arası
Panama	5552	489	Orta Riskli
Hindistan	171	70	Orta Riskli
Bulgaristan	284	30	Orta Riskli
İran	214	23	Orta Riskli
Güney Kıbrıs	3792	300	Orta Riskli
Malta	4696	364	Orta Riskli

Paris Memorandumunda standartlı gemileri belirlemek için ABD USCG'da olduğu gibi bir hedefleme sistemi geliştirilmiştir. Hedef faktörü notu dikkate alınmadan Paris MoU'ya göre öncelikli denetlenecek gemiler:

1. Kılavuz kaptanlar ve liman otoritelerince deniz ve çevre güvenliği açısından eksikliği bildirilen gemiler,
2. Taşdığı tehlikeli ve kirletici yükleri ile gemi bilgilerini ilgili liman ve kıyı devletlerine bildirmesi gerekip bildirmeyen, tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemiler,

3. Başka bir yetkili otorite tarafından geminin rapor edilmesi veya uyarılması durumunda,
4. Gemi kaptan ve personeli ile geminin güvenli çalışması hususunda herhangi bir faydası olan kurum/kuruluş veya kişilerin şikayet veya ihbarları üzerine,
5. Seyirleri esnasında karaya oturan, çatışan, sürtünen, denize zararlı atık bırakan, IMO'nun yürürlükte olan güvenli seyir ile ilgili hükümlerini ihlal eden ve can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden gemiler
6. Denizde güvenlik açısından son 6 ay içerisinde işlemleri klas kuruluşunca askıya alınmış gemiler,
7. SIRENAC bilgi sisteminde bulunmayan gemileri kapsamaktadır.

6.1 Liman Devleti Kontrol Görevlileri

Liman devleti kontrolünden sorumlu görevliler kontrollerini, idarenin sorumluluğunda, idare tarafından yetkilendirilmiş ve uygun nitelikli kişiler tarafından ve AB'nin 96/40/EC nolu direktifiyle oluşturulmuş ortak bir kimlik kartı modeliyle yapılması zorunluluğu bulunmaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği IMO'nun belirlediği niteliklere uygun kontrol görevlilerini benimsemiştir. Bu nitelikler aşağıda belirlenmiştir.

- Uygun nitelikli bir liman devleti kontrolü görevlisi, uluslararası düzenlemelere bağlı olarak sörvey ve sertifikalandırma hizmetlerinde en az bir yıl bayrak devleti sörveyörü olarak çalışmış olmak veya,
- 1600 GT veya daha fazla tonajdaki bir gemiye kumanda edebileceğini gösteren kaptan yeterliliğine sahip olmak (bu yeterlilikte bulunanlar denizde güverte branşında güverte zabiti olarak 5 yıldan az olmayan süre çalışmış olma şartı bulunmaktadır.) veya,
- 3000 kW ve daha fazla güç kaynağı bulunan bir geminin başçarkçısı olarak görev alabilecek yeterliliğe sahip olmak (bu yeterlilikte bulunanlar denizde makina branşında makina zabiti olarak 5 yıldan az olmayan süre çalışmış olma şartı bulunmaktadır.) veya,
- Gemi inşa mühendisi, makine mühendisi veya denizcilikle ilgili bir alanda mühendis olmak için bir sınavı başaranlar ve bu alanlarında 5 yıl çalışmış olanlar.

Bu nitelikte liman devleti kontrolü görevlileri bulunmadığında alternatif olarak;

- a) Denizcilikle ilgili bir üniversiteden mezun olarak diploma almış veya eşiti bir eğitim almış ve,
- b) Gemi güvenlik kontrolleri hususlarında bir okulda eğitim ve öğretim almış olmak ve,
- c) Uluslararası düzenlemelere bağlı olarak sörvey ve sertifikalandırma hizmetlerinde en az iki yıl bayrak devleti sörveyörü olarak çalışmış olmak, şartlarının tamamını karşılamaları gerekmektedir. İlave olarak;
- Yazılı ve sözlü olarak denizde en fazla kullanılan dilde denizcilerle iletişim kurabilme,
 - Uluslararası ilgili hukuki düzenleme hükümleri ve liman devleti kontrol kuralları hakkında gerekli olan bilgiye sahip olunmalı,
- 1 Temmuz 1996 tarihinden önce yukarıdaki kriterlere uymayan idarelerince görevlendirilmiş olanlar kabul edilmektedir[37].

6.2 Limanlara Girişi Yasaklama ve Prosedürler

Limanlara girişi yasaklanacak gemi kategorileri,

- 1-Gaz ve kimyasal tankerler
- 2-Dökme yük gemileri
- 3-Petrol tankerleri
- 4-Yolcu gemileri

Bu kategoride bulunan gemiler memoranduma üye ülkelerin limanlarında,

- Memorandumun yıllık yayınlanan raporunda kara listede bulunan bayrak devletine ait yukarıda belirlenen kategorideki bir geminin, memorandum bölgesine ait limanlarda son 24 ay içinde iki defadan fazla tutulduğunda veya,

- Memorandumun yıllık yayınlanan raporunda kara listede bulunan “çok yüksek riskli” veya “yüksek riskli” olarak adlandırılan bayrak devletine ait yukarıda belirlenen kategoride bulunan bir geminin, memorandum bölgesindeki limanlarda son 36 ay içinde bir defadan fazla tutulduğunda,

Geminin liman giriş yasağı hemen uygulanır ve derhal geminin limanı terk etmesi istenir. Bu durum gerek geminin ikinci veya gerekse üçüncü tutulmasından hangisine uyuyorsa hemen uygulamaya konulmaktadır[38].

6.3 Gemi Kaptanına Kontrol Sonucunun Bildirimi

Liman otoritesi yapmış olduğu kontrolün sonunda, kontrol raporu, kontrol sonucu ve alınan ve alınması gereken tedbirler hususunda gemi kaptanını bilgilendirecektir.

6.4 Gemilere Müdahaleler ve Tutulmaları

- Kontrolden sorumlu idareler, kontrol esnasında belirlenen eksikliklerin ve uygunsuzlukların giderilmesini sağlamaktan sorumlu ve yükümlüdürler. Belirlenen uygunsuzlukların ve eksikliklerin giderilebilmesi için gerekli özen ve ihtimam gösterilme yükümlülükleri de bulunmaktadır. Tüm çabalara rağmen bazı gemilerin eksiklikleri o limanda yapılamayabilir. O zaman başka bir limana gitmesine izin verilebilir. Ancak, geminin eksiklikleri güvenlik, emniyet, sağlık veya çevreye açıkça bir tehdit oluşturuyorsa, geminin eksikliklerini gidermeden seyrine izin verilmez. Bunun için gemi tutulabilir veya eksiklikler geminin operasyonlarını tehlikeye sokacaksa, gemi operasyonlarının sürdürülmesi resmi olarak yasaklanabilir.

- Başlangıç ve ayrıntılı kontrol sonrasında, geminin genel olarak durumu, ekipmanları, gemi adamları ve gemi adamlarının yaşam, çalışma koşullarının standart altı olduğunun tespit edilmesi durumunda, otorite kontrolü askıya alabilir. Sorumlu olan taraflarca geminin ilgili düzenlemelere uymasını sağlayacak gerekli tedbirler alınana kadar bu durum devam edebilir. Bir geminin kontrolünün askıya alınmadan önce geminin tutulmasına gerekçe gösterilen hususlar uygun olarak tespit edilerek belirlenmesi gerekmektedir.

- Geminin tutulmasına gerekçe gösterilen eksiklikler eğer geminin limana gelirken seyir esnasında olan bir kaza, olaylar sonucu veya yük operasyonu sırasında oluşmuş ise aşağıda belirtilen şartlar yerine getirilmiş ise tutulma kararı çıkarılmayacağı sonucunu doğuracaktır.

1. SOLAS-74 Kural I/11(c) gereği şekilde olay, ilgili sertifikayı düzenlemekten sorumlu bayrak devleti sörveyörüne veya tanınmış klas kuruluşuna bildirilmiş ise,
2. Geminin limana girmedi hemen önce meydana gelen zararlarla ilgili olarak gemi donatan veya kaptanı tarafından kaza ve zarar konusunda detaylı olarak liman devleti

kontrol otoritesine bildirerek bayrak devletinin bilgilendirilmesi hususunda bilgilendirilmesinde,

3. Liman devleti otoritesini tatmin edici önlemler ve iyileştirici tedbirlerin gemi tarafından alınması durumunda,

4. Alınan önlemler ve iyileştirici tedbirlerin tamamlandığı hususunda bilgilendirilen otoritenin, güvenlik, sağlık ve çevreyi tehdit eden tehlikenin giderildiğinin sağlandığı bildirilmişse,

- ISM koduna göre düzenlenmiş olan sertifikalardan olan uygunluk dökümanı (DOC) ve güvenli yönetim sertifikası(SMC) bulunmayan gemiler idarelerce tutulmaktadır. Ancak gemide, kontrollerde başka bir eksiklik bulunmadı ise, limanda sıkışıklığı önlemek için liman otoritesi gemiyi tutma kararını kaldırabilir ve durumu diğer otoritelere bildirmek durumundadır. Bu şartlar altında limanda tutulmayan gemi, bu belgelerini limandan çıkmasına izin veren idareye söz konusu belgelere sahip olduğunu gösterene kadar Memoranduma taraf ülkelerin limanlarına giriş yapamayacağı düzenlenmiştir.

5. Eksiklikleri güvenlik, sağlık ve çevreyi olumsuz tehdit etmesinden dolayı tutulan gemi, tutulduğu limanda eksikliklerini gideremiyorsa bayrak devleti ve liman otoritesinin üzerinde mutabık kaldıkları şartlarda, gemi kaptanı ile liman otoritesinin birlikte seçtikleri en yakın uygun tersane veya tamir yerine götürülmek üzere izin verilebilir. Söz konusu şartlar yükün boşaltılması dahil geçici tamiratları da kapsayabilir. Bununla geminin, gemi adamlarının ve yolcularının sağlığı, güvenliği, diğer gemiler veya deniz çevresine risk oluşturmadan geminin en yakın tersane veya tamir yerine varması amaçlanmaktadır. Eksiklikler geminin yapısal hususlarında ise geminin seyrine çıkmadan önce sac kalınlık ölçümleri dahil yaptırılacaktır.

Eğer eksiklik gemide çalışır şekilde bulunması zorunlu olan gemi bilgi kayıt (VDR) sistemine yönelik ise ve bu eksiklik geminin tutulduğu limanda yapılamıyorsa en yakın eksikliğin giderileceği uygun limana veya 30 günlük süre zarfında eksikliğin giderilmesi şartı ile geminin seferine izin verilebileceğini düzenlemiştir.

Böyle durumlarda liman otoritesi, geminin bundan sonra uğrayacağı limanın yetkili otoritesini, geminin bayrak devletini, tanınmış klas kuruluşunu ve gerekli diğer

kuruluşlar bilgilendirilir. Bu bilgilendirmeyi alan liman otoriteleri alınan tedbirler hakkında geminin gönderildiği liman idaresini bilgilendirmekle yükümlüdür.

6. Aşağıda belirtilen gemiler, ilgili uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan uyulması zorunlu gereklilikleri tamamıyla uyduğunu, kontrol eden liman otoritesine kanıtlayana kadar üye ülkelerin limanlarına alınmayacaktır.

a) Eksikliklerinden dolayı tutulan gemi, kontrol yapan liman otoritesinin belirlediği şartlara göre gereğini yapmadan sefere çıktığında,

b) İlgili uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan gereklilikleri yerine getirmek için eksiklikleri gidermek üzere üzerinde anlaşmaya varılmış bulunan en yakın tersaneye veya tamir yerine gitmeyerek, bu sözleşmeden kaynaklanan gereklilikleri ret eden gemiler,

Bu iki koşuldan birincisinde, kontrol eden liman otoritesi tüm diğer liman otoritelerini olayla ilgili olarak bilgilendirecek, ikinci koşulda ise tersane veya tamir yerinin bulunduğu liman otoritesi diğer bütün liman otoritelerini bilgilendirecektir. Böyle bir geminin limana girişi ret edilmeden önce gemiyle ilgili olarak bayrak devleti ile müzakere talep edilebilir.

7. Yukarıda belirlenen gemilerin olağanüstü olaylar, güvenlik, kirlilik riskinin azaltılması veya en aza indirilmesi gibi nedenlerle belirlenen bir limana girmesine giriş ile ilgili liman otoritesini tatmin edecek yeterli tedbirlerin gemi donatanı, işleteni veya kaptanı tarafından alınması şartlarında belli bir limana girmesine izin verilebilir.

6.5 Giriş Yasağı, Tutulma ve Kaldırma Bildirimi

Gemilerin eksikliklerinden dolayı tutulmaları durumunda, kontrolü yapan idare tarafından, kontrol raporunu da kapsayacak şekilde yazılı olarak geminin bayrak devleti bilgilendirilecektir. Keza, klas sertifikası veya ilgili sözleşmelerden kaynaklanan sertifikaları bayrak devleti adına tanınmış klas kuruluşu tarafından düzenlenen gemilerin bağlı oldukları klas kuruluşları da gerektiğinde bilgilendirileceklerdir. Tutulmanın kaldırılması durumunda da taraflar yani bayrak devleti ve klas kuruluşları bilgilendirilecektir. Giriş yasağı da gemi kaptanı ve donatanına veya işletenine yazılı

olarak bildirilir. Liman otoritesi geminin ayrıca bayrak devleti, klas kuruluşu, memorandum bilgi sistem ünitesi ve sekreteryaya bilgilendirilir. Genişletilmiş kontrol sonucu giriş yasağı kalkan gemi, donatan veya işleteni yazılı olarak geminin giriş yasağının kalktığı bildirilmelidir. Ayrıca ilgili liman otoritesi kararı ile ilgili olarak da geminin bayrak devleti, klas kuruluşu, Memorandum bilgi sistem ünitesi ve sekreteryayı bilgilendirmelidir. Ayrıca Memoranduma taraf üye ülkelerin limanlarına giriş yasağı verilen gemiler SIRENAC sistemde yayınlanmaktadır.

6.6 Kontrol Masrafları ve Nasıl Karşılanaacağı

Kontrol edilen geminin, uyması zorunlu uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan gereklere uymaması ile ilgili eksikliklerinden dolayı tutulmasında, kontrolden doğan tüm masrafların gemi donatanı veya işleteni veya onların bulunulan limandaki temsilcileri tarafından karşılanacaktır. Liman otoritesinin şartlarına göre tutulmadan kaynaklanan eksikliklerini bu koşullara göre gidermeden sefere çıkan gemilerin kontrolleri ile ilgili masrafları da gemi donatanı veya işleteni tarafından karşılanacaktır.

Geminin tutulma durumunun kaldırılması, kontrollerden kaynaklanan tüm masrafların ödenmesi veya ödeneceği ile ilgili yeterli garanti verilmesi ile mümkün olabilmektedir. Aksi takdirde geminin tutulma hali devam etmektedir. Giriş yasağı ile ilgili prosedürler gereği genişletilmiş kontrole tabi giriş yasaklı gemilerin kontrolü ile ilgili masrafları da gemi donatanı veya işleteni tarafından karşılanmaktadır.

6.7 Giriş Yasaklama ile ilgili Prosedür

Liman otoritesince belirlenen kategorideki gemilerden ikinci veya üçüncü tutulmalardan hangisi uygunsa, meydana geldiğinde kaptana ve gemi donatanı veya işletenine yazılı olarak giriş yasaklama kararı verilir.

Aynı zamanda yetkili idare geminin bayrak devleti, geminin bağlı olduğu klas kuruluşu, Bilgi sistem ünitesi ve Memorandum sekreteryası bilgilendirilir. Giriş yasağı verilir verilmez uygulanmaya konur ve bu durumda bulunan gemi tutulmadan kaynaklanan eksiklikler ile ilgili iyileştirmeler yapıldıktan sonra derhal limanı terk etmelidir.

Giriş yasağı alan gemilerin bu yasağı kaldırmak için resmi olarak gemi donatan veya işleteni tarafından gemiye giriş yasağını veren idareye başvurusu ile mümkün olabilmektedir. Bu başvuru, geminin uluslararası sözleşmelerin uygulanabilir gereklerine tamamı ile uygunluğunu gösteren bayrak devletince düzenlenmiş bir sertifika şeklinde olmalıdır. Bu başvuru, geminin bağlı bulunduğu klas kuruluşundan alınan geminin klas şartları ve standartlarına tamamı ile uyduğunu belirten, hangisi uygunsa bir sertifika şeklinde olmalıdır.

6.8 İtirazlar

Gemi donatanı veya işleteni veya liman otoritesinin bulunduğu ülkedeki gemi donatan veya işleteni temsilcileri tarafından, liman idaresince alınan tutulma ve giriş yasağı kararına karşı itiraz hakkı bulunmaktadır. İtiraz hakkı konusunda gemi kaptanı uygun bir şekilde bilgilendirilecektir. Yapılan itiraz geminin tutulma veya giriş yasağı kararının askıya alınmasına neden olmayacaktır. Yani itiraz geminin tutulmasının veya Memorandum limanlarına giriş yasağı kararını ortadan kaldırmayacaktır.

Liman idareleri Memoranduma göre yürütmüş oldukları kontrollerde, gemileri gereksiz yere tutmamak veya geminin geciktirilmesine neden olmamak için bütün çabayı göstereceklerdir. Haksız şekilde geminin tutulduğu veya geciktirildiği durumların mevcudiyetinde ispatla yükümlü gemi donatan veya işletenleridir. Haksız gemi tutulmaları ve geciktirilmeleri ile ilgili kanuni haklar uluslararası sözleşmelerde saklıdır.

6.9 Kontrol ve Tutulma ile İlgili Bulunması Gerekli Bilgiler

1. Tutulmada gerekli bilgiler:

- Geminin adı
- IMO Numarası
- Geminin Cinsi
- Tonajı
- Geminin emniyet sertifikasındaki inşa yılı
- Şirketin adı ve adresi

- Geminin sıvı veya katı dökme yük taşıdığında geminin seçiminden sorumlu kiracı adı, adresi ve kira tipi
- Bayrak devleti
- Geminin klas veya klas kuruluşları
- Uluslararası sözleşmelerin uygulanması bakımından bayrak devleti adına sertifika düzenleyen klas kuruluşu veya kuruluşları ve/veya olabilecek diğer taraflar
- Hangisi uygunsa, en son genişletilmiş sörvey yapılan liman ve tarihi, tutulma
- En son special (5 yıllık sörvey) sörveyin yapıldığı liman ve tarihi ile bu sörveyi yapan kuruluşun adı.
- Son 24 aydaki tutulma sayısı
- Tutulan liman ve ülke
- Tutulmanın kaldırıldığı tarih
- Gün olarak tutulma süresi
- Bulunan eksikliklerin sayısı ve tutulma nedeni
- Tutulmaya müteakiben liman otoritesince veya klas kuruluşunca alınan önlemler
- Gemi memoranduma taraf bir ülke limanına giriş yasağı verilmişse bu tedbir kararının alınması sebepleri
- Tutulmaya neden eksikliklerde sorumluluğu olan klas kuruluşu veya özel kuruluşların belirtilmesi
- En yakın bir tersaneye gitmesi için izin verilen gemi veya memorandum bölgesi limanlarına giriş yasağı verilen gemi için alınan tedbirler, şeklindedir.

2. Kontrol ile ilgili olarak gerekli bilgiler:

- Geminin adı
- IMO Numarası
- Tonajı
- İnşa yılı
- Şirketin adı ve adresi
- Geminin sıvı veya katı dökme yük taşıdığında geminin seçiminden sorumlu kiracı adı, adresi ve kira tipi
- Bayrak devleti

- Uluslararası sözleşmelerin uygulanması bakımından bayrak devleti adına sertifika düzenleyen klas kuruluşu veya kuruluşları ve/veya olabilecek diğer taraflar
- Geminin klas veya klas kuruluşları
- Kontrolün yapıldığı tarih, liman ve ülke
- Eksikliklerin niteliği ve sayısı[39]

6.10 Hedef Faktörü

Standardaltı gemileri belirlemek için bir hedefleme sistemi geliştirilmiştir. Öncelikli denetlenecek gemiler açısından hedef faktörlerini belirleyen kriterler aşağıda çıkarılmıştır.

1. Taraf ülkelerin limanlarına ilk defa veya 12 ay ve daha fazla bir süredir bu limanlara uğramamış olan gemilerin Limanlara gelişlerinde,
2. Son altı ay içerisinde herhangi bir otorite tarafından kontrol edilmeyen gemiler,
3. Yasal olarak geminin taşımak zorunda olduğu belgeleri, otoritenin tanımadığı klas kuruluşlarınca düzenlenmiş gemiler,
4. MOU'nun yıllık raporunda kara listede bulunan bayrak devletlerinin gemileri,
5. Bir otorite tarafından, bir geminin aşağıda belirlenen şartlarda limanından ayrılmasına izin verilen gemiler
 - eksikliğin limandan kalkışından önce giderilmesine,
 - eksikliğin gelecek limanda giderilmesine,
 - eksikliklerin 14 gün içerisinde giderilmesine,
 - belirlenmiş diğer şartlardaki eksikliklerin bulunduğu,
 - gemi ile ilgili tedbirlerin alınıp ve tüm eksikliklerin giderildiği gemiler.
6. Eksiklikler sayısına bağlı olarak daha önceki kontrolde eksikliği bulunan gemiler,
7. Daha önceki limanda tutulan gemiler,
8. Liman devleti kontrollerine dayanak olan uluslararası sözleşmelere taraf olmayan bayrak devletlerinin gemileri,
9. Klasla ilgili eksiklikleri ortalamanın üzerinde olan gemiler,
10. Aşağıda gösterilen gemi kategorileri,
 - 3000GT ve 15 yaştan büyük petrol tankerleri
 - 12 yaştan büyük Dökme yük gemileri

- 15 yaştan büyük Ro-Ro yolcu ve hızlı yolcu araçları dışındaki yolcu gemileri
- 10 yaşından büyük gaz ve kimyasal tankerleri

11. Yukarıdaki gemi kategorilerinin dışındaki 13 yaşından büyük diğer gemiler

Hedef faktörü hesaplaması iki kısımdan oluşmaktadır.

- Cins faktörü
- Geçmişteki kontrol faktörü

Bu faktörlere bağlı olarak gemiler hesaplamaları yapılmaktadır. Hesaplamalarda:

- Yıllık yayınlanan raporda kara listede bulunan bayraklar hedef bayrak devleti olarak alınmaktadır.

- Avrupa birliğinin tanıdığı klas kuruluşuna ait gemi olup olmadığı,
- Geminin belirlenmiş hedef gemi cinsi olup olmadığı,
 - a) 12 yaşından büyük dökme yük gemisi,
 - b) 10 yaşından büyük gaz tankeri
 - c) 10 yaşından büyük kimyasal tanker
 - d) 3000 GT'dan büyük ve 15 yaşından büyük petrol tankerleri veya
 - e) Yolcu gemileri/Ro-Ro ferileri

- Hedef gemi cinsleri dışındaki 12 yaşından büyük diğer gemiler ve yolcu gemileri

- Bütün uluslararası sözleşmeleri tanıyan bayrak devleti olup olmadığına,

- Klas eksiklik oranının ortalamanın üzerinde olması,

- Son 12 ay içinde bölge limanlarına girip girmediği,

- 6 ay içinde kontrol edilip edilmediği,

- Geçmiş 12 ay içinde tutulmanın kaç kez olduğu,

- Son 12 ay içinde yapılmış olan kontrollerdeki eksikliklerin sayısı,

- En son kontrolde çıkan eksiklikler

bir puanlama sisteminde hesaplanarak hedef faktörü bulunmaktadır.

6.11 Kontrol Kampanyaları

Paris MOU belli süreler için kontrol kampanyaları düzenlemektedir. Her kampanya uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan gerekliliklerinin belli kurallarına odaklanmaktadır. Özellikle 2005 ve 2006 yılları GMDSS gerekleri ile MARPOL73/78

Ek.1 kurallarının gerekliliklerine odaklanmıştır. Ayrıca 2007 için yeniden ISM kod gerekleri için kampanya yapılacağı kararı alınmıştır.

6.12 Kara/Gri/Beyaz Liste

Bayrak devletleri, istatiki bilgiler ışığında Paris MOU limanlarına gelen ve liman devleti kontrolüne tabi tutulan gemileri gerek kontrol sayısı ve gerekse tutulma sayısına bağlı olarak kara, gri ve beyaz listede gösterilmektedirler. Kara liste ülkeleri hedef bayrak devleti olarak hedef faktörü hesabında dikkate alınmaktadır. 2004 yılında yayımlanan listeye göre üye ülkelerden Güney Kıbrıs, Malta ve Litvanya kara listeden çıkararak gri listeye girmişlerdir. Bulgaristan da gri listede yer almaktadır. Ancak üyeliğe aday ülkelerden Romanya ve Türkiye kara listede yer almaktadır. Romanya da kara listede orta riskli ülke konumunda bulunmaktadır. Ülkemiz Türkiye ise yüksek riskli ülkeler içinde bulunması Avrupa birliğine üye olacak ülkelerden olması nedeniyle bu ülkeler arasında en kötü durumda olduğu Tablo 6.4’de gösterilmektedir[40].

Tablo 6.4: Kara-Gri Liste

Bayrak Devletleri	Denetimler 2002-2004	Tutulmalar 2002-2004	Kara ve Gri Listedeki Yeri	Risk Durumu
Slovakya	33	10	Kara Liste	Çok Yüksek
Türkiye	2377	358	Kara Liste	Çok Yüksek
Romanya	164	20	Kara Liste	Orta
Croatia	186	16	Gri Liste	-
Estonya	245	18	Gri Liste	-
Bulgaristan	288	21	Gri Liste	-
Malta	4432	307	Gri Liste	-

Ancak 2006’da yayınlanan rapora göre Avrupa birliğine üye olacak Romanya’da kara listeden uzaklaşmıştır. Sadece Türkiye ve Slovakyanın Kara listede kaldığı Şekil 6.1’de gösterilmektedir[41].

RİSK DURUMU	ÜLKELER
VERY HIGH RISK (ÇOK YÜKSEK RİSKLİ)	KORE
	ARNAVUTLUK
	TONGA
	HONDURAS
	COMOROS
	GÜRCİSTAN
	SLOVAKYA
	BOLIVYA
HIGH (YÜKSEK)	SURİYE
	KAMBOÇYA
	CEZAYİR
	LÜBNAN
MEDIUM TO HIGH (YÜKSEK-ORTA ARASI)	ST. VINCENT & GRENADINES
	TÜRKİYE
MEDIUM (ORTA)	BREZİLYA
	MISIR
	UKRAYNA
	TAYVAN

Şekil 6.1: AB’ye Katılacak Ülkelerin Risk Durumu

6.13 Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı

Erika deniz kazasından sonra, deniz güvenliği sistemini tümü ile Birliğe üye ülkelerde sağlamak için oluşturulmuştur. Asıl amacı deniz kirliliği, denizde can kaybı ve deniz kazaları riskini azaltmaktır. Genel olarak ajans, gemilerden kaynaklı kirlilik ve deniz güvenliği ile ilgili konularda bilimsel ve teknik çalışmalar yaparak komisyona sunmaktır. Bu çalışmalar neticesinde birliğin denicilikle ilgili hukuki düzenlemeleri ile değişiklikleri yapmak, alınan tedbirlerin uygulanmasını, efektif değerlendirmelerinin

yapılmasıdır. Üye ülkelerin denizcilik otoriteleri ile işbirliği içinde bulunmaktadır. Aktif olarak Liman Devleti Kontrol rejimini güçlendirme, birlik tanınmış klas kuruluşlarını izleme, deniz kazaları inceleme metodolojisini geliştirme, tüm birlik içinde gemi trafik izleme ve bilgi sisteminin kurulması görevleri bulunmaktadır.

7. DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ TÜRKİYEDEKİ UYGULAMALAR

Ülkemizde deniz güvenliği ile ilgili uygulamalar üç ana başlık altında ele alınabilir. Bunlar;

- Bayrak devleti uygulamaları

Bayrak devleti kontrolünün amacı; ulusal ve uluslararası sularda denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak, ulusal mevzuat ve ülkelerce taraf olunan/kabul edilen sözleşme, karar, kural, kod, sirküler ve diğer metinler gereğince, bayrağını taşıdığı gemilerin yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında tabi olacakları güvenlik ve yeterlik gereklerinin gözetim ve denetimi kapsamında, test, muayene, onay ve belgelendirme hizmetlerini, bu hizmetlerin idare adına yürütecek kuruluşların (Gemi Klas Kuruluşları) seçimi, yetkilendirilmeleri, denetlenmelerinde önceden belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir.

-Liman Devleti uygulamaları

Liman devleti kontrolü, uluslararası taşımacılıkta kullanılan limana sahip devletlerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemiler, gemi adamları, gemi yönetim ve işletilmesinin, deniz güvenliği ve deniz çevresi kirliliği önleme ve kontrolü kapsamında IMO'nun yürürlükte bulunan uluslararası sözleşme gereklerine uygunluğunun kontrolüdür. Yani bayrak devletinin uluslararası sözleşmelerden gelen sorumluluklarını yerine getirip getirmediğinin sorgulanması ve standartlara uymayan standartaltı gemilerin tespiti. Birçok uluslararası sözleşmede liman devleti kontrolü ve liman devleti kontrol görevlileri ile ilgili hükümler bulunmaktadır.

-Kıyı devleti uygulamaları

Kıyı devletinin karasuları üzerinde var olduğu egemenliğinin zararsız geçiş müessesesiyle sınırlandırıldığı kesin ve açıktır. Yüzyılların uygulaması sonucu ortaya çıkan bu hak ya da yetki, her gemiye, her ülkenin karasularından zararsız geçiş yapma

olanağı tanımaktadır. Bugün, her kıyı devleti bu zararsız geçiş hakkını kabul etmektedir. Bu düzenlemeler uluslararası deniz hukukundaki düzenlemelerden kaynaklanmaktadır. Egemenlik (hakimiyet) mutlak bir yetki ya da hak anlamına geldiği için, kıyı devletinin zararsız geçişe razılığı, egemenliğin sınırlanması anlamına gelir; gerçek durum budur. Kıyı devleti, karasularından geçen ticaret gemilerinin masum geçişlerine katlanmak yükümü altındadır.

Uluslararası deniz hukuku sözleşmelerindeki düzenlemeler şöyle özetlenebilir.

a- Kıyı devleti karasularında egemendir.

b-Kıyı devleti masum geçiş yapan gemiye, geçiş masum olduğu sürece katlanmakla yükümlüdür.

c- Kıyı devleti, güvenlik, denizaltı kablolarının korunması, canlı kaynakların korunması, balıkçılık gibi nedenlerle masum geçiş yapacak gemilerin uyması gereken kurallar koyabilir. (Masum geçişi düzenleme yetkisi)

d- Kıyı devleti masum geçişi erteleyebilir.

Görüldüğü gibi, kıyı devletinin egemenlik yetkisi, zararsız geçişe ait kurullarla bir ölçüde sınırlanmakta; buna karşılık, kıyı devletine, esas itibarıyla katlanmak zorunda olduğu yabancı geminin masum geçiş hakkıyla ilgili sınırlamalar yapma yetkisi tanınmaktadır. Ülkemizin, Türk boğazlarına ve uzun bir kıyı şeridine sahip bir ülke konumunda olması nedeniyle de kıyı devleti sorumlulukları çok önemlidir. Halen Türk boğazlarından yabancı bayraklı gemilerin transit geçişi esnasında, gemilerin kontrol işlemleri gerekulusal ve gerekse uluslararası sözleşmeler gereği yapılmaktadır.

7.1 Türkiyede Bayrak Devleti Uygulamaları

Ülkemizde bayrak devleti uygulamaları 7 bölgeden oluşan Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Bölge Müdürlüklerince yürütülmektedir. Bölge Müdürlüklerinde bulunan Gemi Sörvey Kurullarında görevli memurlarca yürütülen Bayrak Devleti Kontrollerinin etkin ve verimli olamamasından dolayı ülkemiz uluslararası alanda gemileri açısından kötü bir durumdadır.

Memurlarca etkin ve verimli bir kontrol sağlanabilmesi için hukuki düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Ancak devletin memurlarınca yürütülen bayrak devleti uygulamalarında temel alınmış mevcut hukuki düzenlemelerin; gerek güncelleşmemiş

ve gerekse uluslararası yürürlükteki konvansiyonlardan önce yayınlanması nedeniyle, bu uluslararası düzenlemelere göre tadil edilememesinden dolayı ihtiyaca cevap verebilecek durumdan çok uzaktadır. İnsan kaynakları açısından son derece yeterli bulunan ülkemiz idaresinde, hizmet içi eğitimle bu insan kaynakları desteklendiğinde etkinliğinin artacağı kuşkusuzdur. Ancak mevcut organizasyon çatısı ve hukuki yapı ile ülkemizin denizcilikte hak ettiği yeri alması mümkün görülmektedir.

Ülkemizin aşağıdaki temel Konvansiyonlara taraf olmuş, ancak bazı değişikliklerine hala taraf olmadığı görülmektedir. Denizde güvenliğe katkı sağlayan denizci ülkeler bu konvansiyonları gecikmeksizin tanımaları ve taraf olmaları gerekmektedir. Ülkemizin Konvansiyonlar açısından durumu Tablo 7.1’de gösterilmiştir.

Bütün bu sayılan uluslararası sözleşmelerin yanısıra, bayrak devleti uygulamaları kapsamında, uygulamalara dayanak oluşturan iç hukuki düzenlemeler de mevcuttur. Ancak bu düzenlemelerin çok eski olması ve dilin yalın anlaşılabilir olmaması nedeniyle uygulanabilirliği çok zor, bazılarının ise hemen hemen hiç yoktur. Bu düzenlemelerden bazıları;

- 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun 14.01.1982 yılında kabul edilmiştir.
- 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 10.06.1946 tarihinde kabul edilmiştir.
- 618 sayılı Limanlar Kanunu 14/4/1941 tarihinde kabul edilmiştir.
- 2813 sayılı Telsiz Kanunu 05.04.1983 tarihinde kabul edilmiştir.
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
- Gemi Bayrak Şahadetnamaları Hakkında Nizamname
- Gemi sicili Nizamnamesi
- Gemilerde Yolcuların Sıhhi Emniyeti Hakkında Nizamname
- Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük
- Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük
- Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü
- Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Tablo 7.1: Türkiye'nin Konvansiyonları Tanıma Durumu

Uluslararası Temel Tanınması Gereken Konvansiyonlar	Konvansiyonları Tanıma
IMO Konvansiyonu 48	Evet
IMO Değişiklikleri 91	Hayır
IMO Değişiklikleri 93	Evet
SOLAS/74	Evet
SOLAS Protokol 78	Hayır
SOLAS Protokol 88	Hayır
Yükleme Sınırı/66	Evet
Yükleme Sınırı Protokolü 88	Hayır
Tonaj/69	Evet
COLREG/72	Evet
STCW/78	Evet
STCW-F/95	Hayır
SAR/79	Evet
INMARSAT/76	Evet
INMARSAT Değişiklikleri 94	Evet
INMARSAT Değişiklikleri 98	Evet
MARPOL 73/78 (Ek I/II)	Evet
MARPOL 73/78 (Ek III)	Hayır
MARPOL 73/78 (Ek IV)	Hayır
MARPOL 73/78 (Ek V)	Evet
MARPOL Protokol 97(Ek VI)	Hayır
CLC/69	Hayır
CLC Protokol 76	Hayır
CLC Protokol 92	Evet
Stokholm Anlaşması 96	Hayır
FUND Protokol 92	Evet
SALVAGE789	Hayır
OPRC/90	Evet
OPRC/HNS 2000	Hayır

- 150 Gros Tonilatodan Küçük Yolcu ve Yük Taşıyan Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları veya Yük Hadleri Hakkında Yönetmelik
- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik
- Dökmeyük Gemilerinin Güvenli bir Şekilde Yüklmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik
- Gemi Adamlarının İkamet yerleri, Sağlık ve İaşelerine dair Yönetmelik
- Gemi Teçhizatı Yönetmeliği
- Gemi ve Su araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik
- Gemi Adamları Yönetmeliği
- Gezi Tekneleri Yönetmeliği
- Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği
- Ro/Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliği
- Telsiz Operatör Yeterlilikleri ve Sınav Yönetmeliği
- Telsiz Yönetmeliği
- Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine dair Yönetmelik
- Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği
- VHF Deniz Telsizlerinin Performans ve Standartları ve Ölçme yöntemleri hakkında Yönetmelik
- Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemideki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik, gösterilebilir.

Ülkemizin bu iç hukuk düzenlemeliyle etkin bir Bayrak Devleti uygulamasının sağlanması mümkün olmayacağı açıktır. Kontrollerin etkin ve verimli olabilmesi için kontrollere ilişkin taraf olunan uluslararası sözleşmelerin tanınması ve zaman içinde değişiklikler ve protokollerinin de kabul edilerek tanınması ve iç mevzuatımıza tadil edilmesidir. Denizci devletlerin deniz güvenliği ile ilgili hukuki alt yapılarının ülkemizin hukuki yapısına adapte etmek ve gerekli düzenlemeleri zamanında takip ederek düzenlemeleri bu değişikliklere göre tadil yapmakla mümkün olabilecektir.

7.1.1 Gemi İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarımı

Gemiler kızağa konmaları ile hukuki bir kimliğe kavuşmalarından dolayı ve ülkemiz gemi inşa sektörünün büyük gelişmeler sağlaması nedeniyle, gemi inşa sektörü çok önem arz etmektedir. Öncelikli olarak gemilerin klaslı olarak inşası, tadilatı gerekliliği uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan zorunluluk olmasına rağmen, ülkemizin bu zorunlulukla ilgili iç hukuk düzenlemesi olmaması nedeni ve mevcut olan hukuk düzenlemesinin yanlış yorumlanması nedeniyle, gemiler klassız inşa ve tadilat edilmektedirler. Böyle bir uygulama ancak üçüncü dünya ülkelerinde mevcuttur. Denizcilikte ileri ve söz sahibi olma iddiasında bulunan ülkemizin son zamanlardaki bütün mevcut uluslararası düzenlemelere rağmen halen klassız gemilerin inşasına ve tadilatına izin verilmesi denizde güvenliğe vermiş olduğu önemle bağdaşmayacağı açıktır. Bugün ülkemizin liman devleti kontrollerinde kara listede olması ve etkin bir Bayrak Devleti Kontrolünün yapılamamasının temel sorunu gemilerin klassız yapılmalarıdır. Bazı klaslı yapılan gemilerde uluslararası klas kuruluşlarında bulunması gerekli asgari yeterlilikleri bulunmayan ulusal gemi klas kuruluşunca klaslanmaktadır. Ulusal klas kuruluşunun gerek kurallar bazında ve gerekse yapı olarak IACS üyesi Klas kuruluşları gibi olmaları sağlanmalıdır.

Ülkemizde 17 Ağustos 1999 depreminden sonra, binaların yapımında proje ve kontrollerin yapılma zorunluluğu bulunmasına rağmen, bir binadan, apartman dairesinden daha önemli hava koşulları ile klrşı karşıya olan ve bir şehir olarak da adlandırılabilir gemilerle ilgili olarak yıllarca zorunlu hukuki ve teknik düzenlemelerin olmaması ve bulunan düzenlemenin de yanlış yorumlanması ve günümüz ihtiyaçlarına cevap verememesi, gemilerimizi dünya denizciliğinde bugünkü kötü durumuna getirmiştir. Son yıllarda getirilen bazı hukuki ve teknik düzenlemeler de uluslararası düzenlemelerden uzak olup kısır düzenlemelerdir.

7.1.2. Gemi İthalleri

Bu konuda da mevcut ve yeni yapılan hukuki ve teknik düzenlemelerin uluslararası düzenlemelerden uzak olması nedeniyle son yıllarda IACS üyesi klasların güvenlikle ilgili gereksinimlerini yerine getirmeyen gemiler, ülkemizin milli klasına kolayca geçiş

yaparak ithalleri gerçekleştirilmektedir. Diğer taraftan da uluslararası tanınmamış klas kuruluşlarına (IACS üyesi olmayan) klaslanmış gemiler kolayca ülkemiz milli klas kuruluşuna geçerek ithallerini sağlayabilmektedirler. Bunlarla ilgili ithal düzenlemelerin uluslararası normlarda olması gerekirken bu normlardan uzak uygulamalar ve mevzuatımızdaki boşluklardan dolayı uluslararası güvenlik kurallarından yoksun gemiler bu yollarla ithal edilmektedir. Böylece bu gemiler Türk bayrağına geçerek tescil edilebilmektedirler.

7.1.3 Gemi Sörvey Kurulları(GSK)

Gemilerin bayrak devleti kontrollerinden sorumlu bu kurullar, Bölge Müdürlükleri bünyesinde kurulmuş olup Gemi Kaptanı, Gemi İnşa mühendisi, Gemi Makinaları İşletme Mühendisi ve Mühendislerden oluşmaktadır. Bu kurullar başkanı ve gemi sörvey kurulu uzmanlarından müteşekkildir. Ancak bir kurul olarak görev yapmamaktadırlar. Mesleki branşlaşma olmasına rağmen, bu branşlaşma gerçekte bulunmamaktadır. Bu itibarla mesleki alanların dışında yapılan kontrollerde büyük hatalar yapılabilmektedir. Ayrıca bu kurullara, Bayrak devleti kontrolünün dışında yoğun bir iş yükü verilmesi nedeniyle ve bu yoğun iş potansiyeli kurul uzmanlarının, gemi güvenlik kontrollerini olumsuz etkilemektedir.

Kontrollerden sorumlu bu kurullarda görevli memurların bilgilerinin güncellenmesi ve meslek içi eğitime önem verilmesi gerekmektedir. Ayrıca memurların çalışma usul ve esasları belirlenerek uygun bir yapıya oturtulması ve gerekli teknik altyapı, ekipman, araç ve gereçlerle desteklenmesi büyük bir önem arz etmektedir.

7.2 Türkiyede Liman Devleti Kontrol Uygulamaları

Ülkemizde iki uluslararası bölgesel liman devleti kontrolü mutabakat zaptına göre liman devleti kontrolleri yürütülmektedir. Bunlar Karadeniz Bölgesi “Black Sea (MoU)” ve Akdeniz Bölgesi “Mediterranean (MoU)” dur.

Gemiler Bölge Müdürlüğü bağlısı limanlara geldiğinde Liman Başkanlıklarınca limana gelen gemiler Bölge Müdürlüğüne bildirilmekte ve Bölge Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulunda görevli liman devleti kontrolü yapacak kadrolu GSK Uzmanları veya

sözleşmeli Klavuz yardımcısı, Klavuz, Mühendis ve Baş Klavuzlar tarafından kontrol edilecek gemiler seçilmektedir. Denetlenen gemiler Karadeniz MoU'da veri tabanına girilerek takip edilebilmekte, ancak hala Akdeniz Bölgesel kontrolüne göre kontrol edilen gemiler ise bir veri tabanına göre bilgileri girilememektedir.

Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Liman Devleti Kontrol mutabakatının belirlediği çerçevede liman devleti denetimlerini yürütmektedir. Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Kontrol Mutabakatları Paris Mou örnek alınarak hazırlanmıştır. Ancak Paris MoU, Avrupa Birliği'nin bazı direktif ve hukuki düzenlemelerinden dolayı diğerlerine göre daha sıkı önlemler getirmiştir.

7.2.1 Ülkemiz açısından Karadeniz Bölgesi Memorandumu (Black Sea MoU)

Üye ülkeler, limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunu kontrolünü sağlamak için yapılan bir anlaşmadır. Ancak gemilerin limanlara girişinin engellenmesi veya limanı terk prosedürü veya memorandum limanlarına girememe prosedürleri bulunmamaktadır. Yani substandart olarak belirlenen gemiler eksikliklerini tamamlamalarına müteakip tutulmaları kaldırılmaktadır. Bu durum, bölgede bulunan deniz alanlarının özellikle IACS üyesi olmayan klas kuruluşlarınca klaslanmış gemiler veya klaslı olmayan gemilerle işgal edilmesine sebep olmuştur. Bu memorandum dahilindeki limanlara gelen gemiler daha çok ya klassız yada IACS üyesi olmayan klaslara ait gemiler olup deniz güvenliğini olumsuz etkilemektedirler. Bu itibarla bu bölge içinde bulunan ülkemizde dahil üye ülkelerin sahillerinde büyük oranlarda ölümlü gemi batmaları, çätma, gemi su alama olayları yaşanmaktadır. Bu memorandum içerisinde Karadenizde bulunan limanlarımıza gelen gemiler memorandum kapsamında Liman Devleti Kontrolleri yapılmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığına bağlı İstanbul, Samsun ve Trabzon Bölge Müdürlüklerine bağlı limanlardan, Amasra, Bartın, Cide, Fatsa, Gerze, Giresun, Görele, Hopa, İğneada, İnebolu, Ayancık, Karasu, Kdz.Ereğli, Kefken, Ordu, Pazar, Rize, Samsun, Sinop, Sürmene, Şile, Tirebolu, Trabzon, Ünye, Vakfıkebir, Zonguldak liman başkanlıklarında, Karadeniz MoU mutabakatı altında Liman Devleti Kontrolleri yapılması gerekmektedir. Liman Devleti Kontrolü yapmak zorunluluğu nedeniyle bu

limanlardan Bartın, Giresun, Rize, Samsun, Trabzon, Kdz.Ereğli, Zonguldak limanlarında yoğun deniz trafiği nedeniyle, görevliler istihdam edilmekte ve Liman Devleti kontrolleri yapılmaktadır.

7.2.2 Ülkemiz açısından Akdeniz Bölgesi Memorandumu (Mediterranean MoU)

Üye ülkeler, limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunu kontrolünü sağlamak için yapılan bir anlaşmadır. Ancak gemilerin limanlara girişinin engellenmesi veya limanı terk prosedürü veya memorandum limanlarına girememe prosedürleri bulunmamaktadır. Yani substandart olarak belirlenen gemiler eksikliklerini tamamlamalarına müteakip tutulmaları kaldırılmaktadır .Bu durum bu bölgede özellikle IACS üyesi olmayan klas kuruluşlarınca klaslanmış gemiler veya klaslı olmayan gemilerle işgal edilmiştir. Bu memorandum dahilindeki limanlara gelen gemiler daha çok ya klassız yada IACS üyesi olmayan klaslara ait gemiler olup deniz güvenliğini olumsuz etkilemektedirler.

Bu memorandum içerisinde Akdenizde bulunan limanlarımıza gelen gemiler memorandum kapsamında Liman Devleti Kontrolleri yapılmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığına bağlı İstanbul, Antalya, İzmir, Çanakkale ve Mersin Bölge Müdürlüklerine bağlı limanlardan; Antalya, Alanya, Aliağa, Ambarlı, Anamur, Ayvalık, Bandırma, Bodrum, Botaş, Bozcaada, Çanakkale, Çeşme, Datça, Dikili, Edremit, Enez, Erdek, Fethiye, Finike, Foça, Gelibolu, Gemlik, Göcek, Gökçeada, Güllük, İskenderun, İzmit, İzmir, İstanbul, Karabiga, Kaç, Kemer, Kuşadası, Karataş, Marmara adası, Mersin, Marmaris, Mudanya, Silivri, Taşucu, Tekirdağ, Tuzla ve Yalova liman başkanlıklarında Akdeniz MoU altında Liman Devleti Kontrolleri yapılması gerekmektedir. Liman Devleti Kontrolü yapmak zorunluluğu nedeniyle bu limanlardan Antalya, Aliağa, Ambarlı, Bandırma, Bodrum, Botaş, Çanakkale, Çeşme, Gemlik, Güllük, İskenderun, İzmit, İzmir, İstanbul, Kuşadası, Mersin, Tekirdağ limanlarında yoğun deniz trafiği nedeniyle, görevliler istihdam edilmekte ve Liman Devleti kontrolleri yapılmaktadır.

8. TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ

Liman devleti kontrolü, uluslararası taşımacılıkta kullanılan limana sahip devletlerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemiler, gemi adamları, gemi yönetim ve işletilmesinin, deniz güvenliği, emniyeti ve deniz çevresi kirliliği önleme ve kontrolü kapsamında IMO ve ILO'nun yürürlükte bulunan uluslararası sözleşme gereklerine uygunluğunun kontrolüdür. Yani bayrak devletinin uluslararası sözleşmelerden gelen sorumluluklarını yerine getirip getirmediğinin sorgulanması ve standartlara uymayan standart altı gemilerin tespitidir.

Önceleri ülkeler kendi olanakları çerçevesinde, özellikle denizci ülkeler etkin bir şekilde Liman Devleti Kontrollerini gerçekleştirmişlerdir. Ancak IMO bu imkanların bölgesel bazda değerlendirilmesi fikrinin oluşması nedeniyle bölgesel memorandumlar oluşturulmuştur.

Şu anda dünya denizlerinde Türk bayraklı gemilerin Liman Devleti Kontrolüne tabi olabileceği dünya denizlerini kapsayan 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolü Anlaşması bulunmaktadır. Bunlar;

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

Bu 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolünden başka Amerika Birleşik Devletleri (USA), bölgesel anlaşmalara üye olmayarak, kendi ulusal kanunlarından kaynaklanan

kodlar ve kurallar ve uluslararası düzenlemeler paralelinde USCG diye anılan Liman Devleti Kontrolünü etkin bir şekilde bölgesinde uygulamaktadır. Uygulamalarında da Amerika Birleşik Devletleri bölgesinde gemi denetimlerini en sıkı uygulayan ülke özelliğini taşımaktadır.

- Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG)

Ayrıca herhangi bir bölgedeki Liman Devleti Bölgesel kontrol anlaşmasına üye olmayan ülkelerde kendi limanlarına gelen gemileri Liman Devleti Kontrolü yapma yetkileri bulunmaktadır. Bu itibarla limanı olan ülkeler uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan hak ile ülkemiz bayrağındaki gemileri herhangi bir bölgesel memoranduma üye olmamalarına karşı kontrol edebilmektedirler.

8.1 Türk Bayraklı Gemilerin Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU) açısından durumu

Paris MoU'ya göre öncelikli kontroller çeşitlilik arz etmektedir. En önemli kriter ise bayrak devletinin durumudur. Bölgesel liman devleti kontrollerinden birisi olan Paris memorandumuna Avrupa Birliğine dahil ülkelerin büyük çoğunluğu üyedir. Paris memorandumunun uluslararası düzenlemelerden kaynaklanan hukuki dayanağın yeterli olmadığı durumlarda AB kabul ettiği direktif hükümlerini üye ülkelerin uygulamalarını istemektedir.

Bu direktiflerin uygulanmaya konması neticesinde Avrupa Birliği limanlarına girmesi yasaklanmış gemi listesi 13.11.2003 ve 30.09.2004 tarihlerinde resmi olarak yayımlanmıştır. 22.07.2003 ve 01.11.2003 tarihleri arasında Avrupa Birliği limanlarına girişi yasaklanan Türk Bayraklı gemi adedi bir olup Tablo 8.1'de gösterilmektedir.

Tablo 8.1: Yasaklı Türk Gemileri(2003)

Geminin Adı	IMO Numarası	Gemi Cinsi	Risk Durumu
ŞÖHRET	7227009	Dökme Yük	Çok Yüksek.Riskli

22.01.2002'den 01.11.2003 tarihine kadar tüm tutulmalar göz önüne alındığında bir defa daha tutulmalarında Avrupa Birliği limanlarına girişleri yasaklanacak gemiler listesinde

Türkiye bayraklı gemilerin çoğunluğu oluşturmaktadır. Görüleceği üzere Türk bayraklı gemilerin uluslararası sözleşmelerden doğan zorunlulukları yerine getirme açısından durumu kötüdür. Bu nedenlerle 2002-2003 yılları arasında yapılan değerlendirmede yapılacak olan kontrolde bir defa daha kontrol sonucu tutulacak Türk bayraklı gemiler Tablo 8.2’de gösterilmektedir. Kara listede bulunan ülkemizin çok yüksek riskli olması nedeniyle de gemilerinin, AB limanlarına girişleri dahil ağır tüm tedbirler liman devletleri tarafından alınmıştır. Gerek kara listede bulunmamız ve gerekse hedef ülke olmamız nedeniyle de bayrağımızı taşıyan gemiler AB limanlarına korkarak gitmeye başlamışlardır. Uluslararası deniz ticaretinde böyle bir durum kabul edilebilir değildir. Gemilerimiz uluslararası kurallara uymak yerine AB limanlarına gitmemeyi tercih etmeye başlamışlardı. Bu durum hem denizcilik alanındaki düşmüş olduğumuz prestij kaybına neden olmuş ve navlun piyasasında Türk bayraklı gemileri tercih edenler büyük oranlarda azalmıştır.

AB limanlarında bir defa daha tutulmalarında AB limanlarına giremeyecek gemiler, bu limanlar arasında sefer yapmaktan kaçınarak ülkemizde kabotaj hattında çalışmaya ve Karadenizde kıyısı bulunan ülkelerin limanları arasında ticaretlerine devam etmişlerdir. Çünkü Karadeniz bölgesel memorandumunda standartlı gemiler için limanlara giriş yasaklama prosedürü bulunmamaktaydı. Bu durumu gemiler kullanarak gerek kendi karasularımızı kapsayan kabotaj ve gerekse sıkık kontrollerin yapılmadığı limanlara seferlerini yapmaya devam etmişlerdir.

Yasaklanacak Türk gemileri listesinde yer alan gemilerden bazıları tekrar tutulmaları nedeniyle AB limanlarına girişleri yasaklanmıştır. Belirlenen yasaklanacak gemi cinslerine bakıldığı daha çok tehlikeli yükler taşıyan gemiler ve dökme yük gemilerinden oluşmaktadır. Görüleceği üzere AB’nin limanlarına girişi yasaklama prosedürlerine başlamasından sonra Türk bayraklı gemilerin AB limanlarına girişleri daha zor hale gelmiştir. Çünkü genellikle son yıllarda ikinci el gemi piyasasından yaşlı ve riskli gemilerden olan dökme yük gemileri, ayrıca genellikle taşıdığı yük açısından tehlikeli ve riskli gemi cislerinden olan petrol tankerleri, gaz tankerleri ve kimyasal tankerleri ithal edilmiştir. Bu gemilerin ithallerinde yaş sınırlaması olmadığı için yaşlı gemi olarak ithal edilmişler ve filoya katılmışlardır.

Tablo 8.2: Yasaklanacak Türk Gemileri(2002-2003)

Geminin Adı	IMO No.	Geminin Cinsi	Yaşı	Tutulma	Risk Durumu
SALİH C	7314589	Dökme Yük	30	3	Çok Yüksek riskli
BERRAK N	7632541	Dökme Yük	25	2	Çok Yüksek riskli
GÖKHAN KIRAN	7433696	Dökme Yük	18	2	Çok Yüksek riskli
GÜLLÜK	8009557	Dökme Yük	23	2	Çok Yüksek riskli
HEREKE 4	7404633	Dökme Yük	27	2	Çok Yüksek riskli
HİLAL I	7405819	Dökme Yük	26	2	Çok Yüksek riskli
ODİN BEY	7916727	Dökme Yük	24	2	Çok Yüksek riskli
SAPANCA	7416777	Dökme Yük	28	2	Çok Yüksek riskli
ŞÖHRET	7227009	Dökme Yük	31	2	Çok Yüksek riskli
GOLDEN S	7000243	Kim.Tanker	33	2	Çok Yüksek riskli
METİN KA	7383592	Kim.Tanker	29	2	Çok Yüksek riskli
ALEMDAR I	8836983	Pet.Tankeri	13	2	Çok Yüksek riskli
ALFA STAR	8312629	Dökme Yük	20	1	Çok Yüksek riskli
BARBAROS KIRAN	7433684	Dökme Yük	21	1	Çok Yüksek riskli
BOLKAR	8014382	Dökme Yük	22	1	Çok Yüksek riskli
BOLU	7389833	Dökme Yük	20	1	Çok Yüksek riskli
BURDUR	7389845	Dökme Yük	21	1	Çok Yüksek riskli
C.FİLYOS	8811792	Dökme Yük	13	1	Çok Yüksek riskli
DÜDEN	8005226	Dökme Yük	22	1	Çok Yüksek riskli
ERKAN METE	7527461	Dökme Yük	27	1	Çok Yüksek riskli
GÖKCAN	8124802	Dökme Yük	19	1	Çok Yüksek riskli
GÜLSER ANA	8418289	Dökme Yük	18	1	Çok Yüksek riskli
H.R.KALKAVAN	7640316	Dökme Yük	25	1	Çok Yüksek riskli
HAKKI DEVAL	7433347	Dökme Yük	24	1	Çok Yüksek riskli
K.N. KAÇAR	8325896	Dökme Yük	19	1	Çok Yüksek riskli
KIRAN PACIFIC	7713149	Dökme Yük	17	1	Çok Yüksek riskli
MANYAS I	7533094	Dökme Yük	27	1	Çok Yüksek riskli
MÜZEYYEN ANA	8109034	Dökme Yük	18	1	Çok Yüksek riskli
OSMAN METE	7380485	Dökme Yük	28	1	Çok Yüksek riskli
TAHİR KIRAN	7433713	Dökme Yük	16	1	Çok Yüksek riskli
SERRA DEVAL	7433426	Dökme Yük	23	1	Çok Yüksek riskli
SOLİ	7600079	Dökme Yük	26	1	Çok Yüksek riskli
ZEYNEP ANA	7531242	Dökme Yük	26	1	Çok Yüksek riskli
ESİN S	7024354	Kim.Tanker	33	1	Çok Yüksek riskli
HABAŞ	8208426	Gaz Tankeri	19	1	Çok Yüksek riskli
EMRE BENER	7401514	Pet.Tankeri	27	1	Çok Yüksek riskli
KAPTAN VEYSEL	7721847	Pet.Tankeri	25	1	Çok Yüksek riskli
VELİ ALEMDAR	7326166	Pet.Tankeri	29	1	Çok Yüksek riskli
ANKARA	7615672	Ro-Ro Yolcu	22	1	Çok Yüksek riskli
DERİN DENİZ	6905446	Ro-Ro Yolcu	35	1	Çok Yüksek riskli
K.B.İŞİM	8818300	Ro-Ro Yolcu	13	1	Çok Yüksek riskli

01.11.2003 ve 01.08.2004 tarihleri arasında Avrupa Birliğine üye ülkelerin limanlarına girişi yasaklanan Türk bayraklı gemiler Tablo 8.3’de gösterilmektedir.

Tablo 8.3: Yasaklı Türk Gemileri(2003-2004)

Geminin Adı	IMO Numarası	Gemi cinsi	Risk Durumu
HAKKI DEVAL	7433347	Dökme Yük	Çok Yüksek.Riskli
GÖKHAN KIRAN	7433696	Dökme Yük	Çok Yüksek.Riskli
DERİN DENİZ	6905446	Ro-Ro Yolcu	Çok Yüksek.Riskli

01. Eylül 2004 tarihi ile 31 Mart 2005 tarihleri arasında Avrupa Birliğine üye ülkelerin limanlarına girişi yasaklanan Türk bayraklı gemiler yayımlanmıştır. Bu gemiler 8 adet olup, bu gemilerden iki tanesi Türk Bayraklı gemidir. Bu gemiler ülkemizin kara listede çok yüksek risk kategorisinde olması nedeniyle listeye girmiştir. Bu gemiler dökme yük gemisi BALABAN I ve kimyasal tanker GOLDEN S gemileridir[42].

Avrupa Birliği limanlarına girişi yasaklanan 10 gemiden 1’i Türk Bayraklı daha sonra açıklanan 19 gemiden de 3’ü Türk bayraklı gemilerdir. 2003 yıllarında başlayan Avrupa Birliğinin bu düzenlemeleri ve yasaklanan gemiler resmi olarak ilan edilmektedir. 2005 yılında yayımlanan yıllık rapora göre; sağlık, çevre ve deniz güvenliği açısından gemi tutulmaları daha önceki yıllara göre azalmıştır. 2004 yılında 1187 adet, 2003 yılında 1431 adet, 2002 yılında 1577 adet geminin Paris Memorandumu kapsamında tutulduğu hususu yıllara göre ele alındığında, 2005 yılında 994 tutulma ile karşılaştırıldığında gemi tutulmalarının azaldığı görülmektedir. Özellikle 2004 yılında 1187 adet geminin tutulması, 2005 yılında ise 994 adet geminin tutulması değerlendirildiğinde 193 adet geminin bir önceki yıla göre daha az tutulduğu göz önüne alındığında son 6 yıllık periyotta daha çok sub-standart gemilerin bölgeden uzaklaştırıldığı açık bir göstergesidir. Paris memorandumuna göre yıllara göre kontrol edilen gemilerin sayısı ve buna bağlı olarak kontrol sayılarının artmasına rağmen, gözlemlenen eksiklikler ve gemi tutulmaları azalmaktadır. Türk bayraklı gemilerden 597 adedi kontrole tabi tutulmuş olup, 45 Türk bayraklı gemi tutulduğu Tablo 8.4’de gösterilmiştir. Ayrıca denetimlerin %51.25 ‘inde gemilerimizde eksiklikler tespit edildiği anlaşılmaktadır. Gemilerimizin

tutulma oranı ise % 7.54 olmuştur. Bu durum ülke olarak kara listede olmamıza sebep olmaktadır.

Tablo 8.4: Denetim ve Tutulmalarda Türkiye'nin 2005 Yılındaki Durumu

Bayrak Devleti	Denetimler	Tutulmalar	Eksik tespit edilen denetimler	Tutulma %	Eksik tespit edilen denetimler %
Türkiye	597	45	383	7.54	64.15
Toplam	21302	994	10918	4.67	51.25

597 geminin 383 adedinde eksiklikler tespit edilmiş olup, gemilerimizin %64.15'inde çevre, can ve mal güvenliği açısından uygunsuzluklar görülmüştür. Türkiye, bu tutulma sayısı ile ortalama oran olan %4.67'nin üstünde bir tutulma oranı olan %7.54 ile kara listede yer almıştır.

Tablo 8.5: Yasaklı Türk Gemileri(2005-2006)

Geminin Adı	IMO Numarası	Gemi cinsi	Risk Durumu
BURDUR	7389845	Dökme Yük	Yüksek Riskli
HATİCE AKAR	7433335	Dökme Yük	Yüksek Riskli

01 Nisan 2005 tarihi ile 26 Haziran 2006 tarihleri arasında Avrupa Birliğine üye ülkelerin limanlarına girişi yasaklanan Türk bayraklı gemiler yayımlanmıştır. Bu gemiler 19 adet olup, bu gemilerden iki tanesi Türk Bayraklı gemi olup Tablo 8.5'de gösterilmektedir[43]. Bu gemiler ülkemizin kara listede yüksek risk kategorisinde olması nedeniyle listeye girmiştir. Bütün bu veriler Türk bayraklı gemilerin, Paris Memorandumuna göre öncelikli kontrol edilecek gemiler durumunda olması ve kara listede de yüksek riskli ülke konumunda olmamız gemilerimizin uluslararası sözleşmelere tam uygun olmadığı sonucunu doğurmaktadır.

Ülkemizin 2005 yılında da kara listede bulunduğu Tablo 8.6'de gösterilmektedir. Ancak kara listede Türkiye orta yüksek arası konumunda bulunmaktadır. Ancak 2005 yılında gerek yaşlı gemiler açısından büyük oranlarad filodan ayrılımlar ve filomuzdaki

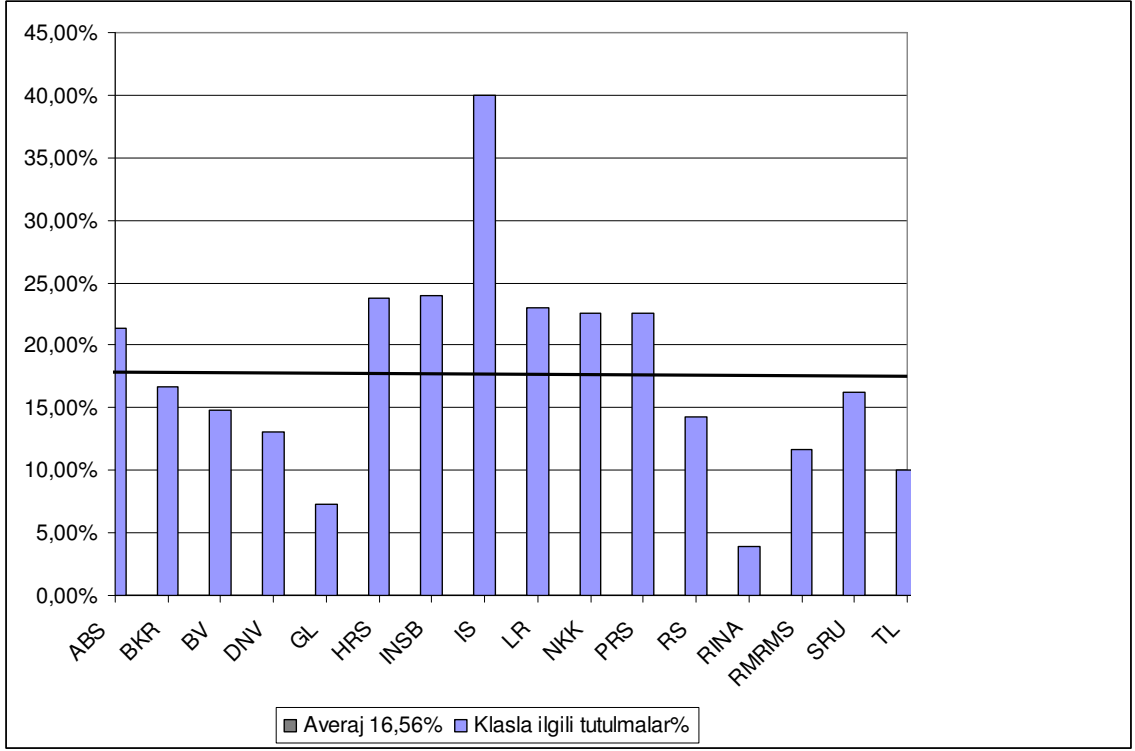
gemilerin yeni gemi olmaları nedeniyle göreceli olarak bir iyileşme olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 8.6: Ülkelerin Kara Listede 2005 Yılındaki Durumları

Bayrak Devleti	Denetimler	Tutulmalar	Gri Limiti	Ülke Risk Durumu	Faktör
Tayvan	39	6	6	Orta	1.09
Ukrayna	606	60	53	Orta	1.34
Mısır	163	20	17	Orta	1.47
Brezilya	48	8	7	Orta	1.63
Türkiye	2122	243	168	Orta Yüksek arası	2.11
St.Vin.&Gre.	2520	333	198	Orta Yüksek arası	2.71
Lübnan	194	35	20	Yüksek	3.24
Cezayir	172	32	18	Yüksek	3.32
Kamboçya	671	112	58	Yüksek	3.46
Suriye	202	38	21	Yüksek	3.50
Bolivya	61	15	8	Çok Yüksek	4.01
Slovakya	108	25	12	Çok Yüksek	4.26
Gürcistan	629	123	55	Çok Yüksek	4.34
Comoros	255	55	25	Çok Yüksek	4.49

İdarece tanınmış klas kuruluşlarından olan ulusal klas kuruluşumuz Türk Loydu(TL), Türk bayraklı tutulan gemilerin kontrollerinde klası ilgilendiren tutulma ile ilgili eksikliklerle ilgili olarak ortalama değer olan ve düz siyah çizgi ile gösterilen % 16.56 değerine yakın olması nedeniyle performansının düşük olduğu Şekil 8.1’de görülmektedir. Ancak bu durum tutulmalarda bayrak devletinin eksikliklerinin daha yüksek olduğunu göstermektedir. Bayrak devleti eksikliklerinin fazla olması bayrak

devleti olarak Türkiyenin uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan gereklilikleri tam anlamıyla yerine getirilmediği sonucunu doğurmaktadır[44].



Şekil 8.1: Milli Klas Kuruluşu TL'nun Durumu

8.2 Türk Bayraklı Gemilerin Asya ve Pasifik (Tokyo MoU) açısından durumu

Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart gemilerin elimine edilmesi ve denizde güvenliğin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amaç edinilmiştir.

Memorandumun ana amacı, üye ülke limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can güvenliği, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının konvansiyonlara uygunluğunu kontrolünü sağlanmasında, üye ülkeler arasında aktivitelerin harmonizasyonu ve koordinasyonun sağlanmasıdır. Türk bayraklı gemiler, dünyanın çeşitli bölgelerindeki mevcut liman devleti kontrol memorandumlarına göre kontrolleri öncelikli olarak yapılması gerekliliği olan bir durumdadır. Türkiye Gri listeden Kara listeye en yakın olan Saint Vincent and

Grenadines'in hemen altında olduğu Tokyo MoU verilerine göre ülkemizin durumu Tablo 8.7'de görülmektedir.

Tablo 8.7: Kara/Gri Listedeki lkelerinTokyo MoU(2003-2005)Durumları

lkeler	Denetimler	Tutulmalar	Siyah/Gri Limit	Listedeki yeri
Kore	1033	403	86	Kara Liste
Honduras	56	25	8	Kara Liste
Mongolya	405	126	37	Kara Liste
Bolivya	63	23	8	Kara Liste
Endonezya	676	171	59	Kara Liste
Dominik	39	12	6	Kara Liste
Kamboçya	3170	621	246	Kara Liste
Vietnam	736	133	63	Kara Liste
Belize	2261	348	179	Kara Liste
Bangladeş	32	7	5	Kara Liste
Tuvalu	199	29	20	Kara Liste
Papau Y. Gine	40	8	6	Kara Liste
Tayvan	390	51	36	Kara Liste
Mısır	51	9	7	Kara Liste
Gürcistan	32	6	5	Kara Liste
Myanmar	123	16	14	Kara Liste
Tonga	74	10	9	Kara Liste
Tayland	832	77	71	Kara Liste
St.Vinc.&Gre.	1247	92	103	Gri Liste
Türkiye	228	18	23	Gri Liste
Malezya	944	67	79	Gri Liste
İran	215	15	22	Gri Liste
Pakistan	36	2	6	Gri Liste

Türk bayraklı gemiler Tokyo MoU kapsamında, 2003 yılında 65 gemi kontrol edilmiş ve 5 gemi, 2004 yılında 91 gemi kontrol edilmiş 8 gemi ve 2005 yılında 72 gemi kontrol

edilmiş 5 gemi tutulmuştur. Bu verilere göre Türkiye bir bayrak devleti olarak Gri listede bulunmaktadır. Ancak toplamda 228 gemi kontrol edildiğinden gemilerimizin küçük bir kısmı bu bölgede çalışmakta olduğunu göstermektedir. Türkiye bir bayrak devleti olarak, 72 gemiden 5 tutulma ile bölgesel tutulma oranı olan %5.21 'in üstünde %6.94 gemi tutulma oranıyla ortalamanın üstünde olması ve kara listeye yakın olmamız nedeniyle ülkemizi kara listeye daha da yakınlaştırmaktadır. Tablo 8.8'de gösterildiği gibi tutulan gemilerden 4 geminin idarece tanınmış klas kuruluşlarından olan ulusal klas kuruluşumuz Türk Loydu(TL) klaslı olmaları da ulusal klasımız performansı ve bayrak devleti performansı açısından önemlidir[45].

Tablo 8.8: Tokyo MoU'da(2003-2005) Yılları Arasında Klasların Durumu

Klaslar	Denetimler	Tutulmalar	Düşük/Orta Limiti	Orta/Yüksek Limiti	Performans Seviyesi
IS	303	24	11	2	Çok Düşük
INSB	457	20	13	3	Düşük
HRS	583	21	18	6	Düşük
INC	101	5	5	0	Düşük
CCRS	64	3	4	0	Orta
RINAVE	75	2	4	0	Orta
TL	706	10	21	8	Orta
RNR	88	0	4	0	Orta
CRS	287	2	10	1	Orta
CCS	485	3	15	4	Yüksek
KRS	506	3	16	4	Yüksek
LR	10710	78	239	190	Yüksek
NKK	5062	33	118	84	Yüksek
BV	8368	49	189	146	Yüksek
ABS	4248	20	100	69	Yüksek
GL	11882	43	263	212	Yüksek

8.3 Türk Bayraklı Gemilerin Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG) açısından durumu

Türk bayraklı gemiler, dünyanın çeşitli bölgelerindeki mevcut liman devleti kontrol memorandumlarına göre kontrolleri öncelikli olarak yapılması gerekliliği olan bir durumdadır. Dünyada çeşitli deniz felaketleri nedeniyle deniz güvenliğinin önemi arttığı oranda, Türkiyede gemilerin güvenliği artmak yerine yaşlı filo ve klassız inşa edilen gemiler, hukuki düzenlemelerin bulunmaması gibi nedenlerle güvenlik kavramı ihmal edilmektedir. Çünkü ülkemizde uygulanan yanlış denizcilik politikaları nedeniyle kara listede olan bir ülke durumuna düşmemizden dolayı, bulunduğu yabancı limanlarda Türk bayraklı gemilerin öncelikli olarak kontrol edilecek gemiler kategorisine girmiştir. Tablo 8.9’da Deniz Güvelliğinde SOLAS Liman Devleti Kontrolleri ve çevre korunması açısından bayrak devletlerinin durumu gösterilmektedir.

Tablo 8.9: Bayrak Devletlerinin Durumu

Bayrak Devletleri	Hedef Puan	Bayrak Devletleri	Hedef Puan
Brezilya	7	Hırvatistan	2
Kamboçya	7	Güney Kıbrıs	2
Honduras	7	Fransa	2
Meksika	7	Gibraltar	2
Portekiz	7	İtalya	2
Rusya Federasyonu	7	Malezya	2
St.Vinc.&Gren.	7	Malta	2
Ukrayna	7	Hollanda Antileri	2
Venezüela	7	Panama	2
-	-	İsveç	2
-	-	Antigua&Barbuda	2

2005 yılında bayrak devletlerinden Belize, Hindistan ve Türkiye listede bulunduğu halde, 2006 yılında listeden çıkmışlardır. Her ne kadar 2002, 2003 ve 2004 yıllarına göre 2005 yılında USCG’a göre hedef bayrak devleti olmamıza rağmen, 2006 yılında hedef

bayrak devleti listesinden çıkmamız, gemilerimizin deniz güvenliğinin arttığı anlamına gelemeyeceği açıktır. Çünkü filo 12 milyon DWT'dan 7-8 Milyon DWT tonlara düşmüştür. Yani filo üçte bir azalmış ve uluslararası sefer yapan gemi sayısı önemli oranlarda düşmüştür. 7-8 milyon DWT filomuzda bulunan gemilerin büyük çoğunluğu da bugün yeni gemilerden oluşmaktadır. Bütün bu gelişmelere rağmen denizde güvenliğin bir parçası olan ISPS kodun gerekleri ile ilgili olarak ülkemiz USCG'da hedef ülke konumunda olduğu Tablo 8.10'da görülmektedir[46]. Bu durum göstermektedir ki, Türkiye bayrağı hedef bayraktır. Ayrıca milli klas kuruluşu olan Türk Loydu klasındaki gemilerin Amerika Birleşik Devletlerine sefer yapan gemiler olmaması nedeniyle hedef klas müessesesi olmasından da şans eseri kurtulmaktayız.

Tablo 8.10: ISPS/MTSA Açısından Ülkelerin Durumu

Ülkeler	Hedef Puan	Ülkeler	Hedef Puan
Bolivya	7	Cayman Adaları	2
Kamboçya	7	Danimarka	2
Cook Adaları	7	Hollanda	2
Honduras	7	Tayland	2
Rusya Federasyonu	7	Türkiye	2
St.Vinc.&Gren.	7	-	

Hedef tanınmış emniyet kuruluşlarından bir tanesinin Türk bir kuruluş olması, ülkemizin deniz güvenliği ve emniyetine verdiği öneme rağmen ülkemiz denizciliği açısından dikkate alınması gereken çok önemli bir konudur. Deniz emniyeti açısından bir Türk denizcilik firmasının hedef şirket olması da ülkemizin dünya bölgesel memorandumlarındaki talihsiz yerinin açık bir göstergesidir.

9. SORUMLU VE ETKİN BİR TÜRKİYE İÇİN MODEL

Türkiye Bayrak ve Liman devleti olarak, sorumlu ve etkin bir ülke olabilmesi, üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yayınladığı deniz güvenliği ile ilgili sözleşmeleri benimsemesi ve taraf olması gerekmektedir. Çünkü çıkarılan sözleşmeler ve düzenlemeler temiz denizler, güvenli ve emniyetli gemilerin dünya denizlerinde seyri sefer yapabilmelerini amaçlamaktadır.

Türkiye'nin de bir bayrak, liman devleti olarak üyesi olduğu, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün denizcilikle ilgili sözleşmelerin hazırlanması ve yayımlanması sırasında da etkinliğinin sağlanması gerekmektedir. Çünkü IMO' nun hazırladığı sözleşmelerin, filomuzun mevcut gemilerine ve yeni inşa edilen, edilecek gemilere etkilerinin değerlendirilmesi, ülkemizin deniz ve çevresine etki değerlendirmesinin belirlenmesi gerekmektedir. Uluslararası konvansiyonların, genellikle gemilere konacak yeni ekipman ve tesisleri içerdiğinden, Türk gemi sanayiinde bu tesis ve ekipmanların üretilme planlamalarının yapılması gerekmektedir.

Bayrak ve Liman devleti Türkiyenin, denizcilik idaresinin, organizasyonel olarak çok hantal olması ve bürokratik işlemlerin fazlalığı nedeniyle idari sistem işleyemez duruma gelmiştir. Özellikle denizciliğin uluslararası hukuk boyutunun bulunması nedeniyle, IMO tarafından yayımlanan sözleşmelerin, uluslararası düzenlemelerin iç hukukumuza tadil edilmesi ve ulusal mevzuatın oluşturulması büyük önem taşımaktadır. Mevcut hukuki düzenlemeler ve talimatların çok sayıda olması ve çeşitli bakanlıklar. Kurum ve kuruluşlar tarafından da denizcilik ile ilgili mevzuat oluşturulması nedeniyle bir mevzuat kirliliği yaşanmaktadır. Bu mevzuat kirliliği ve uluslararası düzenlemelerin, tam olarak iç mevzuatımıza tadil edilmemesi, bayrak ve liman devleti olarak Türkiyenin yükümlülüklerini yerine getirmesini zorlaştırmaktadır. Türkiye, bayrağını taşıdığı gemileri ve limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin, uluslararası sözleşmelere uygunluğunu kontrol etmek sorumluluğu ve yükümlülüğü altındadır.

Bayrak ve liman devleti olarak uygulamalar, çoğunlukla bölge bazında oluşturulan bölge müdürlüklerine bağlı liman başkanlıklarınca ve gemi sörvey kurullarınca yerine getirilmektedir. Türkiye'nin bayrak devleti olarak yeterli insan kaynakları olmasına rağmen, Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlardaki yüksek tutulma oranlarından, Türkiye'nin bayrağını taşıdığı gemileri, etkin ve verimli kontrollerini yapamadığını açıkça göstermektedir. İdari yapıda oluşturulan 7 Bölge müdürlüğü, bürokrasiyi artırmakta etkin ve verimli çalışmayı engellemektedir. Liman devleti olarakta, iki ayrı memoranduma üye olmamız, limanlarımızın bir kısmının Karadeniz Memorandumuna , diğer bir kısmının da Akdeniz memorandumuna dahil olması da karışıklıklara neden olmaktadır. Çünkü Karadenizde bulunan limanlarımızın uygulamaları ile Akdeniz limanlarımızın uygulamaları birbirleri ile aynı olmamaktadır. Türkiye olarak etkin ve verimli bir liman devleti kontrolü yapılamaması nedeniyle de, Türkiye limanları standartta gemilerin uğrak yeri olmuştur.

Türkiyede, halen bir klas kuruluşu kurallarına tabi olmadan, yani klassız olarak gemiler inşa edilmektedir. Ülkemizdeki üzücü depremden sonra, bir binanın dahi kontrolleri daha etkin ve verimli yapılmakta iken, zaman zaman bir kenti andıracak bir geminin klassız yapılması kabul edilebilir değildir. Son yıllardaki deniz kazaları, denizde güvenlik açısından kuralları ağırlaştırırken ülkemizde klassız gemilerin inşası düşündürücüdür. Gemi ithallerinde de aynı durum yaşanmaktadır. Özellikle gemi ithallerinde yaş sınırlaması olmaması nedeniyle yaşlı gemilerin ithal edilmesinden Türkiye bir gemi mezarlığına dönüşmüştür. Son yıllardaki deniz kazaları sebebiyle, uluslararası gemi tasnif kuruluşları birliğine üye klasların, denizde güvenlikle ilgili yapılması zorunlu gereklilikleri yerine getirmeyen gemiler, Türkiye'nin tanıdığı klas kuruluşu olan, klaslar arasında geçiş prosedürünü uygulamayan, klasına geçecek gemiyi sorgulamayan, ülkemizin tanıdığı klas kuruluşlarından birisi tarafından, kolaylıkla klaslanan gemilerin ithaller gerçekleştirilmektedir. Bu gemiler uluslararası kurallara uymaması nedeniyle, kara listedeki durumumuzu daha da kötüleştirmektedir.

Bütün bunların ışığında, Türkiye'nin bir bayrak devleti , Liman devleti ve kıyı devleti olarak, etkin ve verimli bir kontrol sisteminin kurulabilmesi için;

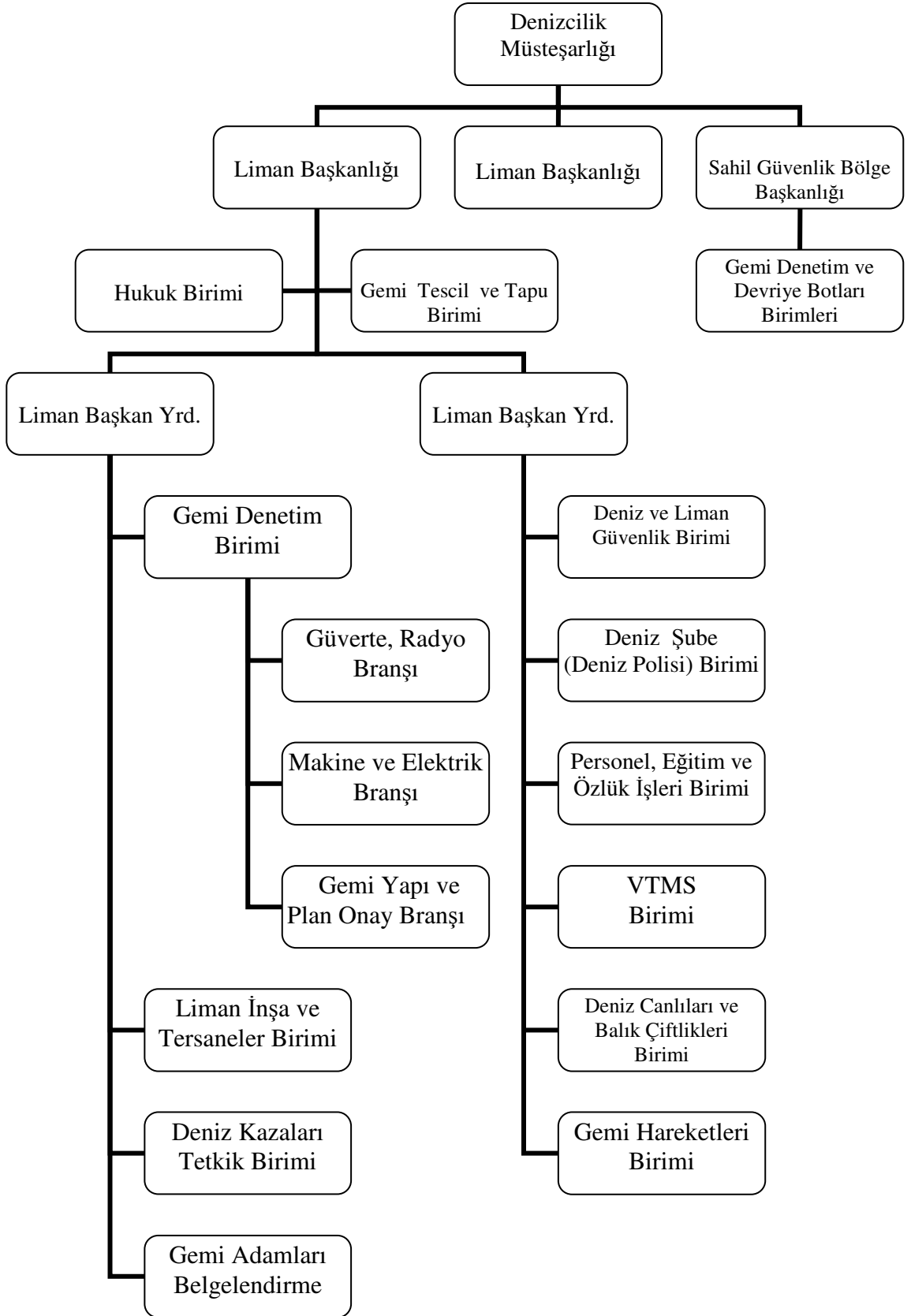
1-Organizasyonda yapısal değişikliklere,

2-İşlevsel değişikliklere,

3- Yeni düzenlemelere,

ihtiyaç bulunmaktadır. Bunun sağlanması için yapısal, işlevsel ve yeni düzenlemeleri içeren bir modelin uygulanması gerekmektedir.

Etkin ve verimli bir organizasyon için, halen mevcut 7 Bölge Müdürlüğünün kaldırılması ve yeni bir taşra teşkilatlanması olmalıdır. Deniz Güvenliğinin sağlanması için kaldırılan Bölge Müdürlükleri yerine Denizcilik Müsteşarlığına bağlı, halen mevcut Liman Başkanlıklarının, idari yapısının değiştirilmesi gerekmektedir. Bu idari yapı içerisinde gerek bayrak ve gerekse liman devleti kontrollerinin beraber yapılabildiği teknik bir birim olarak bir baş denetim görevlisi koordinasyonunda denetim görevlilerinden oluşan gemi denetim birimi kurulması gerekmektedir. Ayrıca Liman Başkanlıklarında Hukuk Birimi, Gemi Sicil Birimi, Liman Başkanlığının sorumluluk sahası içerisinde bulunan liman tesisleri ile ilgili olarak, Liman İnşaat ve İşletme Birimi, Gemi Adamları Belgelendirme ve Kütükleme Birimi ve Deniz kazalarını araştırılması ile ilgili olarak da Deniz Kazaları Tetkik biriminin oluşturulması gerekmektedir. Ayrıca limanda, denizlerde güvenlik ve asayiş açısından deniz şube(deniz polisi) ve sahil güvenlik bu yapısal değişikliklerde yerini almalıdır. Önerilen yapısal model organizasyon Şekil 9.1’de gösterilmiştir. Özellikle gemilerin gemi sicil işlemleri sonucu verilen gemi tescil sertifikası, geminin tapusu olarak verilmektedir. Ancak bu belgenin geminin tapusu olarak verilmesi nedeniyle, gemi sahipleri tarafından, mali iş ve işlemlerde kullanabileceklerinden dolayı, ofislerinde tutulabilmektedir. Sadece bu nedenle yabancı limanlarda Türk gemileri tutulmaktadır. Gemilere hukuki bir kimlik kazandıran gemi sicil birimlerinde, yeterli deniz hukuk bilgisine haiz olmayan personelin çalıştırılması ve mevcut organizasyonda bağımsız olarak çalışması nedeniyle, büyük sorunlar yaşanmaktadır. Sadece gemi sicil işlemlerindeki yanlış uygulama ve işlemlerden dolayı, yabancı limanlarda türk bayraklı gemiler tutulmaktadır. Ayrıca organizasyonun, gemileri belgelendirme işlemleri yapması ve gemilere ISO standartlarında olduğu gibi, Güvenli Yönetim Sertifikası ve denizcilik şirketlerine Uygunluk Belgesi verdiği düşünüldüğünde, organizasyonun ISO standart belgesinin bulunmaması düşünülemez.

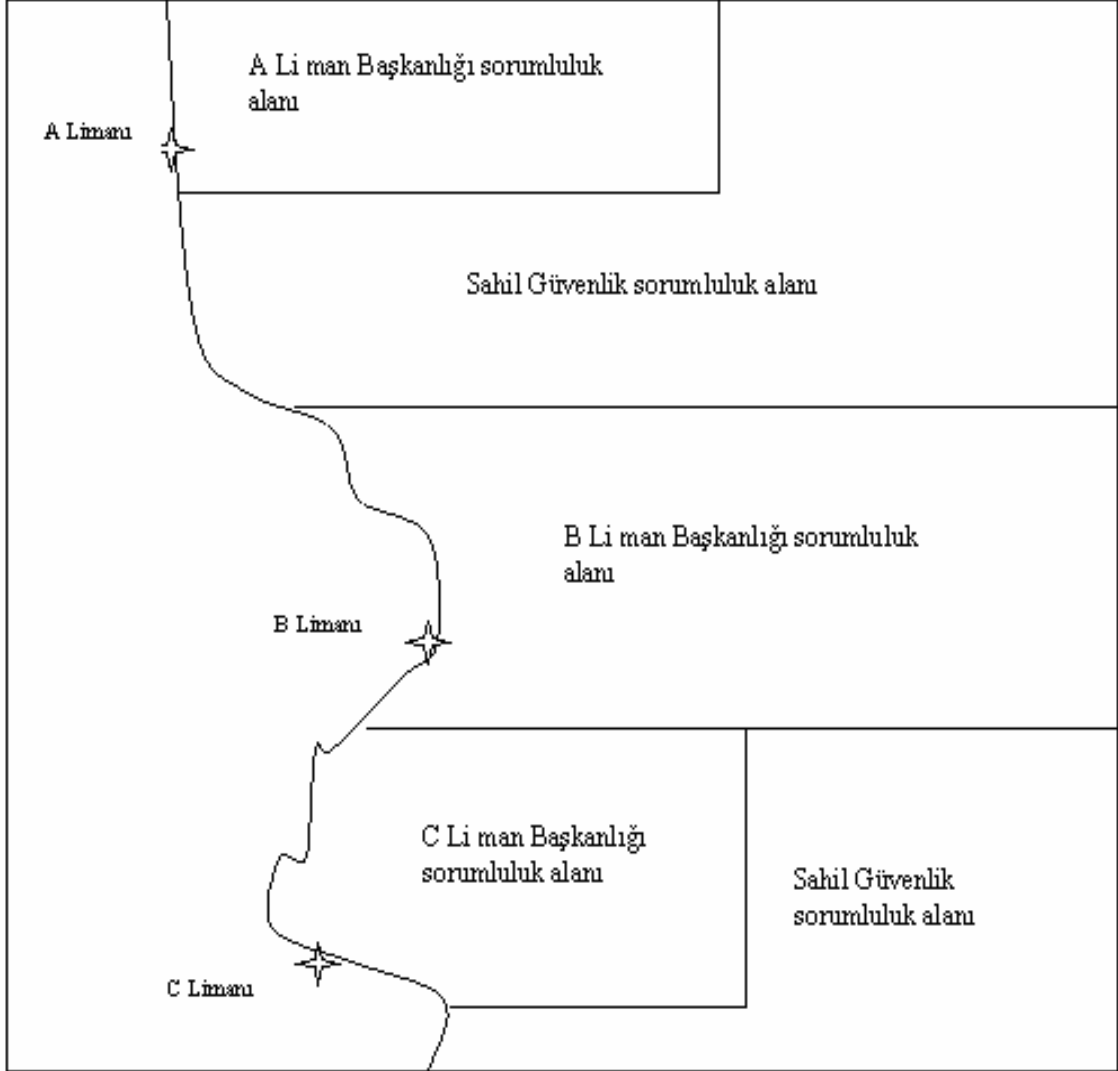


Şekil 9.1: Yapısal Model Organizasyon

Türk denizcilik idaresi, gemi ve denizcilik şirketlerine ISM gereği standartlarını kontrol ederek belgelendirmesine rağmen, kendisinin bir standardizasyona göre belirlenmiş politikaları uygulayan bir standardı bulunmamaktadır. Türkiyede bulunan limanların sınırları, karasularımızı kapsayan tüm alanları kapsamadığından, sorumluluk ve yetki açısından kurumlar arasında yetki ve sorumluluk tartışmaları yaşanmaktadır.

Bir limanın sınırları, elinde mevcut imkanlar dahilinde kontrol ve denetiminde olabilecek sınırları belirlenmiş alanlar olarak belirlenmelidir. Çünkü kontrol ve denetimin yapılamayacağı durumlarda, etkin ve verimli Bayrak ve Liman Devleti sorumluluk ve yükümlülüklerinin yerine getirilmesi mümkün değildir. Türkiye'nin bir denizci ülke olarak, uzun bir kıyı şeridi olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak, gerek mevcut limanların, Liman Başkanlıkları sınırları içinde ve gerekse Bölge Müdürlüklerinin sorumluluk sahalarında olmasına rağmen, etkin ve verimli kontroller yapılamamaktadır. Türk karasuları içerisinde bulunan ve uluslararası deniz trafiğinin olduğu bazı alanlarımızda denetim ve kontrollerde sınırların belli olmaması nedeniyle yapılamamaktadır. Bu alanlarımızın kontrolleri ve olabilecek gemi denetimleri, Liman Başkanlıkları yetki ve sorumluluğunda olduğu gibi, Sahil Güvenlik Birimlerine yetki ve belirlenmiş sınırlarda sorumluluklar ve yükümlülükler verilmelidir. Sahil Güvenlik Birimleri, Liman Başkanlıkları gibi iş ve işlemlerinden Denizcilik Müsteşarlığına bağlı bulunmalıdır. Ülkemizin kıyılarında bulunan limanların sınırları, Liman Başkanlıklarının ve Sahil Güvenlik Birimlerinin kontrol edebileceği sınırlara göre belirlenmelidir. Deniz güvenliği açısından, Liman Başkanlıklarının kontrolü dışında bulunan deniz alanları, Türk Sahil Güvenlik sorumluluğuna verilmelidir. Ayrıca uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yapılması zorunlu olan denizlerde, gemilerde ve limanlarda güvenlik açısından deniz polisi ile birlikte, sahil güvenlik birimlerinin sorumluluğunda deniz, gemi ve liman güvenliği sağlanmalıdır. Öncelikli olarak Sahil Güvenlik ve Liman Başkanlıklarının sorumluluk sahalarının belirlenmesi gerekmektedir. Çünkü belirlenen sahalarından gerek Liman Başkanlıkları ve gerekse Sahil Güvenlik sorumlu olacaktır. Bu alanların sınırlarının nasıl belirlenmesi gerektiği ile ilgili olarak önerilen model Şekil 9.2'de gösterilmektedir. Şekilde görüleceği üzere tüm deniz alanları, limanları ve karasularımızı kapsayacak şekilde, bir yetki ve sorumluluk sahalarının belirlenmesinde, her birim sorumluluk sahasındaki her türlü denizle ilgili deniz kazası, gemi denetimi,

deniz kirliliği gibi, iş ve işlemlerden sorumlu olacaklardır. Türkiye, ancak sınırları belli alanlar içerisinde, yetki ve sorumluluklarını birimlere paylaştığında, belirlenen deniz alanlarında etkin ve verimli bayrak ve liman devleti yükümlülüklerini yerine getirebilecektir.



Şekil 9.2: Sorumluluk Saha Tayini

Önerilen model yeni organizasyon çatısı altında ve model sınırları belirlenmiş Türkiye'nin karasularını da kapsayan deniz alanlarında, etkin ve verimli Liman ve Bayrak devleti uygulamalarının olabilmesi, ancak hukuki yeni düzenlemelerle desteklendiği takdirde mümkün olabilir.

Bayrak ve Liman devleti kontrollerinde etkinliğin ve verimliliğin sağlanabilmesi için güncel hukuki düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Bayrak devleti uygulamalarında temel alınmış mevcut hukuki düzenlemelerin; gerek güncelleşmemiş ve gerekse uluslararası yürürlükteki konvansiyonlardan önce yayınlanması nedeniyle, günün ihtiyaçlarına cevap verememekte ve uluslararası düzenlemelerdeki değişikliklerin tadil edilmemesi nedeniyle de, günün ihtiyaçlarına cevap vermekten çok uzaktadır. İnsan kaynakları açısından yeterli potansiyele sahip bulunan idare, insan kaynaklarını hizmet içi eğitimle desteklediğinde, etkinliğinin artacağı kuşkusuzdur. Ancak mevcut organizasyon ve hukuki yapı ile Türkiye'nin bölgesinde ve denizcilikte hak ettiği yeri alması mümkün görülmemektedir.

Yeni düzenlemeler açısından, öncelikli olarak, idarenin belirlenecek bir politika çerçevesinde, bir standardizasyon kurumundan standarda sahip olmalıdır. Belirlenmiş politika çerçevesinde idare, yaptığı iş, işlemler ve hizmetlere ilişkin olarak alınacak standardizasyon belgesi büyük önem taşımaktadır. İdare, mevcut durumda gemilere ve denizcilik şirketlerine, uluslararası denizcilik sözleşmelerine dayanarak, standardizasyon sertifikaları vermektedir. Kendi standardizasyonu bulunmayan bir birimin, standardizasyon belgesi vermesi, kabul edilemez bir durumdur.

Önerilen model organizasyon yapısında, insan kaynaklarının hangi meslek dallarında bulunması gerektiği hususunda hukuki düzenlemeler yapılmalıdır. Organizasyonun teknik birimlerinde görevlendirilecek insan kaynakları; Gemi Kaptanları, Gemi Makinaları İşletme ve daha önceden denizde faaliyette bulunan Makina mühendisleri, Gemi İnşa ve Makina Mühendisleri ve Gemi Elektroniği veya Elektronik Mühendisleri, Elektrik Mühendislerinden, Deniz Canlıları ve Balık Teknolojisi Mühendisliği v.b. meslek dallarından teşekkül ettirilmelidir. Liman İnşaat ve İşletme biriminde Deniz Teknoloji Mühendisleri, Su Ürünleri Mühendisi, İnşaat Mühendisi(Liman İnşaat ihtisaslı) ve benzeri bilimlerden eğitim almış insan kaynakları istihdam edilmelidir. Gemi Sicil Biriminde ise Denizcilikle ilgili Fakültelerden mezun olanların yanında hukuk fakültesi mezunlarının istihdamı büyük önem arz etmektedir. Çünkü gemi sicili, bir geminin hukuki olarak bir devletin bayrağını taşıma yetkisini içermektedir. Hukuk birimi, uygulamanın taşrada olması nedeniyle uygulamalardan doğan aksak ve eksik husularda bilgi sahibi olacağından, IMO'da bulunan Türkiye'nin denizcilik temsilcisiyle

ve merkez hukuk müşavirliğiyle, yeni IMO düzenlemeleri açısından koordinasyon içinde çalışması gerekmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün çalışmalarına aktif katılımlarda, uygulamaların yapıldığı birimlerdeki teknik görevlilerle desteklenecek hukuki birimlerle katılım sağlanmalıdır.

Ülkemizin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün temel konvansiyonlarına taraf olmuş, ancak bazı değişikliklerine hala taraf olmadığı görülmektedir. Denizde güvenliğe katkı sağlaması açısından, denizci ülkeler bu konvansiyonları gecikmeksizin tanımaları ve taraf olmaları gerekmektedir. Türkiye'nin de üç tarafı denizlerle çevrili denizci bir ülke olması nedeniyle, deniz güvenliğini artırıcı uluslararası hukuki düzenlemeleri, milli menfaatlerimiz de gözetilerek ve gecikmeksizin taraf olunması gerekmektedir.

Bayrak devleti olarak, gemi ithalleri konularındaki mevcut ve yeni yapılan hukuki, teknik düzenlemelerin uluslararası düzenlemelerden uzak olması nedeniyle, son yıllarda IACS üyesi klasların güvenlikle ilgili gereksinimlerini yerine getirmeyen gemiler, ülkemizin milli klasına kolayca geçiş yaparak ithalleri gerçekleştirilmektedir. Diğer taraftan da uluslararası tanınmamış klas kuruluşlarına (IACS üyesi olmayan) klaslanmış standartaltı gemiler, kolayca ülkemiz milli klas kuruluşuna geçerek, ithallerini sağlayabilmektedirler. Bunlarla ilgili ithal düzenlemelerinin, uluslararası normlarda olması gerekirken, bu normlardan uzak uygulamalar ve mevzuatımızdaki boşluklardan dolayı uluslararası güvenlik kurallarından yoksun gemiler bu yollarla ithal edilmektedir. Bu itibarla ithal edilecek gemiler, Türk bayrağı çekmeden önce kontrollerden geçirilmeli ve milli klas kuruluşunun, IACS üyesi olabilmek için gerekli yeter koşulları sağlayana kadar, ithallerde IACS üyesi Klas kuruluşlarınca klaslanmış gemilerin ithaline izin verilmelidir.

Gemi inşa sektörü Ülkemizde büyük gelişme yaşamasına rağmen, gemilerin de inşası ile doğmaları itibarıyla, gemilerin uluslararası gerekliliklere uygunluğu daha işin başında sıkı tutulması açısından büyük önem arz etmektedir. Öncelikli olarak gemilerin klaslı olarak inşası, tadilatı gerekliliği, uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan zorunluluk olmasına rağmen, ülkemizin bu zorunlulukla ilgili iç hukuk düzenlemesi olmaması nedeniyle ve mevcut olan hukuk düzenlemelerinin yanlış yorumlanmasından dolayı, gemiler klassız inşa ve tadilat edilmektedir. Böyle bir uygulama dünyanın hiçbir

ülkesinde bulunmamaktadır. Denizcilikte ileri ve söz sahibi olma iddiasında bulunan ülkemizin son zamanlardaki bütün mevcut uluslararası düzenlemelere rağmen, halen klassız gemilerin inşasına ve tadilatına izin verilmesi, denizde güvenliğe vermiş olduğu önemle bağdaşmayacağı açıktır. Bugün ülkemizin, bölgesel liman devleti kontrollerinde kara listede olmasının nedeni, etkin bir Bayrak Devleti Kontrolünün yapılamaması temel sorunu ile beraber, gemilerin klassız yapılmalarıdır. Bazı klaslı yapılan gemilerde, uluslararası klas kuruluşlarında bulunması gerekli asgari yeterlilikleri bulunmayan ulusal gemi klas kuruluşunca klaslanmaktadır. Ulusal tanınmış klas kuruluşlarının da gerek kurallar bazında ve gerekse yapı olarak IACS üyesi Klas kuruluşları gibi olmaları sağlanmalıdır.

10. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Dünya deniz taşımacılığının, büyük bir endüstri şekline gelmesine paralel olarak, gemilerdeki ve denizlerdeki güvenlik koşullarının izlenmesini sağlama yönetim gücü, adı idare olan, resmi makamlar ve görevlilerce ele alınması gerekliliğini doğurmuştur.

Dünyada temiz denizler, güvenli gemi ve emniyetli denizleri amaç edinmiş olan IMO'nun bu kapsamda, deniz güvenliği, emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili olarak yayınladığı sözleşmelere paralel olarak, üye ülkeleri yetki, sorumlulukları ve yükümlülüklerinin neler olduğu noktasında, hukuki düzenlemeleri yapma zorunluluğuna itmiştir. Yapılan hukuki düzenlemelerin etkin uygulanması için idarelere, teknik işbirliği ve yardım dahil her türlü destek sağlanmaktadır.

Denizlerde güvenliğin sağlanması için düzenlenen sözleşmelerin amacı; ülkelerin, kendi bayrağında bulunan gemilerin ve gemi adamlarının, yapılan düzenlemelerle, standart uygunluğunun sağlanmasıdır. Bir başka deyişle, bu uluslararası sözleşmelerdeki düzenlemelerle bayrak devletlerinin, kendi bayrağındaki gemi ve gemilerdeki gemi adamlarının kontrollerinin sağlanması amaçlanmıştır. Yani bir ülkenin, kendi bayrağı altında bulunan gemilere, gerek uluslararası sözleşmelerde ve gerekse ulusal mevcut denizcilik kurallarına uygunluğu ile ilgili olarak yapılan denetimler ve bayrak devleti uygulamaları, bayrak devletinin kontrolünü oluşturmaktadır. Ancak, büyük deniz kazaları zinciri, mevcut önlemlerin yeterli olmadığını ortaya koymuştur. Denizcilik endüstrisindeki artış ve büyümeye paralel olarak meydana gelen bu olaylardan, özellikle 1978 yılında meydana gelen Amoco Cadiz tankeri kazasıyla birlikte, denizde güvenlik açısından daha sıkı önlemler alınmış, mevcut sözleşmelerde değişiklik yapılmış, bunun yanı sıra liman devleti kontrolleri de, bayrak devleti kontrollerine destek olması amacıyla, yapılan düzenlemelere dahil edilmiştir.

Dünyadaki bölgesel liman devleti kontrollerinin artması, daha etkin ve verimli bir şekilde uygulanması, tüm dünya ülkeleri açısından, standartlar altındaki, yani düşük standartlardaki gemilerin gerek haksız rekabet, temiz denizler, can, mal ve çevre güvenliği nedeniyle ve gerekse deniz güvenliği açısından standartlarını yükselttiklerini göstermektedir. Bölgesel oluşumların dışında kalan bazı geri kalmış ülkeler dahi, denizde güvenliğin öneminin artmasına paralel olarak, kendi limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere kontrol uygulamalarında bulunmaktadır.

Temiz denizler, güvenli gemi ve emniyetli denizlerin sağlanması, idarelerin etkin ve verimli çalışmaya uygun oluşturulmuş bir yapısal idari organizasyon, resmi olarak belirlenmiş sorumluluk sahaları ve uygulanabilir hukuki düzenlemelerin varlığıyla mümkündür. Uluslararası andlaşmalar, bölgesel memorandumlar, sözleşmeleri tanıma ve diğer zorunlu mevzuatı çıkarmaya yetkili tek merci olan devletin, ulusal kurallar ve gelenekleri de oluşturması ve uluslararası kurallarla uyumlaştırması gereği, aynı zamanda devletin rolünü güçlendirme bakımından önem taşımaktadır.

Türkiye'nin bir Bayrak ve Liman Devleti olarak yükümlülüklerini yerine getirmesi sorumluluğunda, etkin ve verimliliğinin artırılması için, model ortaya konmuştur. Bu çalışmanın neticesinde idarelerin, denizde güvenlik bakımından yükümlülüklerini yerine getirmede, etkin ve verimli olabilmeleri için uygun bir idari yapı, belirlenmiş sorumluluk sahaları ve desteklenmiş hukuki düzenlemelerin bulunması gerekmektedir. Buna bağlı olarak idari yapıda görev alacak insan kaynaklarının, liyakat, kariyer ve meslek sınıflarının önemi diğer parametreler olarak ortaya çıkmıştır. Ülkemizin denizde çok uzun kıyısı bulunması ve denizci bir ülke olması, Bayrak ve Liman Devleti olarak, yeterli insan kaynakları potansiyeli bulunmasına rağmen, gerek Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlardaki yüksek oranlarda tutulmalarından ve gerekse limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin, organizasyonel disiplin ve sorumluluk içinde, etkin ve verimli kontrollerinin yapılamadığı görülmüştür. Bunun yanında ülkemiz ve limanları, uluslararası kontrol düzenlemelerine ve sözleşmelere rağmen, dünyanın kolay bölgelerinde ve limanları arasında anılmaktadır. Türk deniz ticaret filosuna ait Türk bayraklı gemilerimiz, dünya deniz ticaret filosu içinde bütün bölgeler bazında genel olarak en fazla tutulma oranına sahip filolar arasında bulunmaktadır. Bu nedenlerle;

- Son üç yıllık tutulma ortalamasına göre ABD Sahil Güvenlik kontrolleri açısından 2005 yılında Türkiye hedef bayrak devleti olarak anılmaktadır.
- Son yıllarda kara listede bulunan ülke olmamız nedeniyle filo 12 milyon DWT 'dan 7-8 Milyon DWT'a gerilemiştir. Yani bayraktan kaçışlar gerçekleşmektedir.
- Denizde güvenlik açısından son yıllardaki en önemli uygulamalardan olan ISPS uygulamaları açısından ülkemiz, 2006 yılında yeni uygulamaya konan düzenlemelere göre hedef bayrak devleti konumundadır.
- Ülkemizde faaliyette bulunan ve ülkemizce tanınmış emniyet kuruluşlarından birisi, hedef tanınmış emniyet kuruluşları içerisinde bulunmaktadır.
- Ülkemiz ISPS açısından; gemi işletmecilerinden bir Türk şirketi hedef şirket konumunda bulunmaktadır.
- Memorandumlar açısından ülkemizin tanıdığı klas kuruluşlarından olan milli klas kuruluşumuz, performansı açısından iyi bir konumda bulunmamaktadır.
- Türk bayraklı gemiler Tokyo MoU açısından Gri listede Kara listeye yakın bir yerde bulunmaktadır.
- Türk bayraklı gemilerin tutulmalarında, klası ilgilendiren hususların daha az olduğu gözlemlenmektedir. Bu durum bayrak devleti kontrollerinin etkili ve verimli olmadığını ve tutulma nedenlerinin daha çok bayrak devleti kontrolleri ve uygulamalarıyla ilgili olduğunu göstermektedir.
- Türk bayraklı gemilerin sayılarının hemen hemen üçte bir oranında azalmasına ve filonun yeni gemilerden oluşmasına rağmen, hala Paris Memorandumuna göre 2006 yılında da ülkemiz kara listede bulunmaktadır.

Bütün bunlar hep beraber değerlendirildiğinde; Ülkemiz bir bayrak devleti olarak kolay bayrak devleti kategorisinde bulunan ülkelere Panama, Liberya, St. Vincent and Grenadines gibi ülkelerle aynı kategoride anılmaktadır. AB'ye üye Malta son yıllardaki, gerek IMO'dan alınan teknik işbirliği ve yardım ile kolay bayrak devleti olma durumundan güvenli bayrak olma durumuna yükselmiştir. Çünkü bayrak devleti olarak son yıllardaki hukuki düzenlemeleriyle konumunu iyileştirmiştir. Ancak AB'ye aday ülkemiz, halen kolay bayrak ülkesi olarak, diğer bayraklardan siciline kolay geçiş yapılabilen ve gemilerin klaslar arasındaki geçişlerinin de belli bir prosedüre göre yapılmaması nedeniyle, tanınmamış emniyetten uzak klas kuruluşlarına ait gemilerle,

ciddi klas kuruluşlarının emniyet ve güvenlik ile ilgili gereksinimlerinden kaçan gemiler, ülkemizin tanıdığı milli klas kuruluşuna kolaylıkla geçerek ithal edilebilmelerinin sağlanması, ülkemizin kolay bayrak olmasında büyük rol oynayarak, deniz güvenliğimizi olumsuz etkilemektedir. Ülkemiz denizcilik alanında insan kaynakları açısından hiç bir gelişmiş ülkeye nasip olmayacak yetişmiş insan kaynaklarına sahip olduğu değerlendirilmektedir. Ancak bu insan kaynaklarının etkin ve verimli kullanılabilmesi için ülkemizin, bir master plana ve yeterli teknik, hukuki altyapıya ihtiyacı bulunmaktadır.

Ülkemizde yaşanan üzücü depremden sonra, binaların yapımında proje ve kontrollerin yapılma zorunluluğu bulunmasına rağmen, gemilerle ilgili olarak yıllarca zorunlu hukuki ve teknik düzenlemelerin olmaması ve bulunan düzenlemenin de yanlış yorumlanması gemilerimizi dünya denizciliğindeki, bugünkü kötü durumuna getirmiştir. Son yıllarda getirilen bazı hukuki ve teknik düzenlemeler de uluslararası düzenlemelerden uzak olup, kısır düzenlemelerdir. Ayrıca Gezinti tekneleri ile ilgili düzenlemelerde, AB müktesabatına uyarlanmış olmasına rağmen ve özel gezinti teknelerinin tanınmış kuruluş kurallarına göre, CE rumuzu ile üretilmelerine rağmen, hala Türk bayraklı ticaret gemilerinin klassız olarak yapılmalarına müsaade edilmektedir. Bu çok büyük bir haksız uygulama olup, rekabet yasasına ve tüm yasal düzenlemelere de aykırıdır. Bu itibarla 2,5 m.den büyük tüm gemilerin klas kurallarına göre inşa; tadil edilmesi, Türk bayraklı gemilerimizin deniz güvenliği açısından hemen yapılması ve uygulanması gerekli yasal düzenlemelerden olup, acilen yürürlüğe konmalıdır.

Ayrıca gerek Bayrak devleti, liman devleti ve gerekse kıyı devleti olarak gemilerin kontrolü noktasında etkin ve çağdaş uluslararası normlara uygun güncel mevzuatımız bulunmamaktadır. Uluslararası sözleşmeler etkin bir şekilde ülkemizde uygulanmamakta ve mevzuat kargaşası yaşanmaktadır. Bu karmaşık yasal düzenlemeler karşısında, mevcut kaynaklarda verimli kullanılamamakta ve israf edilmektedir. Bu durum ülkemizi gerek Bayrak Devleti, gerekse Liman Devleti Kontrollerini verimsiz kılmakta ve kıyı devleti olarakta, deniz güvenliğini artırıcı tedbirleri alma noktasında, denizde güvenlikten uzak kılmaktadır. Denizde güvenliğin sağlanması, denizci bir ülkenin temel amacı olmasına rağmen, ülkemiz açısından gemi kontrollerinin yukarıda açıklanan

nedenlerle yetersizliği, Türkiyeyi kolay bölgede bulunan ülke ve limanları açısında standartlardan uzak gemilerin uğrak yeri ve tescil limanı haline getirmektedir.

Bu durum, ülkemizin kıyılarını, limanlarını ve doğa güzellikleri ile deniz çevresini olumsuz etkileyerek deniz ve çevre güvenliğini ciddi olarak tehdit etmektedir. Türkiye tarihten gelen denizci bir ülke olarak, dünya deniz ticaretinde hak ettiği yeri alabilmesi için uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan zorunlulukları, bayrağı altındaki gemilere etkin uygulaması gerekmektedir. Ayrıca etkin liman devleti uygulamalarıyla, kolay liman devleti görünümünden çıkarak, limanlarına gelen standartlı gemilere önemli yaptırımlar içeren hukuki düzenlemeleri hayata geçirmelidir. Bayrak devleti olarakta gemi ithallerinde, standartlı gemilerin ithallerinden sakınmak için gemilerin bayrak çekmeden ve ithallerinden önce kondisyonlarının iyi kontrol edilmelerinin sağlanması düzenlemelerinin acilen yapılması ve uygulanması gerekmektedir.

Liman Devleti Kontrollerinde ülkemiz, bölgeye gelen standartlı gemilere uygulanacak sıkı tedbirlerle ilgili önerilerini, öncü bir devlet olarak, Memorandumlara taraf diğer ülkelere bildirmelidir. Bu öneriler tamamen deniz ve çevre güvenliğini almaya yönelik tedbirler olmalıdır. Çünkü ülkemiz limanlarında içinde bulunduğu bölge memorandumlarına taraf ülkelerin limanlarını, gerek ABD Sahil Güvenlik Kontrolünden ve gerekse Paris MoU ve diğer bölgesel memorandum kontrollerinden kaçan gemiler ziyaret etmektedir. Gemi kontrol ve tutumla prosedürlerindeki sıkı tedbirler ve uygulamalar, Türkiye’nde içinde bulunduğu Memorumlarda olmaması nedeniyle, sıkı tedbir ve uygulamaların olduğu bu bölgelerden kaçan standartlı gemiler, bölgemiz limanlarının uğrak yeri olmaktadır.

Dünyada etkin ve verimli olarak Liman Devleti Kontrollerinin yapıldığı bölgelerden olan ParisMou ve Tokyo MoU bölgelerinde yıllık olarak bayrak devletlerinin performansı ile ilgili olarak kara, gri ve beyaz listeler yayımlanmaktadır. Ayrıca bazı kategorilerde bulunan riskli gemiler belli sürelerde 2 veya daha fazla tutulmalara maruz kaldığında gemilerin bölgedeki limanlara girişı yasaklanmaktadır. Ülkemizin taraf olduğu Akdeniz MoU ve Karadeniz MoU’da ülkelerin performansı ile ilgili olarak herhangi bir kara, gri ve beyaz liste düzenlemeleri bulunmamaktadır. Standartlı gemileri deniz ticaret filosundan bertaraf etmek için, caydırıcı ve etkin bir yöntem olan

Limanlara giriş yasağı, deniz güvenliği açısından önemli bir uygulama olarak gözükmektedir. Gerek Karadeniz MoU ve gerekse Akdeniz MoU çerçevesinde gerekli olan öneriler, bölgesel toplantılarda dile getirilip, Türkiye tarafından bir öneri ile taraf olduğumuz Memorandumlara, bu tür düzenlemeler getirilerek, bölgede mevcut standartta gemiler bölgeden uzaklaştırılacak, ülkemiz ve bölgenin deniz güvenliği ile ilgili olumsuz tesirlerinden kurtulmak için de büyük önem arz etmektedir. Bu konudaki hukuki düzenlemeler ivedi hayata geçirilmelidir.

Bütün bunların ışığında, Türkiyenin bir Bayrak Devleti ve Liman Devleti olarak etkin ve verimli bir kontrol sisteminin kurulabilmesi için, idari ve teknik altyapının kurulmasını sağlayan, yapısal, işlevsel değişiklikler ve hukuki düzenlemeleri de içeren önerilen modelin uygulanması gereklidir. Bu model uygulandığında elde edilecek sonuçlar;

1-Mevcut idari hantal organizasyon yapısının değiştirilmesi neticesinde, yetkin ve etkin insan kaynaklarıyla kontrollerin yapılması sağlanacak.

2-Denizlerimiz ve limanlarımızın, tüm ülkemiz kıyılarında, karasularımıza kadar kapsayan şekilde sorumluluk sahalarına ayrılarak, yetki ve sorumluluk sınırları dışında bir alanın kalmaması sağlanacak.

3-Gemi inşa sektörünün, yürürlükte bulunan uluslararası sözleşmelerde istenen gereklere göre gemileri klas kuraları ve uluslar arası kurallara göre inşa edilmeleri sağlanacak.

4-Gemi inşa ve Tersane alanları master bir plan dahilinde belirlenecek.

5-Ülkemizde yaşanan büyük liman kirliliği ve liman inşa enflasyonu, israfı önlenerek, sınırları belli alanda uygun liman inşaatları ve dağıtık liman inşaatlarına son verilecek.

6-Gemi ithallerinde, standartta gemilerin ülkemize girişini engelleyen hukuki ve teknik tedbirler alınacak.

7-Gemi sicil ve terkin işlemlerinin uluslararası normlara uygun olarak yapılması sağlanacak.

8-Ülkemiz liman ve kıyılarında olan deniz kazalarını ve gemilerimizin dünya denizlerinde olan kazalarının araştırılarak, nedenlerinin ortaya konulması ve koruyucu tedbirlerin alınması sağlanacak.

9-Gerek IMO tarafından çıkarılan sözleşmeler ve gerekse milli gereklilikler ile ilgili hukuki düzenlemelerin etkin ve verimli uygulanması için, uygulamaların bulunduğu taşra organizasyonunda, bir hukuk biriminin kurulmasıyla, uygulamadaki yasal düzenleme karmaşası önlenecek.

10-Deniz canlıları ile ilgili olarak, balık çiftliklerinin kurulması ve kaldırılmasını sağlayacak bir birimin kurularak, denizlerimizde kurallara ve uluslararası şamandıralama sistemlerinden uzak ve deniz seyir güvenliğini olumsuz etkileyen deniz canlıları ve balık çiftlikleri kurulması ve yol açtığı kirlilik önlenecek.

11-Denizlerimizde asayiş ve güvenlik açısından, deniz polisinin ve sahil güvenliğin organizasyonda bulunması, son yıllarda Türkiye'nin yetkilendirdiği güvenlik kuruluşlarından birinin, hedef kuruluş olarak belirlenmesi, güvenlik konusunda Türkiyenin yeterli olmadığı sonucunu doğurmaktadır. Bu itibarla güvenlik konusunda en tecrübeli sahil güvenlik ve deniz polisinin idari yapıda bulunması neticesinde gemilerin, limanların ve deniz alanlarının güvenliği ile ilgili görevlerin etkin ve yetkili birimlerce yapılması sağlanacaktır.

12-Sahil Güvenlik Komutanlığının organizasyonda, gerek denizde güvenlik ve gerekse idari olarak organizasyonda bulunması sayesinde, denizde güvenlik konusunda deneyiminden faydalanmasına, liman bulunmayan veya küçük limanların bulunduğu(balıkçı barınakları v.b) yerlerde ve tüm karasularımızı içeren alanların kontrolü sağlanacaktır.

13-Gemi Tarfik Yönetim Sisteminin hiyerarşik yapıya alınarak, liman sınırlarında trafiği kapamak dahil tedbirlerin, liman otoritesince alınabilmesi sağlanmıştır.

Bu sayede Türk gemileri uluslararası bölgesel memorandumlarda, çok yüksek riskli ülke ve bayrak olmaktan çıkacak ve listelerdeki kara listeden çıkarak hak ettiği beyaz listedeki yerini alacak ve Türkiye bölgesinde çok etkin liman devleti uygulamaları yapan ve düzenlemelerde öncü, bölgesi ve limanlarında standartlı gemileri limanlarına sokmama hukuki yaptırımlarını uygulayan bir ülke olarak, Bayrak ve Liman devleti yükümlülük ve sorumluluklarını etkin uygulayan bir ülke konumuna gelecektir.

Ayrıca gemilerde çalışan gemi adamları eğitim sistemindeki büyük karmaşa nedeniyle eğitim sisteminin yeniden tesis edilmesi, deniz güvenliği açısından etkin ve verimli bir gemi kontrolü sisteminin işlerliği için uygun bir veri sistemi olabilecek Türk Gemi Veri (TURKGEMVER) sistemi, denizde güvenlik açısından dünya deniz ticaretinde yerimizi sağlamlaştıracak gemi güvenlik kuralları ve idari yapısı ile IACS üyesi olacak, TSE'ye bağlı bir milli klas kuruluşunun ve merkezde dünya gemi piyasası ve yük navlun piyasasını kontrol edecek ve düzenlemeler yapacak bir birimin kurulması, ileri çalışma olarak düşünülebilir.

KAYNAKLAR

- [1] **Cahit Yalçın.**, 2006. Kişisel görüşme
- [2] **IMO.**, 2004. Basic Documents Volume I, IA001E ISBN 9789280141566, London.
- [3] **IMO.**, 2000. Prosedures For Port State Control, IA650E ISBN 9789280150995, London.
- [4] **Aybay Gündüz.**, 2001. Türk Boğazlarından “Uğraksız” Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest’i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra, İstanbul.
- [5] **IMO.**, 2005. International Conference On Load Lines, 1966, IB701E ISBN 97892801411948, London.
- [6] **IMO.**, 2004. SOLAS (Consolidated Edition) ID110E ISBN 978280141832, London.
- [7] **IMO.**, 2006. MARPOL (Consolidated Edition) IC520E ISBN 9789280142167, London.
- [8] **IMO.**, 2001. STCW (Including Amendments 1 and 2) IB938E ISBN 9789280151084, London.
- [9] **IMO.**, 2003. International Conference On Revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, IB904E ISBN 9789280141672, London.
- [10] **IMO.**, 1970. International conference on Tonnage Measurement of Ships, 1969, I713E ISBN 9789280110906, London.
- [11] **LR.**, 2004. Lloyd’s Register of Shipping, World Fleet Statistics.
- [12] **Paris MoU.**, 2006. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.
- [13] **Tokyo MoU.**, 2002. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region.
- [14] **Vina Del Mar Agreement.**, 2005. Latin American Agreement on Port State Control of Vessels.
- [15] **Heike Hoppe Dr.**, 2000. Port State Control-an update on IMO work, Article, p.1-7

- [16] **Abuja MoU.**, 2003. West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control.
- [17] **BS MoU.**, 2006. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region.
- [18] **Med. MoU.**, 2000. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region.
- [19] **MOU.**, 2000. Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region.
- [20] **Nippon Kaiji Kyokai.**, 2006. Class NK Annual Report on Port State Control 2005, Tokyo, p.8.
- [21] **79/115/EEC**, 1978. Council Directive, Concerning Pilotage of Vessels by Deep-Sea Pilots in the North Sea and English Channel, Brussels.
- [22] **92/143/EEC**, 1992. Council Decision, Radionavigation Systems for Europe, Brussels.
- [23] **95/21/EC**, 1995. Council Directive, Concerning Port State Control, Brussels.
- [24] **94/57/EC**, 1994. Council Directive, On Common Rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organizations and for the Relevant Activities of Maritime Administrations, Brussels.
- [25] **2001/25/EC**, 2001. Directive of the European Parliament and of the Council, On the Minimum Level Of the Training of Seafarers, Brussels.
- [26] **1999/95/EC**, 1999. Directive of the European Parliament and of the Council, Concerning the Enforcement of Provisions in Respect of Seafarers' hours of Work on Board Ships Calling at Community Ports, Brussels.
- [27] **2000/59/EC**, 2000. Directive of the European Parliament and of the Council, On Port Reception Facilities for Ship-Generated Waste and Cargo Residues, Brussels.
- [28] **96/40/EC**, 1996. Commission Directive, Establishing a Common Model for an Identity Card for Inspectors Carrying out Port State Control, Brussels.
- [29] **96/98/EC**, 2002. Council Directive, On Marine Equipment, Brussels.
- [30] **97/70/EC**, 1997. Council Directive, Setting up a Harmonised Safety Regime for Fishing Vessels of 24 metres in Length and Over, Brussels.

[31] **2001/96/EC**, 2001. Directive of the European Parliament and of the Council, Establishing Harmonised Requirements and Procedures for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers, Brussels.

[32] **95/21/EC**, 1995. Council Directive, Concerning the Enforcement, in Respect of Shipping Using Community Ports and Sailing in the Waters Under the Jurisdiction of the Member States, of International Standards for Ship Safety, Pollution Prevention and Shipboard Living and Working Conditions (Port State Control), Brussels.

[33] **2002/84/EC**, 2002. Directive of the European Parliament and of the Council, Amending the Directives on Maritime Safety and the Prevention of Pollution From Ships, Brussels.

[34] **C 272/16**, 2003. Official Journal of the European Union, List of Ships That were Refused Access to Community Ports Between 22 July and 1 November 2003, Pursuant to Article 7b of Directive 95/21/EC of 19 June 1995 on the Port State Control of Ships (2003/C 272/04).

[35] **C 243/4**, 2004. Official Journal of the European Union, List of Ships That were Refused Access to Community Ports Between 1 November 2003 and 31 August 2004, Pursuant to Article 7b of Directive 95/21/EC of 19 June 1995 on the Port State Control of Ships (2004/C 243/04).

[36] **The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.**, 2004. Annual Report 2003, p.25.

[37] **Paris MoU, 2006. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.**, Annex 7, Minimum Criteria For Port State Control Officers, p.63.

[38] **Paris MoU.**, 2006. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Annex 3, Access Refusal Measures Concerning Certain Ships, p.58.

[39] **Paris MoU.**, 2006. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Annex 5, Publication of Information Related to Detentions and Inspections, p.60-61.

[40] **Paris MoU.**, 2005. Annual Report 2004, Black-Grey-White Lists, p.25.

[41] **Paris MoU.**, 2006. Port State Control On Course, Report 2005, Annual Report 2005, Black-Grey-White Lists.

[42] **C 142/48**, 2005. Official Journal of the European Union, List of Ships That were Refused Access to Community Ports Between 01 September 2004 and 31 March 2005,

Pursuant to Article 7b of Directive 95/21/EC of 19 June 1995 on the Port State Control of Ships (2005/C 142/08).

[43] **C 254/8**, 2006. Official Journal of the European Union, List of Ships That were Refused Access to Community Ports Between 01 April 2005 and 26 June 2006, Pursuant to Article 7b of Directive 95/21/EC of 19 June 1995 on the Port State Control of Ships (2006/C 254/05).

[44] **Paris MoU.**, 2006. Annual Report 2005, Black-Grey-White Lists, p.37.

[45] **Tokyo MoU.**, 2006. Annual Report, On Port State Control in the Asia-Pacific Region.

[46] **United States Coast Guard.**, 2006. Annual Report 2005, Port States Control in the United States, Department of Homeland Security.

ÖZGEÇMİŞ

01.01.1965 tarihinde Gerede/Bolu'da doğdu. İlköğrenimini İstanbul Ambarlı İlkokulu'nda, orta öğrenimini İstanbul Kasımpaşa Karma ortaokulu'nda, lise öğrenimini İstanbul Kasımpaşa Lisesinde tamamladı. 1982 yılında lisans öğrenimine başladığı İTÜ Denizcilik Fakültesi, Güverte Bölümünü, 1985-1986 eğitim ve öğretim yılında Uzakyol Güverte Zabiti lisansı ile tamamladı. Türk deniz ticaret filosunda 1986-1987 yılları arasında Uzakyol Güverte Zabiti olarak görev yaptı.1987-1988 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığına ait gemilerde Seyir subayı olarak askerlik görevini tamamladı.1988-1993 yılları arasında Türk deniz ticaret filosunda Uzakyol 1. zabiti ve Uzakyol kaptanı olarak gemilerde görev yaptı. 1993 yılında Türk deniz ticaret filosundaki hizmetlerinden sonra Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı olarak görev yaptı. Bu görevde iken 1993-1994 yılları arasında Hollanda'da bulunan Uluslararası Deniz Ulaştırma Akademisinde Liman ve Denizcilik Yönetimi hakkında lisans üstü (Post Graduate Diploma Management) eğitimi için Hollandaya gönderildi ve başarılı eğitim sonucu diploma aldı. Türkiye'ye dönüşünde yeniden Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde Gemi Sörvey Kurulunda GSK Uzmanı olarak 2004 yılına kadar görev yaptı. 2003-2004 eğitim ve öğretim yılında, önce İTÜ Fen Bilimlerine bağlı Gemi İnşaat Mühendisliği Yüksek Lisans Programına başladı. Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğünden Trabzon Bölge Müdürlüğü'ne GSK Uzmanı olarak tayini nedeniyle, Yüksek Lisans eğitimini yarıda bıraktı. Sırasıyla 2004 yılında Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Trabzon Bölge Müdürlüğünde, 2005 yılında Çanakkale Bölge Müdürlüğü Gemlik Liman Başkanlığı'nda ve İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde, 2006 yılında Antalya Bölge Müdürlüklerinde GSK Uzmanı olarak, Gemi Sörvey Kurullarında görev yaptı. 2004 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsüne bağlı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Yüksek Lisans programına başladı. Evli ve biri kız, biri erkek iki çocuk sahibi olup, halen Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulunda GSK Uzmanı olarak görev yapmaktadır.