

**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRKİYE'DE LİMAN DEVLETİ KONTROL  
UYGULAMALARI İÇİN EĞİTİM MODELİ  
OLUŞTURULMASI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
Keremcan AYKAÇ**

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

**Tez Danışmanı: Doç.Dr. İ. Deha ER**

**MAYIS 2006**

## ÖNSÖZ

Bu çalışma ile Dünya üzerindeki mevcut Liman Devleti Kontrollerinin yapısal analizleri yapılarak, Türkiye'deki mevcut Liman Devleti yapısı ile karşılaştırması yolu ile ülkemizdeki uygulamanın yeterliliği sorgulanmış ve sonuçlardan yola çıkarak, uygulanabilirliği olan bir Denetçi Eğitim Sistemi oluşturulması hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda temel olarak Amerika Sahil Güvenlik biriminin yapısal özellikleri baz alınarak denetçilerin özellikle pratik eğitimleri sırasında gelişebilmeleri için örnek bir Denetçi Yeterlilik El Kitabı yardımı ile gelişmelerinin sağlanabilmesi amaçlanmıştır. Bu çalışma ile Türkiye için bağımsız bir Liman Devleti Kontrol birimi oluşturulması ve denetçilerin eğitimlerinde kullanılabilecek eğitim sistemi geliştirilmiştir.

Çalışmanın yürütülmesi esnasında göstermiş olduğu ilgi ve desteğinden dolayı tez danışmanım sayın Doç. Dr. İ. Deha ER'e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca mevcut sistemlerin araştırılması ve kaynak taraması esnasında birebir çalışmama uzaktan da olsa yardımlarını sunan tüm mutabakatname ilgililerine, Amerikan denetçilerinin eğitim sistemi konusunda geniş bilgiye sahip olmamı sağlayan ve benimle yakından ilgilenen Antalya Liman Devleti Denetçisi sayın Cahit YALÇIN'a, çalışmam sırasında aynı zamanda görev yapmış olduğum ve dünyanın çoğu bölgesinde Liman Devleti Kontrollerinde bizzat katılmamı sağlayan eski çalıştığım Konvoy Denizcilik şirketi sahibi ve Genel Müdürü sayın Kaptan Muhsin EMİRİSOY ve tüm teknik departman çalışanlarına, bu konunun pratik uygulamasında olaylara işletmecî gözüyle bakmamı sağlayan sayın Kaptan Semih OKTAY'a ve yoğun geçen Yüksek Lisans Öğrenimim boyunca bana desteğini esirgemeyen aileme teşekkürlerimi sunarım.

**Mayıs, 2006**

**Keremcan AYKAÇ**

# İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR</b>	<b>vii</b>
<b>TABLO LİSTESİ</b>	<b>x</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b>	<b>xi</b>
<b>ÖZET</b>	<b>xii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>xiii</b>
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
1.1 Liman Devleti Kontrollerinin Tarihçesi	1
1.2 Liman Devlet Kontrolü Tanımı	1
<b>2. LIMAN DEVLET KONTROLLERİNDEKİ BÖLGESEL GELİŞMELER</b>	<b>3</b>
2.1 Giriş	3
2.2 Tüm MOU'lar ve USCG	3
2.2.1 Paris MOU	4
2.2.1.1 Paris MOU'nun Kısa Tarihçesi	4
2.2.1.2 Paris MOU'nun Kapsamı	4
2.2.1.3 Paris MOU Genel Prensipleri	5
2.2.1.4 Denetim Sırasında Kullanılan Konvansiyonlar	5
2.2.1.5 Denetim için Gemi Seçimi (Hedefleme Sistemi)	6
2.2.1.6 Paris MOU Organizasyon Yapısı	11
2.2.2 Asya Pasifik Bölgesi (TOKYO MOU)	12
2.2.2.1 Tokyo MOU Kuruluşu	12
2.2.2.2 Liman Devlet Kontrol Komitesi	12
2.2.2.3 Sekreterlik	13
2.2.2.4 Asya-Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi (APCIS)	14
2.2.2.5 Tokyo MOU'nun Organizasyon Yapısı	14
2.2.3 Latin Amerika Bölgesi (Vina Del Mar)	17
2.2.3.1 Vina Del Mar'ın Kuruluşu	17
2.2.3.2 Antlaşmanın Hedefleri	17
2.2.3.3 Vina del Mar'ın Organizasyon Yapısı ve Katılımcıları	17
2.2.3.4 Sörvey Prosedürleri	18
2.2.3.5 Raporlar	18
2.2.4 Karayipler Bölgesi	18
2.2.4.1 Üye Devletler	18
2.2.4.2. Temel Prensipleri	18

2.2.4.3 Yapısı	19
2.2.4.4 Denetim için Hedef Ayarlaması	19
2.2.4.5 Favori Olmayan Muamele Prosedürü	19
2.2.4.6 Denetim için Gemiler	19
2.2.4.7 İlk Denetimler	20
2.2.4.8 Denetimi Gerektirecek Açık Zeminler	20
2.2.4.9 Alıkoyma	21
2.2.5 Akdeniz Bölgesi (Akdeniz MOU)	21
2.2.5.1 Kuruluş	21
2.2.5.2 MOU'nun Üyeleri	21
2.2.6 Hint Okyanusu Bölgesi (IOR)	22
2.2.6.1 IOMOU'nun Tarihçesi	22
2.2.6.2 IOMU Sekreteryası	23
2.2.6.3 IOMU'nun Organizasyonel Yapısı	23
2.2.6.4 Dokümantasyon	23
2.2.7 Karadeniz Mütabakatnamesi (BSMOU)	24
2.2.7.1 Karadeniz Mütabakatname'nin Tarihçesi	24
2.2.7.2 Liman Devlet Kontrolü Komitesi	24
2.2.7.3 Liman Devlet Kontrolü Sekreteryası	24
2.2.7.4 Karadeniz Bilgi Sistemi (BSIS)	24
2.2.7.5 İlgili Konvansiyonlar	26
2.2.7.6 Denetim Limanları	27
2.2.8 ABD Bayrak ve Liman Devleti Uygulamaları	27
2.2.8.1. ABD'de Uygulanan Kurallar	27
2.2.8.2 USCG Teşkilat Şeması ve Organizasyonel Yapısı	28
2.2.8.3 İdari Yapılanma	28
2.2.8.4 Liman Devleti Denetiminin Dayandığı Mevzuat	30
2.2.8.5 Liman Devleti Denetimi Uygulamaları	31
2.2.8.6 Öncelik Matrisi	31
2.2.8.7 Liman Devleti Denetimlerinin Türleri	35
2.2.8.8 Uluslararası Sözleşmelere Taraf Olmayan Bayraklara Ait Gemiler ve Sözleşmelerin Kapsamında Olmayan Gemiler için Uygulanan Prosedürler	37

2.2.8.9 Kusurlu Olduğu Belirlenen Yabancı Bayraklı Gemilere Yapılan Müdahaleler ve Gemilerin Tutulması	38
2.2.8.10 Geminin Tutulması Kararına İtiraz Prosedürleri	39
2.2.8.11 Geminin Tutulmasına Dair Kararın İlgili Mercilere Bildirimi	39
<b>3. TÜRKİYE'DE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMALARI</b>	<b>41</b>
3.1 Türkiye'deki Mevcut Durum	41
3.2 AB Ülkeleri, AB'ye Aday Ülkeler ve AB'yle Serbest Ticaret Antlaşması Olan Diğer Avrupa Ülkelerinin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri	42
3.3 Türkiye'deki Liman Devleti Denetimi ile İlgili Mevcut Mevzuat ve Yürürlükteki Düzenlemeler	43
3.4 Türkiye'de Liman Devleti Denetimi İçin İdari Yapılanma	45
3.5 Türkiye'de Liman Devleti Kontrolü Uygulaması Başlangıcından İtibaren Doğan Sorular ve Getirilen Çözümler	46
<b>4. MODEL LİMAN DEVLET ORGANİZASYONU</b>	<b>53</b>
4.1 Türk Liman Devlet Kontrol Başkanlığı Oluşturulması	53
4.2 Birimler	53
4.2.1 Türk Liman Devlet Kontrol Başkanlığı	53
4.2.2 İstatistik Değerlendirme Bölümü	53
4.2.3 Dış İlişkiler Bölümü	56
4.2.4 Eğitim ve Sürekli Gelişim Bölümü	56
4.2.5 Denetim Bölümü ve Denetlemeler	57
4.2.6 İlerleme ve Gelişim Olanakları	59
4.2.7 Denetlemeler	59
4.2.8 Denetimle İlgili Bazı Önemli Tanım ve Açıklamalar	60
4.2.8.1 Denetim İçin Açık Zeminler	60
4.2.8.2 Yetersizlik	61
4.2.8.3 Alıkoyma	61
4.2.8.4 Denetim	61
4.2.8.5 Detaylı Denetim	61
4.2.8.6 Operasyonun Durdurulması	61
<b>5. MODEL EĞİTİM YAPISI VE DENETÇİLER İÇİN PERFORMANS YETERLİLİK STANDARTLARI MODELİ</b>	<b>62</b>
5.1 Model Eğitim Yapısı ve İlerleme Olanakları	62

5.2 Performans Yeterlilik Standartları Modeli	63
5.3 Gemi Ana Yeterlilik Kaydı	64
5.4 Ana Matris ve Görev Tamamlama Kaydı	64
<b>6. TÜRK LİMAN DEVLETİ DENETÇİLERİNİN EĞİTİM VE SÜREKLİ GELİŞİM BÖLÜMÜNÜN İ.T.Ü DENİZCİLİK FAKÜLTESİ BÜNYESİNDE YÜRÜTÜLMESİ İÇİN ÖNERİLEN MODEL TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI</b>	<b>68</b>
6.1 Giriş	68
6.2 Liman Devleti Kontrol Denetçiliği (PSC) Tezsiz Yüksek Lisans Programı	68
6.2.1 Programın Özgörevi	68
6.2.2 Programın Özgörüsü	69
6.2.3 Başvuru Koşulları	69
6.2.4 Başvuruda İstenen Belgeler	69
6.2.5 Dersler ve Krediler	70
6.2.5.1 I. Yarıyıl	70
6.2.5.2 II. Yarıyıl	71
6.2.5.3 III. Yarıyıl	71
6.2.6 Ders Planı	72
<b>7. SONUÇLAR VE TARTIŞMA</b>	<b>73</b>
<b>KAYNAKLAR</b>	<b>74</b>
<b>EK - A LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) İÇİN ÖNERİLEN TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI DERS İÇERİKLERİ</b>	<b>76</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b>	<b>90</b>

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	:Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	:Amerika Birleşik Devletleri
<b>AT</b>	:Avrupa Topluluğu
<b>BI</b>	:Barç Denetçisi
<b>BO</b>	:Boarding Officer
<b>CARICOM</b>	:Caribbean Community
<b>CFR</b>	:Code of Federal Regulations
<b>CLC</b>	:International Convention for Civil Liability for Oil Pollution Damage
<b>COLREG</b>	:Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
<b>COTP</b>	:Captain of the Port
<b>CV</b>	:Kontrol Onay Denetçisi
<b>DOC</b>	:Document of Compliance
<b>DI</b>	:Havuzlama Denetçisi
<b>ESCAP</b>	:Economic and Social Commission for Asia and the Pasifle
<b>FF</b>	:Fazlalık Faktörü
<b>FSI</b>	:Flag State Implementation Committee
<b>FUND</b>	:International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
<b>FV</b>	:Yabancı Yük Gemisi Denetçisi
<b>GMDSS</b>	:Global Maritime Distress and Safety System
<b>GRT</b>	:Gros Ton
<b>GSK</b>	:Gemi Sörvey Kurulu
<b>HI</b>	:Tekne Denetçisi
<b>HT</b>	:Tekne Denetçisi (Tanker)

<b>IACS</b>	:International Association of Classification Societies
<b>ibid</b>	:Bir öncekiyle aynı
<b>ICPP</b>	:International Certificate of Prevention of Pollution
<b>ICR</b>	:International Certificate of Registry
<b>İdare</b>	:Devlet adına bayrak ve liman devleti denetiminin yürütülmesiyle sorumlu birim
<b>IGS</b>	:Inert Gas System
<b>ILO</b>	:International Labor Organization
<b>IMO</b>	:International Maritime Organization
<b>INMARSAT</b>	:International Mobile Satellite Organization
<b>IOPC</b>	:International Oil Pollution Prevention Certificate
<b>ISM</b>	:International Safety Management Code
<b>KI</b>	:K-Bot Denetçisi
<b>LDDG</b>	:Liman Devleti Denetimi Görevlisi
<b>LDDU</b>	:Liman Devleti Denetimi Uzmanı
<b>LL</b>	:International Convention for Load Lines
<b>LNG</b>	:Liquified Natural Gas
<b>LNP</b>	:Liquified Natural Petroleum
<b>LR</b>	:Filika Denetçisi
<b>MARPOL</b>	:International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
<b>MEPC</b>	:Marine Environment Protection Committee
<b>MI</b>	:Marine Inspector
<b>MI</b>	:Machinery İnspektör
<b>ML</b>	:Yabancı Kimyasal Tanker Gemisi Denetçisi
<b>MOU</b>	:Memorandum of Understanding (Mütabakatname)
<b>MOWCA</b>	:Memorandum of Understanding for West and Central America
<b>MSC</b>	:Maritime Safety Committee
<b>MSM</b>	:Marine Safety Manual
<b>MS</b>	:Makine ve Teçhizat Denetçisi (Buharlı)
<b>MU</b>	:Mobil Açık Deniz Delme Ünitesi Denetçisi
<b>OCMI</b>	:Officer-in-Charge, Marine Inspector
<b>OI</b>	:Açık Deniz Tedarik Gemisi Denetçisi



<b>OJT</b>	:On Job Training
<b>PMAESA</b>	:The Port Management Association of Eastern and Southern Africa
<b>PQS</b>	:Performance Qualification Standart
<b>PSC</b>	:Port State Control (Liman Devlet Kontrolü)
<b>ROCRAM</b>	:Regional de Autoridades Maritimas de Sudamerica
<b>SMC</b>	:Safety Management Certificate
<b>SOLAS</b>	:International Convention for Safety of Life at Sea
<b>SOPEP</b>	:Ship Oil Prevention Emergency Plan
<b>STCW</b>	:Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
<b>TI</b>	:T-Bot Denetçisi
<b>TV</b>	:Yabancı Tanker Denetçisi
<b>USC</b>	:United States Code
<b>USCG</b>	:United States Coast Guard
<b>VDR</b>	:Voyage Data Recorder System
<b>Sörvey</b>	:Denetim
<b>Sörveyör</b>	:Denetçi

## TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
<b>Tablo 2.1</b> : 1998-2000 Yıllarında ABD'de Yıllık Ortalama Denetlenen Gemi Sayısı.....	30
<b>Tablo 2.2</b> : USCG 2001 Yılı Bayrak Devleti Listesi.....	32
<b>Tablo 3.1</b> : AB Ülkeleri, AB'ye Aday Ülkeler ve AB'yle Serbest Ticaret Antlaşması Olan Diğer Avrupa Ülkelerinin Taraff Olduğu IMO Sözleşmeleri .....	43
<b>Tablo 5.1</b> : Gemi Ana Yeterlilik Kaydı.....	65
<b>Tablo 5.2</b> : Yeterlilik Matrisi Örneği.....	66
<b>Tablo 5.3</b> : Görev Tanımı Örneği.....	67
<b>Tablo 6.1</b> : İ.T.Ü Senatosu Tarafından Kabul Edilen Dil Sınavları ve Dereceleri.....	70
<b>Tablo 6.2</b> : Ders Planı .....	72
<b>Tablo A.1</b> : Denizciliğe Giriş Ders Bilgisi.....	76
<b>Tablo A.2</b> : Denizcilik Sözleşmelerinin Detaylı İncelenmesi Ders Bilgisi.....	77
<b>Tablo A.3</b> : Deniz Hukuku Ders Bilgisi.....	80
<b>Tablo A.4</b> : Liman Devlet Kontrolünde Gecikmelerden ve Yanlış Tutuklamalardan Kaçınma Ders Bilgisi.....	81
<b>Tablo A.5</b> : Denizcilik İngilizcesi Ders Bilgisi.....	82
<b>Tablo A.6</b> : Deniz Operasyonlarında Çevresel Çalışmalar Ders Bilgisi.....	83
<b>Tablo A.7</b> : Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği Ders Bilgisi.....	84
<b>Tablo A.8</b> : Personel Yönetimi Ders Bilgisi.....	85
<b>Tablo A.9</b> : Memorandumların Analizi ve Anlaşılması Ders Bilgisi.....	86
<b>Tablo A.10</b> : Liman Devleti Kontrolünde IMO Ders Bilgisi.....	87
<b>Tablo A.11</b> : PQS Modeli kapsamında İşbaşı Eğitimi Ders Bilgisi.....	88
<b>Tablo A.12</b> : IMO Sirküleri, Kuralları ve Konvansiyonları Güncelleme Projesi Ders Bilgisi.....	89

## ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 : Paris MOU Organizasyon Yapısı.....	12
Şekil 2.2 : Tokyo MOU Organizasyon Yapısı.....	14
Şekil 2.3 : Vina Del Mar Organizasyon ve Üye Yapısı.....	17
Şekil 2.4 : IOMOU'nun Organizasyon Yapısı.....	23
Şekil 2.5 : USCG Teşkilat Şeması ve Organizasyonel Yapısı.....	29
Şekil 3.1 : Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüğü Teşkilatlanması.....	45
Şekil 3.2 : Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüğü Teşkilatlanması.....	47
Şekil 4.1 : Denizcilik Müsteşarlığı Alternatif Taşra Teşkilat Şeması.....	54
Şekil 4.2 : Model Türk Liman Devlet Kontrol Organizasyon Şeması.....	55
Şekil 5.1 : Model Denetçi Eğitim Sistemi.....	63

## TÜRKİYE’DE LİMAN DEVLETİ KONTROL UYGULAMALARI İÇİN EĞİTİM MODELİ OLUŞTURULMASI

### ÖZET

Uzun yıllar içerisindeki dünya ticaret filosunun hızla gelişmesi deniz kirliliği, personel emniyeti gibi sorunlar doğurmuştur. Bu sorunları bertaraf edebilmek adına IMO’nun hazırladığı kurallar bulunmaktadır. Standartların uygulanıp uygulanmadığı konusu ise uzun yıllar boyunca süregelen çalışmalar sonucunda bir denetim organı tarafından denetlenmeleri gerektiği sonucunu ortaya koymuştur. Bu amaçla; Liman ve Bayrak Devleti Kontrolleri ve denetçileri organize edilmiş ve ülkeler bağımsız olarak kendi ülkelerinde bir denetim standardı oluşturma yarışına girmişlerdir. Zaman içerisinde, ülkeler arasında kuralları yorumlama ve uygulama konusunda bazı anlaşmazlıkların ortaya çıkması sonucunda, dünyanın çeşitli bölgelerinde belirli bölge adlarıyla bir araya gelen ülkeler, bazı mutabakatnamelere imza atarak bir birlikte çalışma grubu oluşturmuşlardır. Bu mutabakatnamelere taraf olan ülkeler belirli standartları aynı çerçevede uygulayacakları ve standart altı gemileri limanlarından uzak tutacakları hususlarında karşılıklı anlaşmalara varmışlardır ve idari bir yapılanma içine girmişlerdir. Bu yapılar çalışmamda detaylı olarak incelenmektedir. Mevcut uygulamalar çerçevesinde Türkiye’nin mevcut organizasyonunun ve denetçilerinin standardizasyonunun sağlanabilmesi amacı ile yürürlükte olan sistemler araştırılmış ve denetçiler için bir eğitim sistemi modeli oluşturulmuştur. Önerilen modelin geliştirilerek ve güncellenerek uygulamaya konması Türkiye’deki mevcut sistemin düzenlenmesine katkıda bulunabilecektir.

Anahtar Kelimeler: Liman Devleti Kontrolü, Denetçi Eğitimi, Bayrak Devleti Kontrolü

Bilim Dalı Sayısal Kodu: 627.03.01

## ESTABLISHING AN EDUCATION SYSTEM FOR THE PURPOSE OF PORT STATE CONTROL IMPLEMENTATION IN TURKEY

### SUMMARY

Severe increase in the world merchant fleet during last several decades has caused some severe problems as marine pollution, personnel safety impairment. In order to cope with these problems, there are rules and regulations present prepared by IMO. Inspection of the implementation of these rules and regulations has arised a new question which can be described as; “Are these all implemented or not?” which the answer is ofcourse there should be an inspection organisation in order to be sure. For this purpose, Port and Flag State Controls and Inspectors has been organised and countries has started a competition wise implementation of a series of standards in their countries only. By the time, after some conflicts between these countries on understanding and application of the present rules and regulations, major countries around the world has gathered and organised a work group in the name of specific regions which they have called temselves as the MOUs. Countries which have been a participant of the MOUs has agreed and signed some protocols stating that they will all apply specific standards with same objective and keep sub-standard tonnages away from their region. They have established an administrative structure for this purpose. These structures has been inspected with details. In order to standardise Turkey’s present organisation’s and the inspectors’ levels, present systems has been investigated and an example Training System Model has been improved. Improvement and updating of this model has a potential to organise the present system in Turkey.

Keywords: Port State Control, Inspector Training, Flag State Control

Science Code: 627.03.01

## **1. GİRİŞ**

### **1.1 Liman Devleti Kontrollerinin Tarihçesi**

Devletlerin açık denizlerde kendi bayrağı ile seyreden gemilerinin üzerinde yetkisi olduğu yıllardır bilinmektedir. Bu, bayrak devleti yetkisi olarak bilinir. Bir gemi aynı zamanda bayrağı altında bulunduğu devletin de sorumluluğu altındadır ve bayrak devletinin de gemi üzerinde yetkisi vardır. Geleneksel uluslararası deniz kanunlarına göre Birleşmiş Milletlerin Deniz Kanununda (UNCLOS, 1982) olduğu gibi, bir devletin, yabancı bayraklı bir gemiyi üzerindeki yetkisiyle bazı derecelerde kontroller uygulama hakkı vardır ancak, UNCLOS kapsamında, kıyı devletlerinin sadece geminin bulunduğu veya varmak üzere olduğu yerdeki operasyonuna deniz ortamını korumak ve muhafaza etmeyi sağlamak için müdahale etme hakkı vardır. Herhangi böyle bir müdahale diğer devletin görev ve haklarına bağlı kalınarak gerçekleştirilecektir. Karasal yetkilere ek olarak, IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve ILO (Uluslararası İşçi Örgütü) konvansiyonları devletlere yabancı gemileri kendi limanlarında iken Liman Devlet Kontrolleri (PSC) denetimlerini gerçekleştirmesine olanak sağlar [1].

Liman Devletlerinin uzun yıllardır gerekli uluslararası emniyet ve kirlilik önleme standartlarına uyumluluğu kontrol etme hakkı vardır. 20 yıldan uzun bir süredir, denetimlerde bireysel olarak varolmak yerine, Liman Devletleri bölgesel antlaşmaları geliştirilmiştir [2] ve dünyanın birçok yerinde uygulanmaktadır. Bölgesel antlaşmalar bu çalışmanın sonraki bölümlerinde tartışılacaktır.

### **1.2 Liman Devlet Kontrolü Tanımı**

PSC (Liman Devlet Kontrolü), yabancı gemiler bir ulusun hükümlerinin uygulandığı sularda iken bu gemilere o ulusun otoriteleri tarafından uygulanan bir denetim işlemi olarak özetlenebilir. Bir ulus kendi sularındaki yabancı bir gemiden kendi kurallarını uygulamasını isteyebilir ve belirli uluslararası konvansiyonlara taraf uluslar kendi sularında çalışan diğer uluslara ait gemilerin bu

konvansiyonlarda sıralanan yükümlülükleri yerine getiriyor olduğunu onaylamak için yetkilendirilir.

PSC'nin kendi çeşitli yapılarındaki amacı, uluslararası standartlara olduğu kadar devletin gözettiği başlıca kurallara da uymayan gemileri tespit edip elemektir. Gemiler koşullara uymadığı durumda denetçi devletin ilgili birimi uyumun tamamlandığından emin olmak için kontroller gerçekleştirebilir [3].

Son zamanlarda IMO Liman Devlet Kontrolünün homojen bir biçimde uygulanması için prosedürler sağlayan çözümü kabul etmiştir [4] ve bu bağlamda Avrupa Birliği ve Avrupa'daki ülkeleri, çeşitli Doğu Asya ve Pasifik'teki ulusları içeren ülkeler tarafından bölgesel antlaşmalarda mutabakatlaşmak suretiyle kabul edilmiştir. Kuzey Avrupa ve Akdeniz uluslarının bir bölümü kendi bölgelerinde ayrı bir bölgesel antlaşma oluşturmak için niyetleri olduğunu son zamanlarda açıklamışlardır. Ek olarak ABD gibi bazı ülkeler ise aynı amacı olmakla beraber tek yanlı yaklaşımı kabul etmişlerdir.

Dünya üzerindeki Liman Devleti Kontrollerinin dağılımları ve taraf ülkeler; aşağıda sıralandığı gibidir [5]:

Paris MOU: Belçika, Kanada, Hırvatistan, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, İzlanda, İtalya, Hollanda, Norveç, Portekiz, Rusya, İsveç, İspanya.

Akdeniz MOU: Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Libya, Fas, Tunus, Türkiye

Asya-Pasifik MOU: Avustralya, Kanada, Fiji, Çin, Hong Kong, Endonezya, Japonya, Kore, Malezya, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Filipinler, Rusya, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam.

CARRIBEAN (Karayipler) MOU: Antigua ve Barbuda, Aruda, Bahama, Bermuda, Cayman Adaları, Küba, Grenada, Guyana, Jamaika, Mont Serrat, Hollanda Antilleri, Trinidad ve Tobago.

VINA DEL MAR (Latin Amerika) MOU: Arjantin, Bolivya, Brezilya, Şili, Kolombiya, Küba, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela.

HİNT OKYANUSU MOU: Avustralya, Eritre, Hindistan, Maldivler, Mauritius, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan, Tanzanya.

KARADENİZ MOU: Hırvatistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna

## **2. LİMAN DEVLET KONTROLLERİNDEKİ BÖLGESEL GELİŞMELER**

### **2.1 Giriş**

Liman Devleti Kontrol sürecinde; uzun bir dönem devam eden devletlerin bireysel kontrolünden sonra bazı bölgesel antlaşmaların oluşturulması gerekli görüldü, böylece standart altı gemilerin belirli bir alanda denetlenmeleri daha uygun olarak gerçekleştirilebilecekti. Bir devletin tek başına kendi çabasının, standart altı gemileri engellemekte yeterli olmayacağının anlaşılması üzerine o bölgedeki emniyetsiz çalışma durumu ve tehdidini ortadan kaldırmak için aynı bölgede bulunan ülkelerde uygulanan Liman Devlet Kontrol uygulamalarının standardize edilmesi zorunlu hale geldi [6].

Bu koşulların ışığı altında, Bölüm 1’de tanımlandığı üzere bölgesel antlaşmalar kabul edildi ve bu antlaşmalar bugün neredeyse tüm dünyayı kaplamaktadır. Bu antlaşmalar genel olarak farklı bölgelerin mutabakatnamesi olarak bilinir ve genellikle antlaşmanın imzalandığı ülkenin ismi ile (ör.Paris) veya o bölgenin ismi (ör.Akdeniz) ile anılır. Sadece bir istisna bulunmaktadır, o da ABD’nin federal kuralları (CFR) kapsamında yer alan Birleşik Devletler Sahil Güvenlik (USCG) tarafından gerçekleştirilen bireysel oluşumdur ancak şu da unutulmamalıdır ki ABD birçok mutabakatname toplantılarına gözlemci olarak katılmaktadır [7]. Bu, ABD için Liman Devlet Kontrolünde federal bir kural oluşturulurken ayrıca mutabakatnamelerin temel anlayışlarının da göz önünde bulundurulduğu anlamına gelmektedir.

### **2.2 Tüm mutabakatnameler ve USCG**

Bölüm 1.2’de isimlerine değinilmiş bulunan mutabakatnameler bu bölümde ayrıntılı olarak incelenecek, organizasyon yapıları, mevzuatları ve denetim esasları ayrı ayrı ele alınacaktır.



## **2.2.1 Paris MOU**

### **2.2.1.1 Paris MOU'nun Kısa Tarihçesi**

Paris MOU, Kanada ve onyeddi Avrupa ülkesinin denizcilik otoriteleri arasındaki idari antlaşmadır. 1978'de "Hague Mütabakatname'si" Batı Avrupa'da bulunan bir kaç denizcilik otoritesi tarafından geliştirildi. Bu kuruluş genel olarak gemideki yaşam ve çalışma koşullarının ILO Konvansiyonu No.147'e uygun olarak uygulamasıyla uğraşmıştır. Ancak, Mütabakatname Mart 1978'de yürürlüğe girmek üzereyken süper tanker "Amoca Cadiz" in karaya oturması sonucu Fransa kıyılarında büyük bir petrol kirliliği meydana gelmiştir [8].

Bu olay gemi güvenliğine ilişkin çok daha fazla katı kurallar için Avrupa'da güçlü bir politik destek bulmuş ve halkların protestolarına yol açmıştır. Bu baskı aşağıda temel esasları belirtilen daha detaylı bir mutabakatname ile sonuçlanmıştır;

- denizde can güvenliği
- gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi
- gemide yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesidir.

Sonradan Paris MOU olarak tanınmaya başlanan Liman Devlet Kontrolü yapısı Şubat 1982'de kurulmuş ve ilk olarak on dört Avrupa ülkesi tarafından imzalanmıştır. Bu antlaşma 1 Temmuz 1982'de yürürlüğe girmiştir. O tarihten bu yana Paris Mütabakatname'si, esasları IMO kuralları yanında deniz güvenliğini işaret eden çeşitli Avrupa Birliği direktifleri gibi önemli gelişmelerden oluşturulan güvenlik ve deniz kirliliğini önleme ilave koşulları ile birçok kez düzenlenmiştir.

### **2.2.1.2 Paris MOU'nun Kapsamı**

Paris MOU'nun coğrafik alanı Avrupa kıyı devletlerini ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar uzanan Kuzey Atlantik kıyı devletlerini kapsar.

Paris MOU bölgesinin bugünkü üye devletleri Belçika, İtalya, Kanada, Hollanda, Hırvatistan, Norveç, Danimarka, Polonya, Finlandiya, Portekiz, Fransa, Rusya Federasyonu, Almanya, Slovenya, Yunanistan, İspanya, İzlanda, İsveç ve İngiltere'dir.

### **2.2.1.3 Paris MOU Genel Prensipleri**

Paris MOU'nun genel prensipleri aşağıda sıralanmıştır;

- Uluslararası denizcilik konvansiyonlarında sıralanan koşullara ve Bayrak Devletinin zorunlu kıldığı kurallara uyumu sağlama sorumluluğu gemi sahibi ve gemi işletmecisindedir.
- Üye ülkeler kendi limanlarına giren yabancı ticari gemilerin yaklaşık olarak %25'ini denetlemeyi kabul ederler.
- Paris MOU atlındaki denetimler için IMO ve ILO konvansiyonları esas alınır.
- Genel olarak gemiler denetim için açık bir sebep olmadıkça, MOU limanında bir önce gerçekleştirilmiş olan denetim tarihinden itibaren 6 ay içinde denetlenecektir.
- Gemileri geciktirmekten ve çok uzun süre ticari faaliyetten alıkoymaktan kaçınmak için gereken tüm çaba sarf edilecektir.

### **2.2.1.4 Denetim Sırasında Kullanılan Konvansiyonlar**

Bölüm 2.2.1.3'de tanımlanan Uluslararası Denizcilik Konvansiyonları aşağıda belirtilen konvansiyonları esas almaktadır;

- Uluslararası Yükleme Hattı Üzerine Konvansiyon (LL) 1966, ve onun 1988 Protokolü değişikliği (LoadLine 66/88)
- Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konvansiyonu (SOLAS), 1974, ve onun 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88)
- Uluslararası Gemiden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Konvansiyonu, 1973, ve 1978 Protokolü tarafından yapılan düzeltme ve değişikliği (MARPOL 73/78)
- Uluslararası Gemi Adamları Vardiya Tutma, Sertifikalandırma ve Eğitimi Konvansiyonu, 1978 değişikliği (STCW 1978)
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972, (COLREG 1972)
- Uluslararası Gemi Tonaj Ölçme Konvansiyonu, 1969 (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Konvansiyonu, 1976, (ILO Konvansiyonu no.147)

Ticari Gemicilik (Min. Standartlar) Konvansiyonu 1976 (ILO Konv. No.147) kapsamındaki gemi denetimleri şunlarla sınırlıdır.

- Minimum Gemi Yaşı Konvansiyonu, 1973 (No.138)
- Minimum Gemi Yaşı Konvansiyonu (gözden geçirilmiş), 1936 (No.58)
- Minimum Gemi Yaşı Konvansiyonu, 1920 (No.7)
- Gemi Adamlarının Tıbbi Muayenesi Konvansiyonu, 1946 (No.73)
- Gemi Adamları İçin Kazaları Önleme Konvansiyonu, 1970 (No.134) (Fıkra 4&7)
- Mürettebatın Yaşam Mahalli Konvansiyonu (gözden geçirilmiş), 1949 (No.92)
- Yiyecek ve Yiyecek Sağlama Konvansiyonu, 1946 (No.53) (Fıkra 5)
- Zabitlerin Yeterlilik Sertifikaları Konvansiyonu, 1936(No.53)(Fıkra 3 ve 4)

Gemideki durumla ilgili her şikayet araştırılacak ve Liman Devlet Kontrol Denetçisi tarafından gerekli görüldüğü gibi hareket edilecektir. Eğer gerekirse uygun düzeltici tedbirler alınana kadar gemi alıkonulacaktır.

Liman Devlet Kontrolü için ilgili bir Konvansiyonu uygulamada ekseriyetle kullanılmayan prensip o konvansiyona taraf olmayan devletin bayrağı altında çalışan gemilere uygulanmasıdır. Böyle bir durumda gemiler detaylı bir denetime tabi tutulabilirler ve Liman Devlet Kontrol Denetçisi, o gemi için sağlanan ilgili konvansiyonlardaki aynı yolu izleyecektir.

#### **2.2.1.5 Denetim için Gemi Seçimi (Hedefleme Sistemi)**

Denetim için gemi seçiminde, Paris MOU aşağıda bahsedilenlere öncelik vermektedir [9];

- Mütabakatname'ye imza atmış devletin limanını ziyaret eden, ilk defa uğrayan veya 12 ay veya daha fazla süre Paris MOU limanlarına gelmeyen gemiler ile bu amaç için uygun verilerin yokluğu durumunda, otoriteler bilgi sistemindeki kullanılabilir verilere güveneceğinden, 1 Şubat 1993'de zorunlu kılınan söz konusu geminin girişini takip eden bilgi sistemine kayıt edilmemiş gemiler öncelikli olarak denetlenecektir.

- Mütabakatname'nin yıllık raporlarında yayınlanan üç yıllık çalışma ortalama tablosunda, ortalamanın üzerinde alıkoyma ve geciktirme uygulanmış bayrak devletinin gemileri denetlenecektir.
- Raporlanmış eksikliklerini tamamlamaları için belirli bir süre tanınmış, bu süre dolana kadar mütabakatname'ye imza atmış bir liman devletinden ayrılmak üzere izin verilmiş gemiler öncelikli denetleneceklerdir.
- Liman otoriteleri veya pilotlar tarafından emniyetli seyirlerini engelleyecek eksikliklerinin bulunduğu rapor edilmiş gemiler öncelikli denetleneceklerdir.
- Gemi yapı ve ekipmanı hakkında durum ve klas kuruluşu sertifikaları, otorite tarafından tanınmayan bir organizasyon tarafından yayınlanmış olan gemiler öncelikli olarak denetleneceklerdir.
- Liman devletinin yetkili otoritesine geminin özellikleri, geminin rotası ve taşınan tehlikeli veya kirletici yükleri ile ilgili raporlarda hatalı bilgi veren, tehlikeli veya kirletici yük taşıyan gemiler öncelikli olarak denetleneceklerdir.
- Genişletilmiş bir denetime karar verilmiş kategoride olan gemiler.
- Geçmiş 6 aylık süreçte yapılan denetimlerde güvenlik sebeplerinden dolayı klas durumundan şüphelenilen gemiler öncelikli olarak denetleneceklerdir.

Her gün o bölgede bulunan gemilerin bir bölümü Liman Devlet Kontrolü için seçilirler. Seçim işlemleri için SIRENAC olarak bilinen Merkezi Bilgisayar Bilgi Arşivi, Liman Devleti Kontrol Denetçileri tarafından gemi özellikleri ve Paris MOU bölgesinde gerçekleştirilen önceki denetim raporlarını öğrenmek için kullanılır. Eğer bir gemi önceki 6 aylık süreç içinde Paris MOU bölgesinde denetlenmiş ve kıstaslara uygun bulunmuş ise ileri aşamada denetimleri gerçekleştirmek için belirgin bir zemin oluşmadıysa, sonraki denetimlerden muaf olacaktır.

Hedefleme faktörü, Paris MOU tarafı olan bir devletin limanına gelen geminin denetlenmesi için önceliğinin hesaplanması ve bu geminin hedef gemi olup olmadığı belirlenmesi için geliştirilmiş bir puanlama metodudur. Paris MOU Hedefleme Faktörü hesabı ikiye ayrılmıştır.

- a) Genel Faktör : Bu faktörde geminin mevcut yapısal durumu esas alınmıştır.
- b) Geçmiş Faktörü : Bu faktörde ise geminin Paris MOU'daki kayıtlı geçmişi göz önüne alınır.

Genel faktör aşağıdaki elemanlar bir araya getirilerek hesaplanır.

- 1) Hedef Bayrak: Son üç yıldaki alıkoyma oranı izin verilebilir (%7) sınırı aşan bayrak devleti gemileridir. Bu kriter “yardstick – kıstas” olarak adlandırılır. Risk seviyeleri kıstası %3 olarak derecelendirilerek tanımlanır. Örnek olarak yüksek risk demek kıstası %13'den %16'sına kadar olan limiti aşan alıkoyma oranlarıdır.

Orta Risk (kıstas %+3)	T.F +4
Orta Yüksek Risk (kıstas %+6)	T.F +8
Yüksek Risk (kıstas %+9)	T.F.+14
Çok Yüksek Risk (kıstas %+12)	T.F. +20

- 2) Hedef Gemi Tipi (T.F. +5)

Şu özelliklere sahip gemilerin hedefleme faktörlerine artı 5 puan eklenecektir.

- 12 yıldan önce inşa edilmiş Dökme Yük Gemileri
- 10 yıldan önce inşa edilmiş Gaz Taşıyıcı Gemiler
- 10 yıldan önce inşa edilmiş Kimyasal Tankerler
- 20 yıldan önce inşa edilmiş Petrol Tankerleri
- Yolcu Gemileri / Ro-Ro Feribotlar

- 3) Avrupa Birliğinin Tanımadığı Klas Kuruluşları (T.F. +5)

“Avrupa Birliğince Tanınan Klas Kuruluşları” listesinde bulunmayan bir klas kuruluşu “Avrupa Birliğince Tanınmayan Klas Kuruluşu” olarak adlandırılır.

- 4) 12 Yıldan Eski Gemiler

Yaş

>25 yıl	T.F. +3
21-24	T.F. +2
13-20	T.F. +1

5) IMO konvansiyonlarından belli başlıklarına taraf olmayan bayrak devleti bayrağını taşıyan gemiler: T.F. +1

6) Geminin klas kuruluşunun tutuklanma yüzdesi, ortalamanın üzerinde ise: T.F. +1

Geçmiş Faktörü geminin gerçek kondisyonunu yansıtmak için Genel Faktöre eklenir.

Bu Faktör önceki 12 ayda Paris MOU tarafından gerçekleştirilen her denetime aşağıdaki değerlerin eklenmesi ile hesaplanır.

1) Son 12 ayda Bölge Limanına ilk defa giren gemi	T.F. +20
2) Son 6 ayda denetlenmemiş gemi	T.F. +10
3) Alıkoyma	T.F. +15
4) Yetersizlik Miktarı	
0	T.F. -15
1-5	T.F. +0
6-10	T.F. +5
11-20	T.F. +10
21+	T.F. +15

5) Son Denetimde Göze Çarpan Yetersizlikler

“Sonraki limanda yetersizliği giderme” veya “Kaptana yetersizliği kalkıştan önce gidermesi hususunda talimat verilmesi” benzeri yapılan her eylem veya “Yetersizliğin 14 gün içinde giderilmesi” gibi yapılan her iki eylem için T.F. +1

Tüm yetersizliklerin giderildiğinin rapor edilmesi durumunda T.F. -2

>> Toplam Hedef Faktörü, Genel ve Geçmiş Faktörlerin toplanması ile hesaplanır, ancak sonuç Genel Faktörden küçük olamaz.

Daha iyi anlamak için bir örnekle çözümleyelim;

## Örnek

Tarih : 20-07-2002

Gemi : Paris MOU

Bayrak : Honduras

Klas : Honduras Uluslar arası Sörvey ve Denetim Bürosu

Yapım Yılı : 1958

Honduras Alıkoyma % : 27.71%

Ortalama Klas Yetersizlik Oranı : 1.99%

Klas Yetersizlik oranı HINSIB : 23.5%

## Denetim Geçmişi :

Ghent	Belçika	10-07-2001	9 Yetersizlik
Rotterdam	Hollanda	11-09-2001	5 Yetersizlik
Hamburg	Almanya	15-01-2002	16 Yetersizlik
Genova	İtalya	04-07-2002	20 Yetersizlik

- 8'i ayrılmadan önce giderilme

- 10'u 14 gün içinde giderilme

- 2 diğer (açıkça)

## Genel Faktör

Hedef Bayrak	Çok Yüksek Risk	+20
AB'nin tanımadığı klas kuruluş	Yolcu Gemisi	+5
Gemi 12 yıldan eski		+3
Bayrak Devleti Konvansiyonlara taraf değil		+1
Klas yetersizlik oranı ortalamanın üzerinde		+1

---

35

## Geçmiş Faktörü

12 ay'lık süreçte bir bölge limanına ilk girişi	0
---	---

Son 6 aydaki denetlenmedi	0
Alıkoyuldu	0
Yetersizlik sayısı	
Rotterdam	0
Hamburg	+10
Genova	+10
Son denetimde göze çarpan yetersizlikler	
“Kaptana limandan ayrılmadan önce yetersizliği gidermesi için talimat verildi”	+8
“yetersizliğin 14 gün içinde giderilmesi”	+5
“diğer (açıkça belirtilmiş)	+1
	<hr/>
	34

### **Toplam Hedef Faktörü**

Genel Faktör 35

Geçmiş Faktörü 34

---

Toplam Hedef Faktörü 69

Toplam Hedef Faktörü 50 ve üzerinde bulunan gemiler öncelikli denetime tabi tutulacaktır.

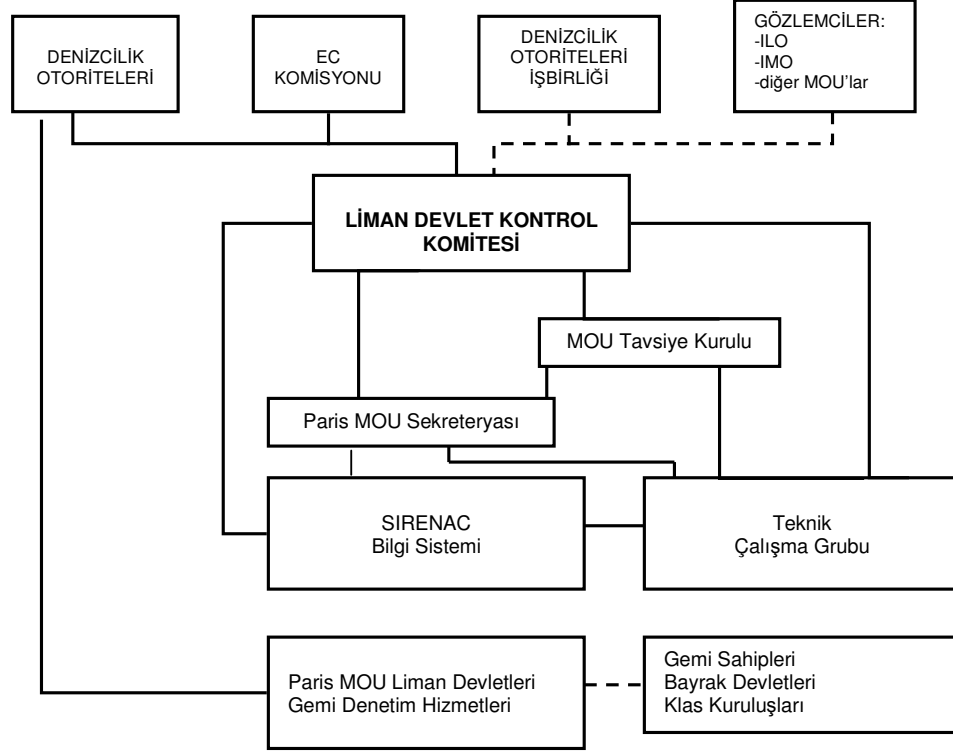
### **2.2.1.6 Paris MOU Organizasyon Yapısı**

Paris MOU'nun idari yapısı şekil 2.1'de görüldüğü üzere, Liman Devlet Kontrol Komitesidir. Bu yapı 18 katılımcı denizcilik otoritelerinin temsilcileri ve Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulur. Liman Devlet Kontrolü Komitesi yılda bir veya gerekirse daha kısa aralıklarda bir araya gelir.

IMO ve ILO temsilcileri, Liman Devlet Kontrol Komitesinin toplantısına gözlemci olarak katıldığı üzere bir çok denizcilik otoritesi kuruluşları ve diğer liman devlet



kontrolü birlikleri temsilcileri de bu toplantıya gözlemci olarak katılırlar. Komite politika, finans ve idari işlerle uğraşır ve organizasyon içerisinde oluşturulan teknik yapı ile desteklenir.



**Şekil 2.1:** Paris MOU Organizasyon Yapısı

## 2.2.2 Asya Pasifik Bölgesi (TOKYO MOU)

### 2.2.2.1 Tokyo MOU Kuruluşu

Tokyo MOU olarak bilinen Asya Pasifik Bölgesindeki Liman Devlet Kontrolü, Tokyo’da 1993 Aralık ayında gerçekleştirilen son hazırlanma toplantısında tanımlanmıştır. Tanımlamanın ardından MOU, Nisan 1994’te faaliyete geçmiştir ve Tokyo MOU’nun yönetim yapısını Liman Devlet Kontrol Komitesi oluşturur [10].

#### 2.2.2.2 Liman Devlet Kontrol Komitesi

Mütabakatname’nin amaçlarına ulaşabilmesi maksadıyla Mütabakatname’yi kabul etmiş her otoritenin bir temsilcisinden oluşan bir liman devlet kontrolü komitesi oluşturulmuştur. Ayrıca; IMO, ILO ve Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal

Komisyonu ve diğer organizasyon veya uygun görülen otoritelerin her birinden bir gözlemci komitede oy kullanma hakkı olmadan sadece katılımcı olarak davet edileceklerdir [11].

Komite;

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

Komitenin aktiviteleri “Yıllık Rapor” olarak adlandırılan rapor ile yıllık olarak duyurulur.

### **2.2.2.3 Sekreterlik**

Mütabakatname’nin ihtiyaç duyması dolayısı ile Tokyo MOU Sekretaryası 15 Mart 1994’de Tokyo, Japonya’da kuruldu. Sekreterliğin Ana Görevleri şunlardır;

- Liman Devlet Kontrolü Komitesinin toplantılarına ve diğer toplantılarda sekreterlik hizmeti vermek,
- Liman Devlet Kontrol Denetimcilerinin eğitim kursları ve seminerlerini düzenlemek,
- Bölgede Liman Devlet Kontrol denetim bilgi analiz ve araştırma iletişimini yönetmek,
- Katılımcı otoriteler için Liman Devlet Kontrol’üne ilişkin bilgi toplamak ve yayımlamak,
- Sağlanan teknik asistanlığı desteklemek

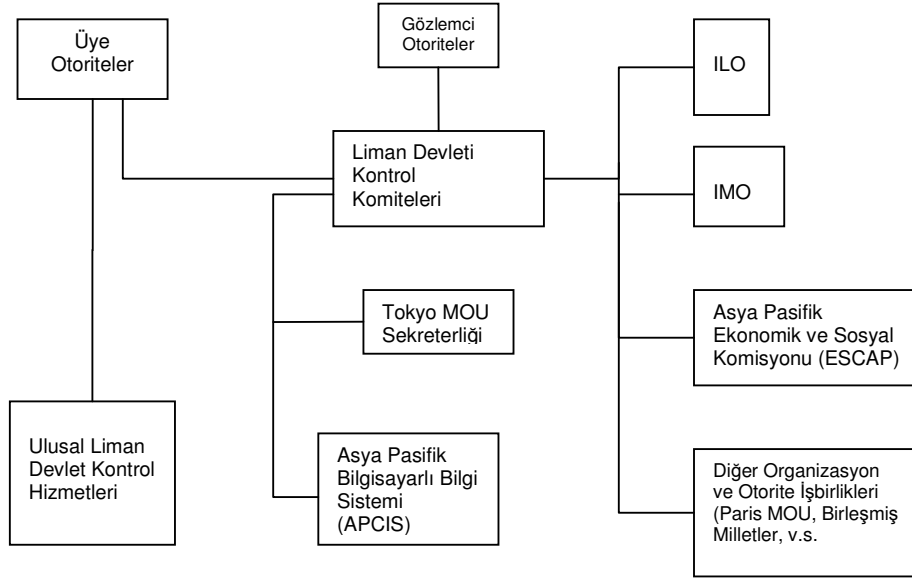
#### 2.2.2.4 Asya-Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi (APCIS)

Asya-Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi liman devlet denetimlerinde bilgi değişimi amacı ile aşağıdakileri sağlamak için kurulmuştur;

1. Diğer bölgesel limanlardaki gemilerin denetiminde denetlenecek yabancı bayraklı gemilerin seçiminde veya seğilen gemilerin incelenmesinde destek olmak için gerekli bilginin otoritelere sağlanması,
2. Bölgede Liman Devlet Kontrolüne ilişkin uygulamalarda etkili bir bilgi alışverişi sağlamak.

APCIS, Rusya Federasyonunun Denizcilik İdaresinin desteği altında Vladivostok'da konumlandırılmıştır.

#### 2.2.2.5 Tokyo MOU'nun Organizasyon Yapısı



şekil 2.2: Tokyo MOU Organizasyon Yapısı

Her bayrak devletinin performansı Liman Devlet Kontrol Komitesi tarafından kabul edilen istatiki hesaplama için sabit belirli değerlerden oluşan bir standart formül kullanılarak hesaplanır. Bu sistemde iki limit bulunmaktadır, “siyahtan griye” ve “griden beyaza”. Limitlerin her birinin kendine ait belirli bir formülü vardır.

$$U_{\text{Siyah-tan griye}} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

Burada;

N = Denetim Sayısı

p = İzin verilebilir alıkoyma limiti (kıstas) “%7 olarak ayarlı”

z = Önem Talebi (sabit kabul edilebilir %95 kesinlik seviyesi için; z=1.645)

u = Sonuç (Sonuç “u” hem siyah hem de beyaz liste için izin verilen alıkoyma miktarıdır. “u” sonuçları “siyahtan griye” veya “griden beyaza” limitteki gibi tablodan bulunabilir. “Griden beyaza” limitin altındaki seviyedeki alıkoymalar belirgin biçimde ortalamadan iyi anlamı taşır iken, “siyahtan griye” limit üzerindeki seviyede alıkoymalar belirgin şekilde ortalamadan kötü anlamı taşımaktadır.)

Kara listede Bulunan Örnek Bir Bayrak ;

Kamboçya gemilerinin denetlemelerinde, denetlenen 2286’inden 590’ı alıkoyma ile sonuçlandı. “Siyahtan griye limit” 180 alıkoymadır. Aşma Faktörü 6.77’dir.

N = toplam denetim

P = %7

Q = %3

Z = 1.645

Siyahtan griye limite şöyle karar verilir;

$$U_{\text{Siyahtan griye}} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

$$U_{\text{Siyahtan griye}} = 2286 \cdot 0.07 + 0.5 + 1.645 \cdot \sqrt{(2286 \cdot 0.07 \cdot 0.93)}$$

U = 180

Aşma Faktörü 6.77’dir. Bu “p”nin formülde ayarlanması anlamına gelmektedir. Siyahtan griye limit aşma miktarı 1 dir, öyleyse “p”nin yeni değerini bulmak için, “q” 5.77 ile çarpılmalıdır ve sonuç “p”ye eklenmelidir:

$$P + 5.77q = 0.07 + (5.77 \cdot 0.03) = 0.2431$$

$$U_{\text{aşma faktörü}} = 2286 \cdot 0.2431 + 0.5 + 1.645 \cdot \sqrt{(2286 \cdot 0.2431 \cdot 0.7569)}$$

$$U_{\text{aşma faktörü}} = 590$$

- Gri Listede Bulunan Örnek Bir Bayrak

Malta bayraklı bir gemi 88'i alıkoyma ile sonuçlanan 1271 denetime tabi tutuldu. "Siyahdan griye limit" 104 ve "Griden beyaza limit" 74 alıkoyma olmaktadır. Aşma faktörü 0.47'dir. Siyahdan griye limit şöyle hesaplanır.

$$U_{\text{Siyahdan griye}} = 1271 \cdot 0.07 + 0.5 + 1.645 \cdot \sqrt{(1271 \cdot 0.07 \cdot 0.93)}$$

$$U_{\text{Siyahdan griye}} = 104$$

Griden beyaza limit şöyle hesaplanır;

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{(N \cdot p \cdot (1-p))}$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = 1271 \cdot 0.07 - 0.5 - 1.645 \cdot \sqrt{(1271 \cdot 0.07 \cdot 0.93)}$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = 74$$

Aşma miktarını hesaplamak için sıradaki formül kullanılır;

$ef = (\text{Alıkoymalar} - \text{beyazdan griye limit}) / (\text{griden beyaza limit} - \text{beyazdan griye limit})$

$$ef = (88 - 73.51) / (104.43 - 73.51)$$

$$ef = 0.47$$

- Beyaz Listede Bulunan Bir Örnek Bayrak:

Japonya gemileri 11 alıkoyma ile sonuçlanan 523 denetime tabi tutuldular. Griden beyaza limit 27 alıkoymadır. Aşma miktarı -1.17 dir.

Griden beyaza limit şöyle hesaplanır:

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{(N \cdot p \cdot (1-p))}$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = 523 \cdot 0.07 - 0.5 - 1.645 \cdot \sqrt{(523 \cdot 0.07 \cdot 0.93)}$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = 27$$

Aşma miktarı -1.17 dir. Bu "p" nin formülde düzeltilmesi anlamına gelmektedir. Griden beyaza limit aşma miktarı 0 dir, öyleyse yeni "p" değerini hesaplamak için "q" -1.17 ile çarpılır ve sonuç "p" değeri ile toplanır.

"p":

$$p + (-1.17q) = 0.07 + (-1.17 \cdot 0.03) = 0.0349$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = 523 \cdot 0.0349 - 0.5 - 1.645 \cdot \sqrt{(523 \cdot 0.0349 \cdot 0.9651)}$$

$$U_{\text{Beyazdan griye}} = 11$$

## 2.2.3 Latin Amerika Bölgesi (Vina Del Mar)

### 2.2.3.1 Vina Del Mar'ın Kuruluşu

Latin Amerika Bölgesi Denizcilik Otoriteleri gemilerin Liman Devlet Kontrolleri üzerine Latin Amerika Antlaşmasını kabul ettiler ve 5 Kasım 1992'da Vina Del Mar, Şili'de imzaladılar [12].

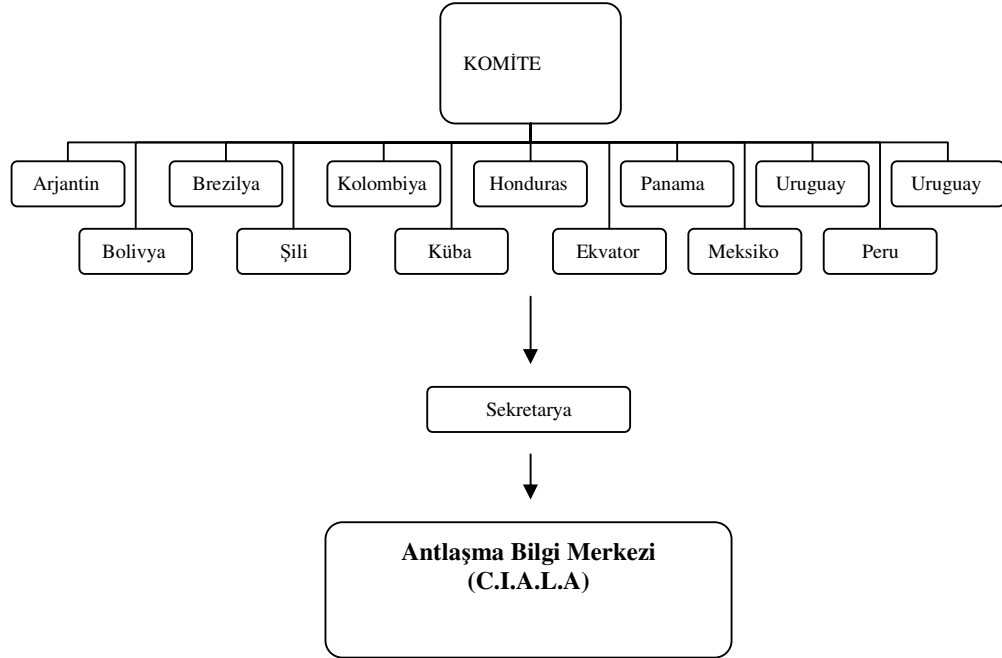
### 2.2.3.2 Antlaşmanın Hedefleri

Antlaşmanın hedefi;

- Potansiyel risklerden sakınmayı sağlamak için bölgedeki yetersizleri bulunan gemilerin operasyondan alıkoyulması,

### 2.2.3.3 Vina del Mar'ın Organizasyon Yapısı ve Katılımcıları

Vina Del Mar'ın Organizasyonel Yapısı Şekil 2.4'te görüldüğü gibidir. Anlaşılacağı gibi çok detaylı bir yapısı bulunmamaktadır.



Şekil 2.3: Vina del Mar Organizasyon ve Üye Yapısı

#### **2.2.3.4 Sörvey Prosedürleri**

Liman Devlet Kontrolü sörveyi sırasında gemiler aşğıdaki safhalardan geçirilir:

İlk Sörvey : Bu sörvey şunların kontrolünü kapsar;

- Emniyet Sertifikaları ve Gemi Dokümanları
- Kayıt Defterleri
- Minimum Emniyetli Yönetim Dokümanı
- Gemi adamları Yeterlilik Sertifikaları

Genel Sörvey : İlk Sörveyin tamamlanmasından sonra, geminin durumunu anlamak için genel sörvey gerçekleştirilir.

Daha Detaylı Denetim: Eğer gemi sertifikaları bulunmuyor ise veya yetersizliğin açık izleri varsa, detaylı bir denetim gerçekleştirilir.

Eğer yetersizlikler emniyet riski veya deniz çevresine risk teşkil ediyorsa gemi alıkoşulur ve Kaptan seyire izin verilmeden önce tüm yetersizlikleri gidermek zorundadır. Dahası, gemi bayrak devleti de yapılanlar hakkında bilgilendirilir.

#### **2.2.3.5 Raporlar**

Denetim sonuçları bölgede seyreden gemilerin durumları ve alıkoşmalar hakkında bir takım istatistikler oluşturmak üzere daha sonra bir araya getirilir.

### **2.2.4 Karayipler Bölgesi (Caribbean MOU)**

#### **2.2.4.1 Üye Devletler**

Karayipler Bölgesi MOU'sunun üye ülkeleri: Angola, Jameika, Antigua ve Barbuda, Montserrat, Aruba, Hollanda Antilles, Bahama, Saint Kitts ve Nevis, Barbados, Saint Lucia, Bermuda, Saint Vincent ve Grenadines, İngiliz Virgin Adaları, Surinam, Cayman Adaları, Trinidad ve Tobago, Dominik Cum., Turks ve Caicos Adaları, Grenada ve Guyana'dır [13].

#### **2.2.4.2. Temel Prensipleri**

Diğer mutabakatnameler gibi, Caribbean MOU da uluslararası konvansiyonlardaki standartların etkili uygulaması için prensipteki sorumluluğun geminin seyretmesi için izin vermiş otoritelerde olduğunun üzerinde durur. Ayrıca standart altı gemilerin

operasyonunu önlemek için liman devleti tarafından gerçekleştirilen etkili çalışmaların gerekliliğini vurgular.

#### **2.2.4.3 Yapısı**

Caribbean Liman Devlet Kontrol Komitesi katılımcı denizcilik otoritelerinin temsilcilerinden oluşur. Yılda bir kez veya gerekli durumlarda daha sık aralıklarda toplanırlar.

IMO, ILO ve Caribbean Topluluğu Sekreterliği temsilcileri toplantılara gözlemci olarak katılırlar.

Sekreterlik Barbados'ta ve Caribbean Bilgi Merkezi (CMIC) Curacao, Hollanda Antilles'de kurulmuştur.

#### **2.2.4.4 Denetim için Hedef Ayarlaması**

Her katılımcı denizcilik otoritesinden Mütabakatnamede söz sahibi olduğu 3 yıllık süreç içerisinde 12 aylık temsilciliği sırasında limanlarına giren yabancı ticari gemilerin tahmini yıllık %15 inin denetimini gerçekleştirmesi istenir.

#### **2.2.4.5 Favori Olmayan Muamele Prosedürü**

Bir geminin, ilgili konvansiyonlara taraf olmayan bir ülkenin bayrağını taşıması ve geminin uygunluğunun ilk kanıtı olan sertifikaların bulunmaması, detaylı bir denetim yapılmasına yol açacaktır. Böyle bir denetim gerçekleştirirken denetçi, geminin konvansiyonlara uygunluğunu denetlemek için objektif ve standart bir kılavuz yol takip etmelidir. Böyle bir gemide, gemi adamlarının sertifikasyonu, ekipmanın miktarı ve tertibi ilgili konvansiyonların koşullarına uygun olmalıdır. Aksi takdirde gemi, uygun bir güvenlik seviyesini yakalayınca kadar gerekli birtakım kısıtlamalara tabi tutulacaktır.

#### **2.2.4.6 Denetim için Gemiler**

Caribbean MOU'nun katılımcı üyeleri denetim için aşağıda belirtilenler gibi açık bir neden olmadıkça, geçen altı ayda herhangi diğer otorite tarafından denetlenmiş gemileri tekrar denetlemekten kaçınırlar.

1. Yolcu gemileri, Ro-Ro gemileri, dökme yük gemileri, geleneksel yapıım gemiler ve 500 GRT' dan küçük gemiler,



2. Özel bir tehlikesi bulunan gemiler, örneğin petrol tankerleri, gaz tankerleri, kimyasal tankerler ve paketlenmiş zararlı yük taşıyan gemiler,
3. Birçok yetersizlikleri bulunmuş gemiler.

#### **2.2.4.7 İlk Denetimler**

Denetçinin sömreyi, Mütabakatname'nin amaçları ile ilgili olan konvansiyonlar çerçevesindeki sertifika ve dokümanları kontrol etmek için gemiyi ziyaretten ibarettir. Gerekli sertifika ve dokümanın bulunmaması durumunda veya geminin veya ekipmanın veya gemi adamlarının koşullarının ilgili Konvansiyonun koşullarını yeteri kadar karşılamadığına inanılan açık bir zemin oluşursa daha detaylı bir denetim gerçekleştirilecektir. Bu ilk gözden geçirme ve kontrol prosedürleri, gemide bulunan operasyonel gereklilikleri de kapsamaktadır.

#### **2.2.4.8 Denetimi Gerektirecek Açık Zeminler**

Daha detaylı denetimi gerektiren açık zeminler şunlardır;

- Diğer bir otorite tarafından yapılan bir uyarı veya rapor
- Eğer ilgili otorite raporu veya şikayeti açıkça asılsız sayıyorsa, geminin emniyetli operasyonu, gemideki yaşam ve çalışma koşulları veya kirliliğin önlenmesi yasal çerçevede; Kaptan, gemi adamı veya herhangi bir kişi veya organizasyon tarafından yapılan şikayet veya rapor.
- Ciddi eksikliklerin diğer göstergeleri

Gemide operasyonel koşullara uygunluk sağlamak için belirli "açık zeminler/sebepler" şunlardır;

- 1- SOLAS 74, MARPOL 73/78, ve STCW 78' deki prosedürlere göre Liman Devlet Kontrol sırasında operasyonel kusurların kanıtının ortaya çıkarılması,
- 2- IMO rehber yollarına göre veya emniyetli şekilde gerçekleştirilmemiş yük veya diğer operasyonların kanıtının bulunması,
- 3- Operasyonel koşullarla uyuşmayan hatalardan kaynaklanan kazaların oluşması,
- 4- Yangın ve gemiyi terk röle talimlerinde gemi adamlarının talimlerin başlıca prosedürleri konusunda bilgili olmaması,
- 5- Role Listesinin güncel olmaması,

6- Gemi adamlarının birbiri ile veya gemideki diğer kişiler ile iletişim kuramadıklarının anlaşılması.

Diğer bölgesel antlaşmalar gibi, Caribbean MOU da “bu prosedürlerdeki hiçbir şey, ilgili Konvansiyonun gösterdiği herhangi bir konu çerçevesindeki yetki ile önlem almak için otoritenin gücünü kısıtlayacak biçimde yapılandırılmaz” olduğunu belirtir.

#### **2.2.4.9 Alıkoyma**

Emniyet, sağlık veya çevre konularında açık bir risk teşkil eden bir yetersizlik durumunda denetçiler geminin seyrine izin vermeden önce riskin ortadan kaldırıldığı konusunda emin olmalıdır.

Bir gemiyi alıkoymadan önce, denetçilerden şunları hesaba katması istenir:

- Planlanan seferin veya servisin uzunluğu ve türü;
- Gemiye, gemideki herhangi birine veya çevreye bir tehlike teşkil edecek bir oluşumun bulunup bulunmadığı;
- Gemi adamı için yeterli dinlenme süresinin gözlenip gözlenmediği;
- Gemini tipi, büyüklüğü ve donatılan ekipman;
- Yükün tipi.

#### **2.2.5 Akdeniz Bölgesi (Akdeniz MOU)**

##### **2.2.5.1 Kuruluş**

Akdeniz bölgesindeki Liman Devlet Kontrol Antlaşmasının kuruluşunda Son Hazırlayıcı Toplantı Valetta, Malta’da 8-11 Temmuz 1997’de gerçekleşti. Toplantının sonunda Liman Devlet Kontrolü üzerine Akdeniz MOU, sekiz ülke temsilcileri tarafından imzalandı (Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye). Akdeniz MOU 1997’nin sonlarına doğru Lübnan ve Temmuz 1999 da Ürdün tarafından da imzalandı [14].

##### **2.2.5.2 MOU’nun Üyeleri**

Akdeniz MOU üyesi ülkeler; Cezayir, Lübnan, Kıbrıs, Malta, Mısır, Fas, İsrail, Tunus, Ürdün ve Türkiye’dir.

## 2.2.6 Hint Okyanusu Bölgesi (IOR)

### 2.2.6.1 IOMOU'nun Tarihçesi

Bölgenin denizcilik güvenlik altyapı sistemi yeterliliğinin gözden geçirilişi, Uluslararası Denizcilik Örgütüne uyum koşullarında olduğu gibi, Ağustos 1997 den Eylül 1997'ye kadar olan süreçte halledildi. Bu gözden geçirmede, bölgede standartlar altında çalışan gemiler üzerinde kontrolün sağlanabileceği, Hint Okyanusu alanındaki ülkeleri kapsayan bir Bölgesel iş birlikteliği fikrine varıldı. Bundan dolayı, Hint Okyanusu MOU oluşturulması kararlaştırıldı [15].

Hindistan'ın ev sahipliğinde, IMO sekretaryasının da davet edildiği, Hint Okyanusu çevresinde Bayrak ve Liman Devlet olanaklarının gelişmesi konulu birinci hazırlık toplantısı 13 -17 Aralık 1997'de Mumbai'de gerçekleştirildi. Bu toplantıya şu ülkelerden temsilciler katılmıştır;

Avustralya, Bangladeş, Djibouti, Eritre, Etopya, Hindistan, Kenya, Maldivler, Mauritius, Mozambik, Myanmar, Umman, Seyşeller, Singapur, Güney Afrika, Sri Lanka, Tanzanya ve Yemen.

Bu toplantıda oluşturulan bir taslak Mütabakatname, ev sahipliği Güney Afrika yönetimi tarafından yapılan ikinci hazırlık ve imza toplantısında Pretorya'da 1 - 5 Haziran 1998 tarihleri arasında tamamlandı. Daha önce bahsedilen ülkelere ek olarak Sudan ve İran da bu toplantıda yer aldı.

Mütabakatname 5 Haziran 1998'den 22 Ocak 1999'a kadar Sekreterliğin Merkez Bürosunda imza için açık tutuldu. Mütabakatname'nin Birinci Komite Toplantısı 20 - 22 Ocak 1999 tarihleri arasında Goa'da gerçekleştirildi. Bu süreç içinde birinci toplantıda şu ülkeler Mütabakatname'ye kabul imzası attılar:

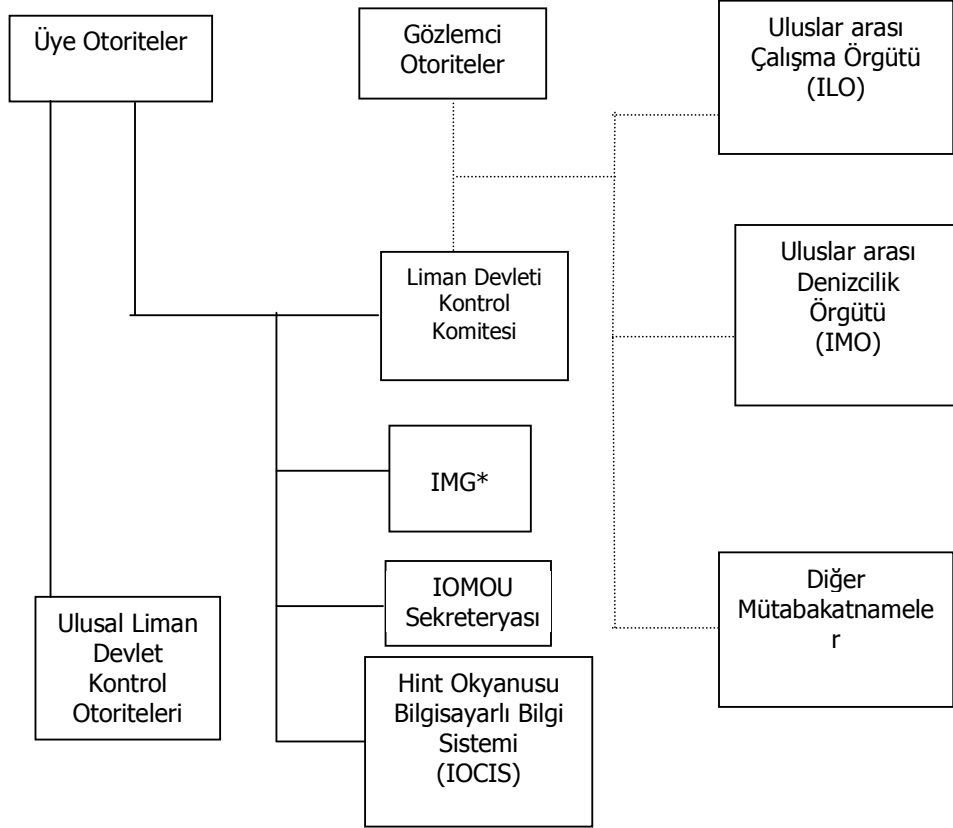
Avustralya, Eritre, Hindistan, Sudan, Güney Afrika ve Tanzanya. Mauritius ve Sri Lanka Mütabakatname'yi sonradan kabul ettiler. İki Mütabakatname'nin üyesi olarak Avustralya'nın iki Mütabakatname'de de ciddi bir etkisi bulunmaktadır.

Bu Mütabakatname'nin mevcut üyeleri sekiz ülkedir. Mütabakatname 1 Nisan 1999'da etkin hale geçmiştir.

### 2.2.6.2 IOMU Sekretaryası

Hint Okyanusu Mütabakatnamesi Sekretaryası Hindistan'ın Goa şehrinde bulunmaktadır. Sekretarya IOMOU Komitesi tarafından idare edilir ve Komitenin muhasebesiyle ilgilenir, Komite toplantılarına hizmet eder ve bu tür etkinliklerde Komite'ye yardımcı olur.

### 2.2.6.3 IOMU'nun Organizasyon Yapısı



\*Inter-sessional Yönetim Grubu

Şekil 2.4: IOMOU'nun Organizasyon Yapısı

### 2.2.6.4 Dokümantasyon

Mütabakatnamelerin birçoğunda olduğu gibi, IOMOU'da yıllık olarak bilgi toplar ve "Yıllık Rapor" adıyla her yıl bu raporları duyurur. Bu raporlar yıl boyunca gerçekleştirilen denetimler ve toplantılarda alınan yeni kararlar hakkında istatistiksel bilgilerden oluşur.

## **2.2.7 Karadeniz Mütabakatnamesi (BSMOU)**

### **2.2.7.1 Karadeniz Mütabakatname'nin Tarihçesi**

BSMOU tüm Mütabakatnameler arasında en genç olanıdır. Oluşumu sürecinde; Eylül 1999, Mart, Nisan, Mayıs, Aralık 2000, Mayıs 2001, Nisan, Aralık 2002 ve Şubat, Mart 2003 tarihlerinde birçok toplantıda oluşumun aşamaları tek tek kararlaştırılmıştır. Bunlar arasında en önemlileri olarak; İlk Mütabakatname'nin Bulgaristan, Hırvatistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna tarafından 1 Nisan 2000'de imzalanması ve Şubat 2003'te Karadeniz Bilgi Sistemi'nin devreye girmesi olarak sıralanabilir.

### **2.2.7.2 Liman Devlet Kontrolü Komitesi**

Mütabakatname kapsamında kurulan Liman Devlet Kontrolü Komitesi, Mütabakatnamenin devam eden operasyonlarını ve uygulama boyutunu izler ve kontrol eder. Komite altı üye devletin Denizcilik Otoriteleri Temsilcilerinden ve IMO ve ILO'nun gözlemci temsilcilerinden oluşur.

### **2.2.7.3 Liman Devlet Kontrolü Sekreteryası**

Karadeniz Mütabakatnamesi Sekreterliği BSMOU Komitesinin birinci toplantısından sonra imza toplantısından çıkan karar çerçevesinde T.C. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulmuş olan BS MOU Geçici Sekreterliğinin kalıcı şekle dönüştürülmesiyle kuruldu ve sıradaki şu prensiplere göre çalışmaktadır;

1. Sekreterlik kar amacı olmayan bir yapıya sahiptir,
2. Sekreterlik hiç bir denizcilik idaresine veya organizasyonuna bağlı değildir,
3. Sekreterlik Komite tarafından idare edilir ve komite için muhasebe tutar,
4. Sekreterlik Komite tarafından belirlenen bütçeye göre tüm katkı ve aidatların ödendiği bir banka hesabından çalışır,

### **2.2.7.4 Karadeniz Bilgi Sistemi (BSIS)**

BSIS Liman Devlet Denetimleri hakkında bilgi alışverişini sağlamak amaçlı Karadeniz Novorossiysk limanında kurulmuştur ve şunları sağlamak amaçlanmıştır;

1. Seçilmiş gemiler üzerindeki Liman Devlet Kontrolü çalışmalarında ve denetlenecek yabancı bayraklı gemilerin seçiminde otoriteleri desteklemek için diğer bölge limanlarındaki gibi gemilerin denetim sonuçları hakkında bilgi paylaşımını sağlamak,
2. Bölgedeki Liman Devlet Kontrollerine ilişkin etkili bilgi alışverişine olanak sağlamak [16]

Karadeniz Mütabakatnamesi 2. Komite toplantısında bilgi sistemi için işlevsel koşullar onaylandı. Sistemin tam adı Karadeniz Bilgi Sistemi, BSIS olarak kabul edildi. İşlevsel gerekliliklere göre sistemin katılımcılara aşağıdaki şu olanakları sağlaması gerektiğine karar verildi:

1. Her otorite herhangi bir gemiye ait tüm denetimlerin güncel bilgilerine ve onun özellik bilgilerine ulaşabilmeli,
2. Denetimden hemen sonra veya mutabık olunan bir sürecin sonuna dek her Liman Devlet Kontrol denetiminin kolay ve hızlı kaydının sağlanabilmesi,
3. Sistem kaydedilen bilginin doğru ve tam olmasını sağlamalı,
4. Tanımlanmış prosedürler çerçevesinde sistemin işlevselliğini yükseltmek amaçlı BSIS yöneticisi tarafından yeni kodlar ve bilgi alanları oluşturmayı veya değişiklikleri destekleyen bir bilgi üssü oluşturulması,
5. Bilgi alışverişinin yıllık denetimi, değişiklikleri yapan yazar ve zaman bilgileri ile yönetici personele sağlanmalı,
6. Sistem izin verilmeyen kullanıcıların sisteme giriş veya değişiklik yapmasını önler biçimde güvenli hale getirilmeli,
7. Bilgi arama motorları sağlanmalı,
8. Liman Devlet Kontrol aktiviteleri üzerine istatiksel bilgiler sağlayacak Komite tarafından onaylanmış çeşitli rapor formatlarının sistemden sağlanması,
9. Sistem bilgisayar kullanımında bilgili olan veya pek az bilgiye sahip kullanıcılar tarafından kullanılabilir olmalı,
10. İnternet Teknolojisi BSIS için esas alınmalı ve en azından MS Windows tabanlı kullanıcı platformu sistem tarafından sağlanabilmeli,

11. İnternet aracılığı ile BSIS'ye Liman Devlet Kontrolü hakkında bilgi aktarımı gerçek zamanlı olarak sağlanabilmeli,
12. Kullanıcının hatayı anında düzeltilmesine olanak sağlamak için web sitesine girilmiş bilginin giriş hatasını gerçek zamanlı göstermesi,
13. Gerçekleştirilmiş olan 6 aylık döneme ait denetimlerin izlenebilmesi,
14. Sistem ilk ve devam eden denetimi ayırt edebilmeli,
15. Bilgi güvenliğini sağlamak için yedekleme özelliği sağlanmalı,
16. Kurulum ve işletme masrafları en az seviyede olmalı,
17. Bir problem oluştuğu anda tüm kullanıcılara online yardım sağlanabilmeli,
18. Karadeniz Bölgesinde çalışan her gemi için önceki denetimlerin tam kaydı bulunmalı, bununla beraber tüm yapılmış ortak denetimler izlenebilmeli,
19. Denetim hedefleme olanağının bulunması,
20. Üye otoriteler arasında bilgisayar aktarılmış bilgilerin değişimi sağlanabilmeli,
21. Şifreleme sistemi oluşturulmalı,
22. Bölgeler arası bilgi değişimi sağlanmalı,

#### **2.2.7.5 İlgili Konvansiyonlar**

Bölgedeki Liman Devlet Kontrolü uygulamaları için şu konvansiyonlar esas alınmıştır:

1. Uluslararası Yükleme Hattı Konvansiyonu,1966 (LoadLine 66);
2. Uluslararası Denizde Can ve Mal Güvenliği Konvansiyonu, 1974 (SOLAS 74);
3. Uluslararası Gemiden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Konvansiyonu 1973, 1978 Protokolü Değişikliği, (MARPOL 73/78);
4. Uluslararası Gemi Adamları Vardiya Tutma ve Eğitimi Sertifikasyonu Konvansiyonu 1978 (STCW 1978);
5. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Konvansiyonu 1972 (COLREG 72);
6. Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümü Konvansiyonu, 1969 (Tonnage 69);
7. Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Konvansiyonu, 1976 (No.147).

### **2.2.7.6 Denetim Limanları**

Karadeniz Bölgesindeki Liman Devlet Kontrolleri denetim limanları; Bulgaristan (Varna, Baltchik, Burgaz, Nessebar, Pomorie, Sozopol Tzavero), Hırvatistan (Batumi, Poti), Romanya (Köstence, Mangalya, Midia, Galatz, Braila, Tulcea, Sulina), Rusya Federasyonu (Gelenzhik, Novorossiysk, Sochi, Tuapse), Türkiye (Karadeniz Ereğli, Samsun, Trabzon, Rize, Hopa), Ukrayna (Belgrad-Dnistrovsky, Berdiansk, Dnipro-Buzky, Ulichivsk, Oyabrsk Reni, Sevastopol, Skadovsk, Theodosia, Ust-Duniask, Yalta Yevpatoria, Yuzhny, Izmail, Kerch, Kherson, Mariupol, Nikolayev, Odessa)'dır.

### **2.2.8 ABD Bayrak ve Liman Devleti Uygulamaları**

#### **2.2.8.1. ABD'de Uygulanan Kurallar**

ABD, çoğu ülkeden farklı olarak bir bölgesel anlaşmaya üye sıfatıyla taraf olmamış ancak, gerek kendi kanunlarına gerekse uluslararası sözleşmelere göre gerçekleştirdiği uygulamalarla en sıkı liman devleti denetimini yapan ülkelerden biri olma özelliğini kazanmış, birçok bölgesel liman devleti denetimi anlaşmalarında da gözlemci sıfatını almıştır [17].

ABD'nin sularında sefer yapan yük gemilerinin yüzde yetmişbeşinin, yolcu gemilerinin ise yüzde doksanının yabancı bayraklı gemiler olması, ABD'nin 1970'lerden beri liman devleti denetimi ile ilgili uygulamalara başlamasına yol açmıştır. Zamanla, SOLAS ve MARPOL gibi uluslararası sözleşmelerin de yürürlüğe girmesiyle bu kontroller daha da titiz uygulanmaya başlanmış, 1994 yılında sınırlı denetim kaynaklarının optimum kullanımı için, uluslararası sözleşmelere en fazla uyumsuzluk gösteren bayrak devletleri, klas kuruluşları, gemi sahipleri ve gemilerin belirlenmesini sağlayacak risk yönetimi metodolojileri uygulanmaya başlanmıştır.

ABD'de liman devleti denetimi, "Secretary of the Department of Transportation"a, yani Ulaştırma Departmanı Sekreterliğine bağlı olan Birleşik Devletler Sahil Güvenliği (United States Coast Guard-USCG) tarafından yürütülmektedir. Sekreterlik, 49 CFR 1.46'ya göre USCG'nin görevleriyle ilgili sorumlulukları yerine getirmek ve gerekli yetkiyi kullanmak üzere USCG Kumandanını görevlendirebilir. Bu çerçevede, USCG Kumandanına, USCG'ye ait



olan askeri ve düzenleyici görevleri yerine getirmek için her türlü sorumluluk ve yetki verilmiştir.

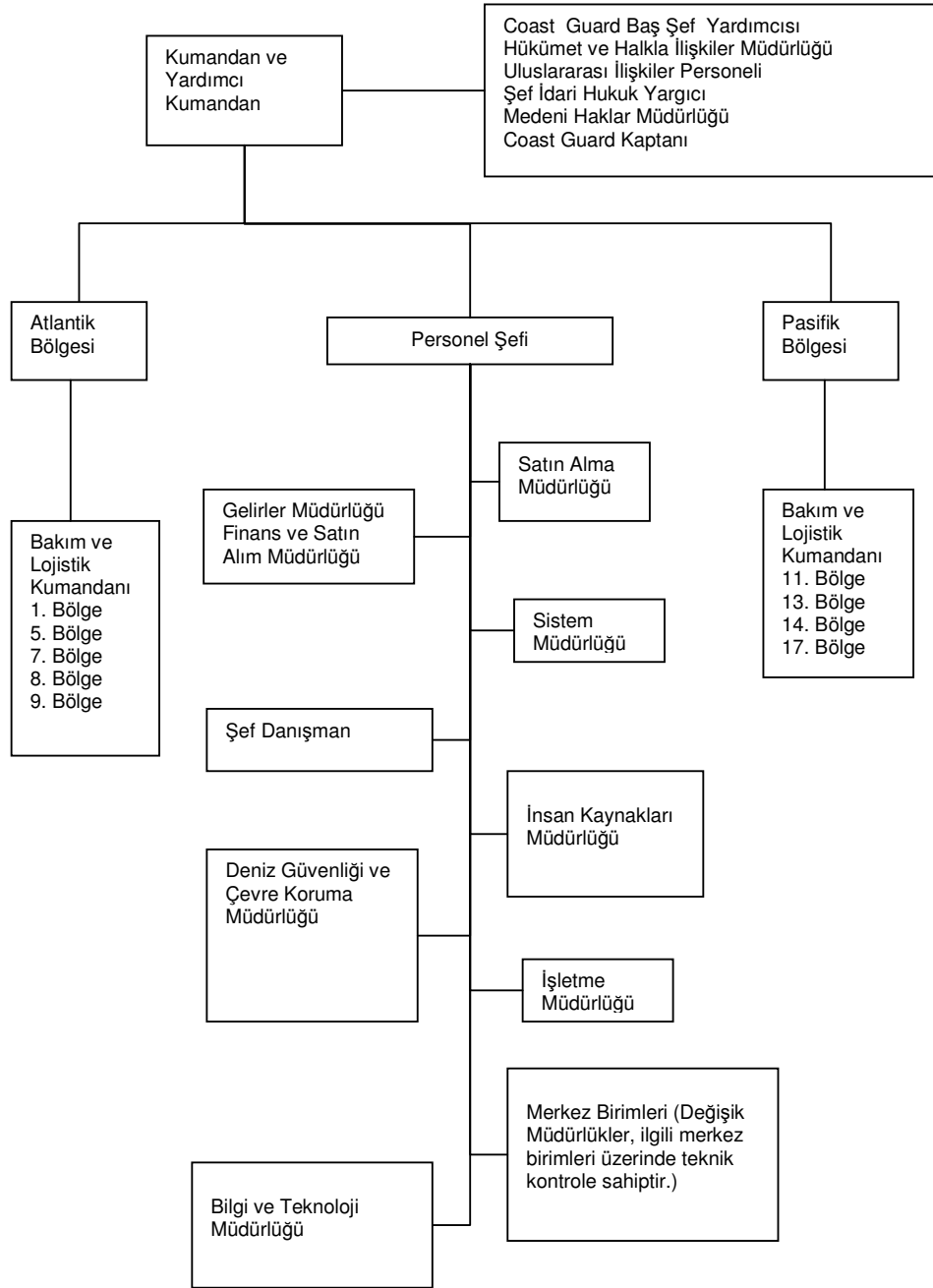
Bu kapsamda Liman Devleti Denetimi Programı, Sahil Güvenlik organizasyonunda yer alan "Deniz Güvenliği ve Çevresel Koruma" Genel Müdürlüğünün Yardımcı Kumandanı tarafından yürütülmektedir (Şekil 2.5). Yardımcı Kumandanın altında 2 Alan Kumandanı ve 9 Bölge Kumandanı yer almaktadır. Ülke bazında toplam 45 tane Liman Yüzbaşısı (Captain of the Port - COTP), Alan ve Bölge Kumandanlarına bağlıdır. Liman Yüzbaşısı, USCG Kumandanı tarafından atanmaktadır. Liman Yüzbaşısı, kendi coğrafi bölgesinde ilgili ABD kanunlarının uygulanmasından, gerekli tedbirlerin alınmasından ve bu çerçevede bölgedeki seyir sularının korunması ile araçların güvenliğinin sağlanmasından sorumludur. Liman devleti denetimine konu olan araç denetlemeleri Liman Yüzbaşısı tarafından yönetilir. Kumandan, deniz araçlarının denetleme yetkisini ve sorumluluğunu ise büyük ölçüde, her bir liman için o limandan sorumlu Denizcilik Denetleme Başkanına (Officer-in-Charge, Marine Inspector-OCMI)", yani Denizcilik Denetleme Başkanına vermiştir. Denizcilik Denetleme Başkanı, bir anlamda Yerel Denetleyici Kurul Başkanındır. Bu kurula bağlı olarak denetçiler görev yapmaktadırlar. Gemilerin ekipman, gemi adamı, işletim ile ilgili kanun, kural ve düzenlemelere uygunluğunu, Denizcilik Denetleme Başkanı denetlemektedir. Uygulamada, Denizcilik Denetleme Başkanı ve Liman Yüzbaşısı genelde aynı kişidir.

### **2.2.8.2 USCG Teşkilat Şeması ve Organizasyonel Yapısı**

Şekil 2.5'te Amerikan Sahil Güvenlik biriminin teşkilat şeması görülmektedir. Sistemin Atlantik ve Pasifik olmak üzere iki bölge olarak ele alındığı dikkat çekmektedir

### **2.2.8.3 İdari Yapılanma**

Gemileri denetleyen "denetim ekipleri" genellikle bir gemi denetçisinden (marine inspector-MI) ve bir ya da daha fazla denetim görevlisinden (boarding officer-BO) oluşmaktadır. Gemi denetçisi, teknik açıdan tam bilgiye sahip ve geminin teknesi ile makinelerini denetlemekle görevli kişidir. Denetim görevlisi ise, teknik bilgisi daha az olan ve geminin belgelerini, can kurtarma ve yangın



**Şekil 2.5:** USCG Teşkilat Şeması ve Organizasyonel Yapısı

söndürme gereçlerini, STCW ve ILO gibi sözleşmelere uygunluğunu denetleyen görevlidir. "1. Öncelikli denetimlere katılan ekiplerde, incelenen gemi tipiyle ilgiligerekli bilgiye sahip bir gemi denetçisi bulunması gerekmektedir. Tanker ve yolcu gemilerinin denetimlerine, 2 yıllık "Uyum Belgesi" denetimlerine ve 3-aylık

yolcu gemileri tekrar-denetlemelerine katılacak denetim ekiplerinin içinde ise, mutlaka bir kıdemli gemi denetçisi olması gerekmektedir. Bunların dışında kalan denetlemelerde (yıllık yük gemisi denetlemeleri gibi) kaynaklar izin verirse, bir gemi denetçisi bulundurulmalıdır. Ancak bu tür ekiplerde, en az iki tane Sahil Güvenlik elemanı bulunmalı ve bu elemanlardan en az bir tanesi "Yabancı Yük Gemisi" konusunda uzman olmalıdır.

Deniz Güvenliği Programı dışındaki Alan veya Grup Kumandanlarıyla işbirliği içinde yürütülen ve denizde yapılan denetlemelerde, denetim ekibi Deniz Güvenliği Ofisi tarafından sağlanmaktadır. Ancak operasyon kumandanları, operasyonun gerektirdiği koşullara uyulabilmesi ve denetçi ekibin güvenliği için denetim ekiplerini yönlendirmek hakkına sahiptir.

1998-2000 yılları arası istatistikler incelendiğinde, ABD'nin yıllık ortalama 11.918 gemi denetlediği görülmektedir (Tablo 2.2).

**Tablo 2.1** : 1998-2000 Yıllarında ABD'de Yıllık Ortalama Denetlenen Gemi Sayısı

	1998	1999	2000	Ortalama
Denetlenen Gemi Sayısı	11.767	11.540	12.448	11.918

Her geminin denetlenmesinde, geminin tipine ve durumuna göre 1-6 kişi görevlendirilmektedir. Ortalama olarak her gemiyi iki kişi denetlemektedir. Denetleme görevini yürüten denetim görevlileri USCG içinde başka görevleri de yerine getirdiği için, liman devleti denetiminde toplam kaç kişinin çalıştığına dair kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır.

#### **2.2.8.4 Liman Devleti Denetiminin Dayandığı Mevzuat**

ABD sularında seyir yapan yabancı bayraklı gemiler, Birleşmiş Devletler Kodu (USC) Başlık 46, Bölüm 33'e göre ABD tarafından denetime tabi tutulabilir. Kirliliğin önlenmesi ve seyrüsefer güvenliği ile ilgili olan Federal Düzenlemeler Kodu (CFR) 33, 154-156 ve 164 de yabancı bayraklı gemilere uygulanacak kurallardır. ABD'de, Liman Devleti Denetimi için özel olarak çıkarılmış veya düzenlenmiş bir anlaşma ya da kanun olmadığı için liman devleti denetiminde uygulanan kanunların kesin bir listesi bulunmamaktadır. Ancak, ABD'nin yabancı bayraklı gemiler üzerinde otoritesini kullanmakta dayandığı ulusal ve uluslararası kurallar USCG internet sitesinden detaylı olarak bulunabilir.

### 2.2.8.5 Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

USCG tarafından yabancı bayraklı gemilerin denetimi:

- Bir başka bayrak devleti denetiminin verdiği bir geminin standart altı olduğu bilgisine dayanarak,
- Bir geminin personeli, bir meslek kuruluşu, dernek, ticaret birliği ya da gemi ile ilgili herhangi bir kişinin verdiği, o geminin standart altı olduğuna dair bilgiye dayanarak yapılmaktadır.

ABD, liman devleti denetlemelerinin bayrak devleti denetimi ile aynı seviyede olması gibi bir gaye gütmemektedir. Liman devleti denetiminin amacı, bir geminin ana sistemlerinin ilgili uluslararası sözleşmeler ile ABD'nin istediği yeterliliklere sahip olduğu ve gemi personelinin geminin güvenli bir şekilde seyrini sağlayacağı konusunda denetçi ekibin ikna olmasını sağlayacak bir kapsamda denetimi yürütmektir. Bu yüzden incelemeler; gemide istenen belgelerin hangilerinin olduğunun belirlenmesi, bunların geçerlilikleri ve geminin istenen belgelerin düzenlenmesi için gereken şartları sağlayıp sağlamadığının kontrol edilmesi esasına göre tasarlanmıştır. Liman devleti denetimi, geminin içinin gezilerek incelenmesi, geminin ilgili parçalarının, belge ve belgelerinin görsel olarak değerlendirilmesi ile sistemin ve personelin sınırlı şekilde test edilmesini içerir. Bu denetimler sırasında şüpheli ekipman, sistem ya da personelin yetersizliği durumu ortaya çıkarsa, denetim ekibi işletim testleri ya da gerekli olan diğer incelemeleri yapmak üzere denetimi genişletebilir.

ABD, liman devleti denetimi için ayrılan kaynağı optimum kullanabilmek için limanlarına gelen çok sayıda gemiden hangilerini denetleyerek en etkin güvenliği sağlayabileceği konusunda çalışmalar yapmış ve bir "Öncelik Matrisi" geliştirmiştir. Bu matris, bir puanlama sistemine göre gemilerin riskini belirleyerek hangi gemilerin denetimde öncelikli olacağını göstermekte, USCG Liman Devleti Denetim Görevlilerinin hangi limanda hangi gemiye ne zaman çıkacağını belirlemede kullanılmaktadır.

### 2.2.8.6 Öncelik Matrisi

Öncelik matrisinde, gemiler çeşitli kategorilerde değerlendirilerek puanlanmaktadır. Diğer performans kriterleriyle birlikte bu puanlamaya

bakılarak, gemiler 1. Öncelikten 4. Öncelikliye kadar sınıflandırılmaktadır. Matristeki puanlama sistemi beş kategoriye göre yapılmaktadır. Bunlar:

1. Bayrak Devleti
2. Klas Kuruluşları
3. Gemi Donatısı/işleteni
4. Gemi Tipi
5. Geminin Geçmişidir.

Bu 5 kategoriden ilk üçü, puanlama sisteminde özellikle önemlidir. Kategorilerin puanlanma sistemi aşağıdaki gibidir:

1. Bayrak listesi, ABD limanlarına gelen bütün gemilerin ortalama tutulma oranlarından daha yüksek tutulma oranına sahip bayrak devletlerini ve bir önceki yılda birden fazla tutulmaya maruz kalmış bayrak devletlerini içermektedir. Bir bayrak devletine ait tutulma oranı, o bayrak devletinin son üç yılda tutulan gemilerinin aynı süreçte ABD limanlarına gelen toplam gemi adedine bölünmesiyle bulunmaktadır. Bayrak devletinin tutulma ortalaması, bütün bayrak devletlerinin tutulma ortalamasından daha az olursa veya bayrak devleti 12 aylık bir süre içerisinde birden az tutulmaya maruz kalmış ise, o devlet listeden çıkarılır.

**Tablo 2.2 : USCG 2001 Yılı Bayrak Devleti Listesi**

Bayrak Devleti	Tutulma Oranı (%)	Bayrak Devleti	Tutulma Oranı (%)
Antigua ve Barbuda	5,56	Kamboçya	42,86
Belize	38,20	Kıbrıs	5,42
Bolivya	100,0	Malta	4,75
Filipinler	3,59	Panama	5,17
Honduras	25,51	Rusya	5,17
Hindistan	7,09	Santa Vinsent ve Grenadinler	8,43
		<b>Türkiye</b>	<b>7,25</b>

2001 yılı Bayrak Devleti Listesine bakıldığında (Tablo 2.3), Türkiye'nin yüzde 7,25 ile genel ortalama olan 3,55'den oldukça yüksek bir tutulma oranıyla listeye

girdiği görülmektedir. Türkiye, listedeki diğer bayrakların çoğuna göre de çok daha fazla bir tutulma ortalamasına sahiptir.

2. Klas kuruluşları, son üç senelik performanslarına göre değerlendirilmekte, taban oranı olarak belirlenen yüzde 0,5'ten başlamak üzere dört aynı performans seviyesine göre puanlandırılmaktadır. Tutulma oranları (bu oran limanlara gelen söz konusu klasa ait "aynı gemi" sayısının toplam gelen "ayrı gemi" sayısına bölünmesiyle bulunur) yüzde 0,5'ten az olan klas kuruluşları 0 puan almaktadır.

Tutulma oranı yüzde 0,5'i geçen klas kuruluşları için ise aşağıdaki şekilde yapılmaktadır:

X: Söz konusu Klas Kuruluşunun Tutulma Oranı

$X < 0,5$  → 0 puan

$0,5 < X < 1$  → 3 puan

$1 < X < 2$  → 5 puan

$2 < X$  → 1. Öncelikli

Türkiye'nin klas kuruluşu olan Türk Loydu Vakfı, 2001 yılı için bu sınıflamada, 0 puan almıştır.

3. USCG tarafından son 12 ayda, uluslararası sözleşmelere uyumsuzluğundan dolayı bir ya da daha fazla tutulan gemi donatanı/işleteni bu listeye girmektedir. Çok büyük uluslararası filoların (ABD limanlarına en az 25 gemiyle giriş yapan) sahipleri veya işleticileri ise son 12 ayda 3 ya da daha fazla tutulmaya maruz kalmadıkça bu listede yer almayabilirler. Ayrıca, listede yer alan gemi sahipleri veya işleticilerinin bütün gemilerinin standart altı olduğu sonucuna varmak da yanlış olur. Listeye giren gemi donatanlarına/işletenlerine Öncelik Matrisinde verilen puan 5'tir.

4. Petrol veya kimyasal madde tankerlerine, LNP-LNG tankerlerine, 10 yaşından büyük dökme yük gemilerine ve yolcu gemilerine 1 puan, düşük değerlerde dökme madde taşıyan gemilere ise 2 puan verilmektedir.

5. Son 12 ayda tutulmaya maruz kalan gemilere 5 puan, son 12 ayda işletimle ilgili denetlemelere maruz kalan, kaza geçirmiş, kurallara uymamış ya da son 6 ayda çıkılmamış gemilere 1 puan verilmektedir.

Bu puanlamalardan sonra sınıflandırma aşağıdaki gibi yapılmaktadır:

#### Birinci Derecede Öncelikli Gemiler:

- Öncelik matrisinde 17 ya da daha fazla puana sahip olanlar
- Geminin seyrüseferini etkileyecek şekilde bir deniz kazası geçirmiş olan gemiler
- USCG COTP'nin liman ve çevre için tehlike oluşturduğuna karar verdiği gemiler
- Bir önceki sene içinde 10 ya da daha fazla ayrı gemiyle ABD limanlarına giriş yapan ve ortalamanın 4 kat üstünde tutulma oranına sahip klas kuruluşları tarafından klaslı gemiler
- Bir önceki sene içerisinde 10'dan daha az ayrı gemiyle ABD limanlarına giriş yapan ve en az bir kere tutulmaya maruz kalan klas kuruluşları tarafından klaslanmış gemiler

Sonuç: Bu sınıftaki gemilerin, USCG tarafından inceleninceye kadar limanlara girişleri engellenebilir. Gerekli olduğu durumlarda, bu gemiler limana girmeden denetlenerek kusurlarını gidermeleri istenebilir. OCMI veya COTP'nin, açık denizde denetimin denetim ekibi için bir risk oluşturduğunu belirlediği ya da başka lojistik sorunların ortaya çıktığı durumlarda, gemi yük işlemlerine ve yolcu alımına başlamadan önce limanda denetlenir. Gemi, sadece Öncelik Matrisinden elde ettiği 17 puan veya 1. Öncelikli klas kuruluşu tarafından Haşlanmış olması nedeniyle 1. Öncelikli olmuş ise, ciddi kusurlarının olmadığı ve son 6 ayda denetlenmiş olduğu tespit edildiği takdirde, 3. Öncelikli statüsüne geçebilir.

#### İkinci Derecede Öncelikli Gemiler:

- Matristeki puanları 7 ve 16 arasında olan gemiler
- Herhangi bir ABD limanında bir önceki denetim sonucunda düzeltilmesi gereken kusurları olduğu belirlenen gemiler veya yıllık tank ve yolcu kontrolü zamanını geçirmiş gemiler

Sonuç: Bu sınıftaki gemilerin, USCG tarafından inceleninceye kadar yük ile ilgili işlemleri sınırlanabilir. Gemi, standartlara önemli ölçüde uyuyorsa bu duruma bazı istisnalar getirilebilir. Gemi, sadece Öncelik Matrisinde elde ettiği puanlar

nedeniyle 2. Öncelikliyse ve son 6 ay içinde denetlenmiş ise, 3. Öncelikli statüsüne geçebilir.

Üçüncü Derecede Öncelikli Gemiler:

- Matristeki puanları 4 ve 6 arasında olan gemiler
- Kusurları olduğu yönünde bilgi alınanlar
- Yıllık yük kontrolü veya 3 aylık yolcu tekrar-kontrolü zamanını geçirmiş gemiler

Sonuç: İşletmeyle ilgili herhangi bir kısıtlama uygulanmaz, gemi çoğunlukla rıhtımda incelenir.

Dördüncü Derecede Öncelikli Gemiler:

- Matriste 3 ya da daha az puana sahip olan gemiler

Sonuç: Gemi düşük riske sahiptir, büyük olasılıkla denetime tabi tutulmaz.

#### **2.2.8.7 Liman Devleti Denetimlerinin Türleri**

USCG Liman Devleti Denetimi incelemeleri yıllık denetimlerden, tekrar-denetimlerden ve kusurların takibi denetimlerinden oluşmaktadır. Bu denetlemelerden herhangi biri, denetim ekibinin geminin uluslararası sözleşmelere uymadığını ve geminin durumunun sahip olduğu sertifikalarla bağdaşmadığını tespit ettiği durumlarda kapsam olarak genişletilebilir.

1. Yıllık Denetimler: Bir geminin yıllık denetimi için izlenecek işlem kuralları, Deniz Güvenliği Kılavuzunun araç denetleme kitaplarında veya diğer bölümlerinde yük gemileri, yolcu gemileri ya da gaz tankerleri için ayrı ayrı tanımlanmıştır. Yıllık denetimler, genel olarak geminin belgelerinin, personelin ehliyetlerinin ve belgelerinin incelenmesini ve geminin tamamının genel olarak kontrolünü içerir. Bu genel kontrol, belirlenmiş bazı ekipmanların incelenmesi ve test edilmesi, geminin çalışmasıyla ilgili testlerin yapılması ve gemi personelinin kritik görevleri yerine getirip getiremeyeceğinin belirlenmesi için acil durum tatbikatlarının yaptırılmasını kapsamaktadır.

Geminin uluslararası sözleşmelere ve ilgili ABD kanunlarına uygun olmadığına dair açık göstergeler mevcut ise, bu denetim genişletilebilir.



2. Tekrar-denetleme; geminin yıllık denetimler arasında uluslararası sözleşmelere ve ilgili ABD kanunlarına uygunluğunu sürdürdüğünden emin olmak amacıyla yapılmaktadır. Genel olarak geminin belgelerinin, ehliyetlerinin ve belgelerinin incelenmesini ve geminin içinde gezilerek genel incelemelerin yapılmasını kapsar. Yolcu gemileri dışındaki gemilerde tekrar-denetlemeler genelde geminin belirlenmiş ekipmanlarının incelenmesini, çalışmasıyla ilgili testleri ve acil durum tatbikatlarını içermez, sadece "Yıllık Denetlemeler"in "Genel Denetlemeler" kısmında yer alan incelemeler yapılır. Ancak yolcu gemilerinde, gemi personelinin acil bir durumda yolcuların güvenliğini sağlayıp sağlayamayacağını denetlenmesi için, yangın ve acil durum tatbikatı yaptırılır.

Geminin uluslararası sözleşmelere ve ilgili ABD kanunlarına uygun olmadığına dair açık göstergeler mevcut ise, bu denetim genişletilebilir.

3. Kusurların Takibi Denetimleri: Bu tür bir denetim, gemide daha önceden belirlenmiş olan kusurların düzeltilip düzeltilmediğini takip etmek amacıyla yapılmaktadır. Bu denetimin kapsamı daha önce kusurlu olarak belirlenen parçalarla sınırlı olabilir. Kusurlar belirleneli 30 günden fazla olmuşsa ve herhangi bir önlem alınmamışsa veya denetlemeler sırasında ilave kusurlar bulunmuşsa, gemi tekrar-denetlemeye maruz kalabilir.

4. Genişletilmiş Denetimler: Yukarıdaki açıklamalarda, gerek yıllık denetlemelerde, gerekse tekrar-denetlemelerde geminin uluslararası sözleşmelere veya ilgili ABD kanunlarına uymadığını gösteren açık göstergeler var ise, söz konusu geminin "genişletilmiş denetim"e tabi tutulacağı belirtilmiş idi.

Genişletilmiş denetleme, uyumsuzluğun açık göstergesi olarak belirlenen yerlere odaklanmaktadır. Ancak, denetleme ekibi geminin diğer sistemlerinin de genişletilmiş denetime tabi tutulmasının gerekli olduğunu düşünürse, geminin diğer sistemleri de incelenir.

Bir geminin genişletilmiş denetlemeye tabi tutulmasını gerektiren kusurlar, geminin tutulmasını gerektirecek kadar önemli ve ciddi olabilir. Bu kusurların neler olabileceği Deniz Güvenliği Kılavuzu Cilt 2, Bölüm D.I.I'da belirlenmiştir.

USCG; yıllık denetlemeler, tekrar-denetlemeler ve kusurların takibi denetimleri yapılırken, dökme yük, yakıt alma gibi işlemlerin bir kısmının işlem kurallarının

gereklere, işletme ve insan faktörü gibi konularda izlenmesi (izleme) ile patlayıcı ve radyoaktif maddelerin aktarılmasının denetlenmesini (Yük Denetimi) de yürütür, izleme ile Yük Denetimi arasındaki fark, Yük Denetimi sırasında denetleyici ekibin başından sonuna kadar işlemi izlemesidir. Yük Denetiminde, askeri ve ticari patlayıcılar taşıyan gemiler için 49 CFR 176, Altbölüm G, MSM II-F5.E'deki belirlenen kurallar; radyoaktif malzeme taşıyan gemiler için ise 49 CFR 173 Altbölüm I ve 49 CFR 176 Altbölüm M'de belirlenen kurallar uygulanmaktadır. Bu konuda daha ileri düzeyde bilgi MSM II-F5.C.5'te bulunmaktadır.

Yolcu gemilerinde uygulanacak kurallar MSM II-D7'de, tankerlerde uygulanacak kurallar MSM II-D6'da, yük gemileri için uygulanacak kurallar ise MSM II-D5'te yer almaktadır.

#### **2.2.8.8 Uluslararası Sözleşmelere Taraf Olmayan Bayraklara Ait Gemiler ve Sözleşmelerin Kapsamında Olmayan Gemiler için Uygulanan Prosedürler**

SOLAS 74/78 Madde H(3)'te, MARPOL 73/78 Madde 5(4)'te ve STCW 78 Madde X(5)'te, bu sözleşmelere taraf olmayan ülkelerin gemilerine daha fazla lehte uygulama yapılmayacağı belirtilmektedir.

SOLAS 74/78'e taraf olmayan ülkelerin gemileri ve SOLAS 74/78 kapsamına girmeyen gemiler, ABD gemi denetleme kanun ve düzenlemelerine göre (46 USC 3301) denetime tabi tutulabilir. Bu tür denetlemelerde, özellikle ABD kanun ve düzenlemelerindeki koşullara tam olarak uymayan malzemelerin ve ekipmanın kabulü konusuna dikkat edilmektedir. Yabancı bayraklı geminin kaptanı, sahibi ve acentası denetleme için ilgili Denizcilik Denetleme Başkanı'na yazılı başvuruda bulunmalıdır. Denetimden tatmin edici sonuçlarla çıkan gemi için 46 CFR 2.01 - 5'te tanımlandığı şekilde ABD Denetim Belgesi düzenlenecektir. SOLAS'a taraf olmayan ülkelerin gemileri ya da sözleşme kapsamına girmeyen gemiler için belge düzenlemek üzere denetim yaparken, Denizcilik Denetleme Başkanı; geminin tipi ve büyüklüğü, ekipman, yük tipi ve gemiye bayrak devleti adına düzenlenen belgeleri göz önüne alarak liman devleti denetimi de yapabilir. Bu liman devleti denetimi, deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması konusunda eşit seviyenin sağlanabilmesi için yukarıda anlatılan işlem kuralları ve IMO'nun A.787(19) sayılı kararına göre yürütülür. Geminin durumu, personelin belgeleri

ve bayrak devletinin asgari personel standardı SOLAS 74/78 ve ABD kanun ve düzenlemeleriyle uyumlu olmak durumundadır.

MARPOL 73/78'e taraf olmayan ülkelerin gemileri için uygulanacak işlem kuralları 33 CFR 151.21'de yer almaktadır.

ABD kanunlarına göre, bazı ülkeler liman devleti denetiminin normal işlem kurallarından farklı şekilde muameleye tabi tutulabilmektedir. Örneğin, Kanada bayraklı gemilerde, Kanada'nın kanun ve standartları Amerika'nın kanun ve standartlarıyla çok büyük benzerlik arz ettiği için, sadece can kurtarma araçları ve geminin itici gücünü sağlayan ekipman incelenmektedir. Tayvan, SOLAS 74/78'e taraf olmadığı halde bayrak devleti olarak düzenlediği sertifikalar SOLAS ile aynı güce sahip olduğu için, Tayvan bayraklı gemiler ayrı bir belgelendirme denetimine tabi tutulmamaktadır. Karayip gemileri, ABD sularında taşımacılık yapabilmek için Karayip Yük Gemisi Güvenlik Koduna uygunluğuna dair bir belge taşımak durumundadır. Bunun yanı sıra, Karayipler'de taşımacılık yapan 500 GRT'dan küçük yabancı bayraklı gemiler, USCG'dan "Denetim Belgesi" aldıkları takdirde ABD sularında da sınırlı hizmet verme hakkını elde edebilmektedir.

#### **2.2.8.9 Kusurlu Olduğu Belirlenen Yabancı Bayraklı Gemilere Yapılan Müdahaleler ve Gemilerin Tutulması**

Kusurlu olduğu belirlenen yabancı bayraklı gemiler için verilecek kararlar aşağıdaki şekillerde olabilmektedir;

- 1) Belirlenmiş bir zaman aralığı içerisinde kusurların giderilmesi şartıyla geminin limandan hareketine izin verilmesi: Belirlenen kusurlar, geminin seyrüseferinive deniz çevresini tehdit edecek unsurlar taşımadığında uygulanan bir müdahale yöntemidir. Genel olarak zaman aralığı, geminin gerekli tedbirleri alabileceği en yakın limana veya tersaneye gitmesi için gereken süre göz önüne alınarak belirlenebildiği gibi, acil olmayan durumlarda, geminin bir sonraki bakım vakti geldiğinde kusurlarının giderilmesini sağlayacak bir tarih de belirlenebilir.
- 2) Geminin ABD limanlarına gelmeden önce belirlenmiş kusurlarını gidermesi şartıyla limandan hareketine izin verilmesi: Geminin uluslararası kurallarda yer alan şartlara göre kusurlu olmadığı halde ABD kanun ve

düzenlemelerine göre kusurlu bulunduğu durumlarda uygulanan yöntemdir.

- 3) Geminin yük, yakıt alma ve su alma gibi işlemlerden önce kusurlarını gidermesinin sağlanması: ABD düzenlemelerine göre yük işlemlerinin güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek, ancak geminin seyrüseferini engellemeyecek kusurları tespit edilen gemilerin yük aktarma işlemleri kusurları giderici tedbirler alınmaya kadar durdurulabilir.
- 4) Geminin yolcu almadan önce kusurlarını giderici tedbirleri almasının sağlanması: 46 USC 3505'e göre, SOLAS'a uymayan yabancı bayraklı bir geminin ABD limanların yolcu almasına izin verilmemektedir.
- 5) Geminin limana girmeden önce kusuru giderici önlemler almasının sağlanması: Geminin limana girmesinin limana ve deniz çevresine büyük zarar verme olasılığı olduğu durumlarda geminin limana girişi yasaklanabilmektedir.
- 6) Geminin kusurları giderilinceye kadar limanda tutulması: Geminin tutulması, gemiye yapılan müdahalelerin en ağıdır ve geminin "Öncelik Matrisi"nde aleyhine puan almasına yol açar. Puanlar arttıkça, geminin denetlenme olasılığı artacak, böylece kusurların ortaya çıkma olasılığı kuvvetlenecek ve bu bir kısır döngü halinde geminin aleyhine işleyecektir.

#### **2.2.8.10 Geminin Tutulması Kararına İtiraz Prosedürleri:**

Tutulma kararına 46 CFR Bölüm 1.03-20 ve 33 CFR Bölüm 160.7'de yer alan maddeler gereğince itiraz edilebilir. İtiraz, kararın alınmasından sonraki 30 gün içerisinde yazılı olarak yapılmalı ve kararın neden yeniden ele alınmasının istendiğinin gerekçeleri ayrıntılı olarak belirtilmelidir. İtiraz, kararı alan Denizcilik Denetleme Başkanı, Liman Yüzbaşısı veya Deniz Güvenliği Ofisinden Kumanda Görevlisine iletilmelidir. Eğer ön itiraz başarısız olursa, Bölge Kumandanına resmi bir itiraz yapılabilir. Daha ileri düzeyde bir itiraz ise USCG Merkezlerine yapılabilir.

#### **2.2.8.11 Geminin Tutulmasına Dair Kararın İlgili Mercilere Bildirimi**

Gemiyi tutma kararına dair rapor:

- 1) MSM Cilt 2, Bölüm D.2 Ek a'da belirlenen tutulma raporu formatında hazırlanarak e-mail yoluyla Kumandana gönderilmektedir. Bu mesajın bir

kopyası da, raporu sunan birimin bağı olduğu bölge ofisine gönderilmektedir.

- 2) Yabancı bayraklı bir geminin ABD limanlarına veya açık deniz terminallerine girişi reddedildiğinde veya geminin tutulması halinde, kumandan bayrak devletini söz konusu devlet için bildirilmiş olan kontak noktası aracılığıyla bilgilendirir.  
Eğer bu bilgilendirme sözlü olarak yapılmış ise, yazılı olarak da teyit edilmesi gerekmektedir. Yazılı bilgilendirme mektupla veya tutulma raporunun bir kopyasının yetkili temsilciye iletilmesi kanalıyla yapılabilir
- 3) Tutulan geminin klasını yapan klas kuruluşu veya bayrak devleti adına belgeleri düzenleyen yetkili kuruluşun yetkili temsilcisi tutulma kararından haberdar edilir. Klas kuruluşu temsilcisinin gemiyi görmesi, kusurların giderilmesinin hızlandırılması açısından yararlıdır. Ancak, her durumda klas kuruluşunun ana merkezi de tutulmadan haberdar edilir. Ekipman, geminin teknesi veya geminin yapısıyla ilgili olan kusurların giderilmesi konusunda klas kuruluşunun katılımı özellikle teşvik edilmektedir.
- 4) Geminin kaptanına, tutulan raporun bir kopyası ve kusurları gidermek için yapılması gerekenlerin açık listesi verilir. Kaptan, geminin limandan hareket edebilmesi için bu listede belirtilen istekleri yerine getirmek durumundadır.
- 5) Kumandan, geminin donatanı/işletenini veya yönetici işleticisini tutulma kararından yazılı olarak haberdar eder.
- 6) Kumandan, SOLAS 74/78 Bölüm 1 Düzenleme 19, MARPOL 73/78 Madde XI, LL 66 Madde 21 ve STCW 78'de belirtildiği üzere IMO'yu tutulma kararından gerektiği şekilde haberdar eder.
- 7) Geminin kusurlarını gidermeden hareket etmesine izin verilmesi durumunda, gideceği liman geminin durumundan haberdar edilir.

### 3. TÜRKİYE'DE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMALARI

#### 3.1 Türkiye'deki Mevcut Durum

Türk bayraklı gemiler, çeşitli bölgesel liman devleti denetimlerine taraf ülkelerin pek çoğu için denetlemede öncelikli gemiler arasında bulunmaktadır. Dünyada deniz güvenliği için alınan tedbirler arttıkça, bu tedbirlere ayak uyduramayan yaşlı Türk deniz ticaret filosu güç durumda kalmakta, ticaret yapabileceği liman sayısı azalmaktadır. Örneğin, ABD'de uygulanan sıkı liman devleti denetimi önlemleri, ABD limanlarına giden Türk gemilerinin sayısının azalmasına neden olmaktadır.

ABD'de öncelikli gemilerin denetiminde kullanılan en önemli 3 kriter, geminin bayrağı, klas kuruluşu ve donatısı, işletenidir. Türk bayraklı gemiler, 2002-2004 yıllarını kapsayan üç yıllık ortalamaya göre yüzde 3.02 tutulma oranıyla, bu dönem için yüzde 2.22 olan ortalamanın üzerine çıkarak hedeflenen bayrak devletleri listesinde yer almıştır [18]. Hedeflenen bayrak devleti listesine giren bayraklar, öncelik matrisinde 7 puan almaktadır. Bu durumda, Türk bayraklı bir gemi, en son teknolojiyle donatılmış ve bütün standartlara uyuyor olsa da, ABD limanlarında doğrudan 2. Öncelikli gemi konumuna gelmektedir.

Paris MOU'ya göre öncelikli denetim kriterleri çok çeşitlidir. Ancak en önemli kriter bayrak devletinin durumudur [20]. Türkiye'nin, ticaretinin en fazla olduğu AB ülkeleri ve Paris MOU ülkeleri için; bir bayrak devleti olarak konumu incelendiğinde, Paris MOU tarafından oluşturulan kara listenin "yüksek riskli" kategorisine girdiği görülmektedir. 2002-2004 arasında denetlenen Türk gemilerinin ortalama yüzde onbeşi tutulmuştur. 2004 yılında Türk gemilerinin tutulma oranı olan 8,63, Paris MOU'nun 2004 yılı gemi tutulma oranı olan yüzde 5,84'in üstünde kalmaktadır.

Paris MOU 2002-2004 istatistiklerine göre, Türk klas kuruluşu olan Türk Loydu tarafından klaslanan ve Paris Mou limanlarına uğrayan 139 ayrı gemiden / 5 tanesi tutulmuştur. Bu gemilerden klasla ilgili nedenlerle tutulanların oranı

yüzde 16,1'tür ve klas kuruluşları için ortalama tutulma oranının yüzde 1,31 üzerindedir [21].

Türkiye'nin bayrak devleti olarak durumuna son örnek olarak Tokyo MOU istatistikleri incelenecektir. 2002 – 2004 yılları arasındaki 3 yıllık ortalamaya göre ise, Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı yüzde 8,79'dir ve Tokyo MOU ortalaması olan yüzde 6,51'in üzerindedir. Bu durumda, Türk bayraklı gemiler Tokyo MOU için de öncelikli gemiler arasına girmektedir [22].

### **3.2 AB Ülkeleri, AB'ye Aday Ülkeler ve AB'yle Serbest Ticaret Antlaşması Olan Diğer Avrupa Ülkelerinin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri**

Türkiye, liman devleti denetiminin yürütülmesinde uyulan IMO sözleşmelerinin büyük çoğunluğuna taraftır. Ancak henüz üyesi bulunduğu Akdeniz Memorandumunun kabul ettiği SOLAS 78 Ek Protokolüne ve ILO No:147'ye taraf değildir. Ayrıca, tam üyesi olmaya çalıştığı AB ülkelerinin taraf olduğu sözleşmelerin de bir kısmına henüz taraf olmamıştır [23]. Tablo 3.1'de, Türkiye, AB ve AB'ye aday ülkelerin hangi sözleşmelere taraf olduğu gösterilmektedir. Bu tablo, ülkemiz ile ülkemizin aynı seviyeye gelmeyi hedeflediği ülkeler arasındaki farkı anlamak için önemlidir. Tabloda belirtilen “x” işareti ülkenin taraf olduğu, “d” işareti ise hazırlıkların sürdüğü anlamını taşımaktadır.

Tablo 3.1'den de görüldüğü üzere Türkiye:

- Bütün AB ülkelerinin ve Romanya ile Letonya dışındaki bütün AB aday ülkelerin taraf olduğu SOLAS 78 Ek Protokolüne taraf değildir.
- Avusturya, Belçika ve İrlanda dışındaki bütün AB üyelerinin ve 6 aday ülkenin taraf olduğu SOLAS 88 Ek Protokolüne taraf değildir.
- Avusturya, Belçika ve İrlanda dışındaki bütün AB üyelerinin taraf olduğu LL 88 Ek Protokolüne taraf değildir.
- Bütün AB ülkelerinin ve Kıbrıs, Malta ile Romanya dışındaki bütün AB aday ülkelerin taraf olduğu MARPOL 73/78 Ek III'e taraf değildir.
- İrlanda ve Hollanda dışındaki bütün AB ülkelerinin ve Kıbrıs, Malta, Romanya dışındaki bütün AB aday ülkelerin taraf olduğu MARPOL 73/78 Ek IV'e taraf değildir.

Türkiye, yukarıda sayılan sözleşmelerden SOLAS 78 ve 88 Ek Protokollerine ve LL 88 Ek Protokolüne taraf olma çalışmalarını büyük ölçüde tamamlamıştır. Bunun dışında MARPOL 73/78 Ek III ve MARPOL 73/78 Ek VI'ya taraf olma çalışmaları da başlatılmıştır.

**Tablo 3.1 :** AB Ülkeleri, AB'ye Aday Ülkeler ve AB'yle Serbest Ticaret Antlaşması Olan Diğer Avrupa Ülkelerinin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri

	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	LOAD LINES Convention 66	LOAD LINES Protocol 88	TONNAGE Convention 69	COLREG Convention 72	STCW Convention 78	STCW-F Convention 95	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)	MARPOL 73/78 (Annex IV)	MARPOL 73/78 (Annex V)	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	CLC Convention 69	CLC Protocol 76	CLC Protocol 92	FUND Convention 71	FUND Protocol 76	FUND Protocol 92	FUND Protocol 2003	
Austria	x	x		x		x	x	x		x	x	x	x									
Belgium	x	x		x		x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x						
Cyprus	x	x	x	x	x	x	x	x		x			x	x	d	x	x	d	x	x		
Czech Republic	x	x		x		x	x	x		x	x	x	x									
Denmark	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Estonia	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	x	x	x		
Finland	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
France	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Germany	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Greece	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x		
Hungary	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x									
Ireland	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x		d	d	x	d	d	x	x	
Italy	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Latvia	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x							
Lithuania	x	x		x		x	x	x		x	x	x	x									x
Luxembourg	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	x					x
Malta	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x		d	d	x	d	d	x		
Netherlands	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Norway	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Poland	x	x		x		x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x		
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	x	x	x	x	
Romania	x		x	x	x	x	x	x		x	x		x					x				
Slovakia	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x									
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d		x	d			x	x
Spain	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Sweden	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d	x	x	x	
Switzerland	x	x		x		x	x	x		x	x	x	x		d	x	x	d				x
Turkey	x			x		x	x	x		x			x					x				x
United Kingdom	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		d	d	x	d	d	x		

### 3.3 Türkiye'deki Liman Devleti Denetimi ile İlgili Mevcut Mevzuat ve Yürürlükteki Düzenlemeler

Türkiye'de liman devleti denetimi, Akdeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptı ve Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptına göre yürütülmektedir. Türkiye, Akdeniz MOU'yu 11 Temmuz 1997 tarihinde Malta'da imzalamış, 4 Ekim 1998 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlamış ve MOU'ya taraf olmuştur.



Karadeniz MOU'yu ise 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalamış, 12 Aralık 2000 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlarak onaylamış ve taraf olmuştur [24]. Türkiye, aynı zamanda Karadeniz MOU'nun sekretaryasını yürütmektedir . Akdeniz MOU uyarınca Türkiye; LL1966, SOLAS 1974 ve 78 Ek Protokolü, MARPOL 73/78, STCW 78, COLREG 72, ILO No:147 sözleşmelerine uymak durumundadır [18]. Ancak daha önce de belirtildiği üzere, henüz SOLAS 78 Ek Protokolü ve ILO No:147'ye taraf değildir.

Türkiye'nin Karadeniz MOU'ya üye olmakla kabul ettiği sözleşmeler ise, Akdeniz MOU'nun kabul ettiği SOLAS 78 Ek Protokolü dışında kalan bütün sözleşmeler ve buna ek olarak TONNAGE 69 sözleşmesidir [25].

Türkiye, taraf olduğu sözleşmeleri Resmi Gazete'de yayınlandıktan hemen sonra uygulamaya geçmektedir.

Yukarıda sayılan sözleşmelerin yanı sıra, liman devleti denetiminin dayandığı iç hukuktaki düzenlemeler aşağıdaki gibidir [26]:

1. 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun" (10/6/1946'da yürürlüğe girmiştir; 6, 8,9,11 ve 12. maddeleri yabancı bayraklı gemiler için uygulanmaktadır),
2. 6125 sayılı "Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü" (14/3/1966'da yürürlüğe girmiştir),
3. 7/14561 sayılı "Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları, 1972 - Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü"(12/12/1977'de yürürlüğe girmiştir),
4. 6/6647 sayılı "Ticaret Gemilerinin Yükleme Sının Tüzüğü" (22/6/1966'da yürürlüğe girmiştir),
5. 22893 sayılı "Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklerime ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik" (30/1/1997'de yürürlüğe girmiştir).

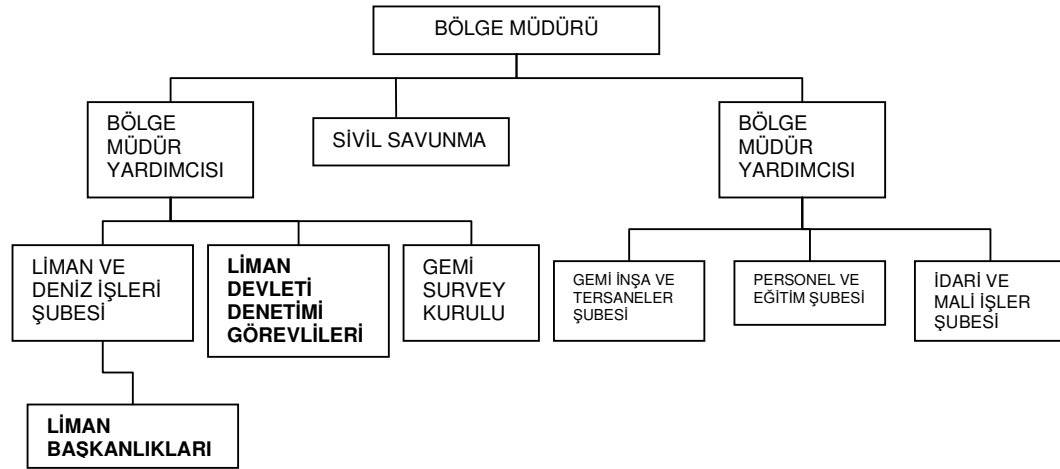
Bunun dışında kalan SOLAS 74, MARPOL 73/78, CLC 92 ve FUND 92 için henüz iç hukukta ayrı bir düzenleme yapılmamıştır. Sözleşmeler için iç hukukta uygulamaya yönelik ayrı bir çalışma yapılmamasının nedeni, söz konusu sözleşmelerin zaten kendi içinde uygulamaya yönelik esasları veriyor olmasıyla

ilgilidir. Ancak, uluslararası sözleşmelerdeki boşlukları gidermek için ilgili uygulama yönetmeliklerinin iç hukukta düzenlenmesi gereklidir.

Türkiye'de liman devleti denetimi, 1999 yılının son aylarından itibaren başlamıştır ve 2005 yılı sonuna kadar hızlı bir gelişim süreci izlemiştir.

### 3.4 Türkiye'de Liman Devleti Denetimi İçin İdari Yapılanma

Türkiye'de liman devleti denetimi, T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüklerine bağlı memurlar tarafından yerine getirilmektedir [27]. Bölgelerin organizasyon şeması Şekil 3.1'de gösterildiği gibidir. Şekil 3.2'de detaylı olarak gösterildiği gibi Denizcilik Müsteşarlığına bağlı 7 bölge bulunmaktadır. Bu bölgelere bağlı limanlara gelen yabancı bayraklı gemiler, bölgede bulunan liman devleti denetimi uzmanlarınca denetlenmektedir.



Şekil 3.1 : Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüğü Teşkilatlanması

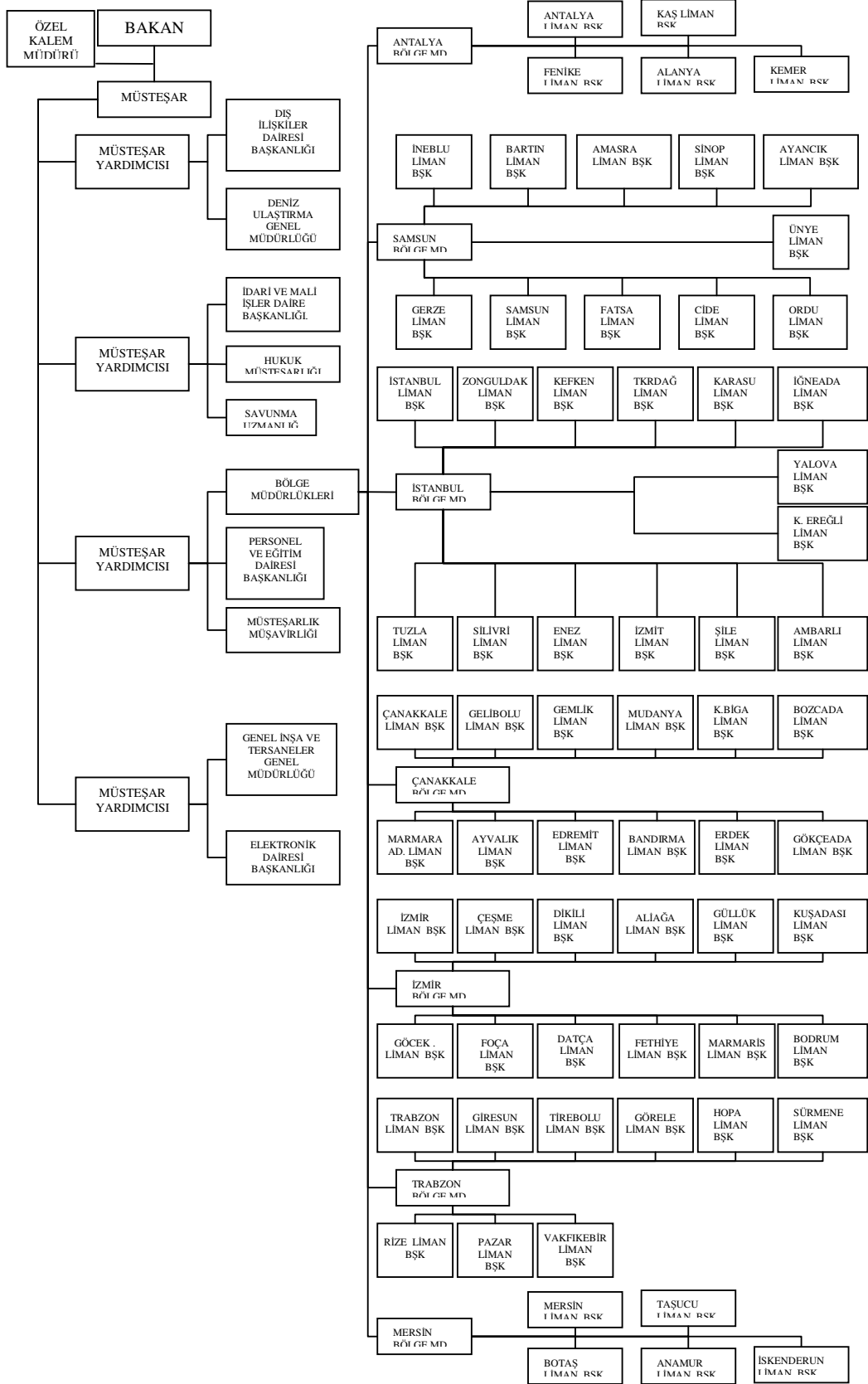
Liman başkanlıklarınca, limana gelen yabancı bayraklı gemilerle ilgili bilgiler bölge müdürlüklerine iletilmektedir. Bölge müdürlüğünde, Gemi Sörvey Kurulu bünyesinde her sabah toplantı yapılarak bu gemilerden hangilerinin denetleneceğine Akdeniz ve Karadeniz MOU'da belirlenen önceliklere göre karar verilmektedir. Bu karara göre hangi denetleme uzmanının hangi gemiyi denetleyeceği belirlenmekte ve liman başkanlığına bu bilgiyi içeren talimat gitmektedir. Bölgede bulunan denetleme uzmanları ilgili gemiye giderek denetlemeyi gerçekleştirmektedir.

Denetlemenin yapılmasından sonra, denetleme uzmanınca denetleme raporu yazılmakta, bu raporun bir kopyası kaptana, bir kopyası bölgeye, bir kopyası ise merkeze gönderilmektedir. Merkeze yollanan rapor gemi veri tabanına işlenmek üzere Müsteşarlık Bilgi İşlem Merkezinde bilgi bankasına işlenmekte ve mevcut sistemle direkt olarak Akdeniz MOU sekretaryasının veri tabanına iletilmekte, Akdeniz MOU sekretaryasından gelen bilgiler de merkez aracılığıyla bölgelere dağıtılmaktadır. Böylece geminin daha önceki denetimleri görülmekte ve gemi takip edilebilmektedir.

### **3.5 Türkiye’de Liman Devleti Kontrolü Uygulaması Başlangıcından İtibaren Doğan Sorunlar ve Getirilen Çözümler**

Türkiye’de Paragraf 3.2’de de belirtildiği üzere, 1999 yılında başlayan Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları 2005 yılına kadar hızla gelişmiştir. 2000 yılında yaşanan sorunlar daha önce aşağıdaki gibi sıralanmıştır;

1. Türkiye, hem bayrak devleti denetimini, hem de liman devleti denetimini taraf olduğu sözleşmelere göre yapmaktadır. AB'nin taraf olduğu, ancak Türkiye'nin taraf olmadığı sözleşmeler daha önceki bölümlerde belirtilmiştir. Gemilerimizin çoğunun sefer yaptığı Avrupa limanlarında ve ABD limanlarında bizim henüz taraf olmadığımız sözleşmelere göre de kontrol yapılmaktadır. Bu durumda, Türk gemilerinin söz konusu sözleşmelerin gereğine uymuyor olma ihtimali yüksektir. Aynı şekilde, Türkiye kendi limanlarına gelen gemileri sadece taraf olduğu sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre denetleyebilmektedir. Bu da, Türkiye'yi aşağıda açıklanacak olan diğer faktörlerle birlikte kolay liman haline getirmektedir.
2. Türkiye’de liman devleti denetimleri, önceki bölümlerde de açıklandığı üzere Denizcilik Müsteşarlığının 7 Bölge Müdürlüğüne bağlı memurlar tarafından yapılmaktadır. Ancak, bütçe cetvellerinde "liman devleti denetimi uzmanı / görevlisi" şeklinde bir tanım bulunmamakta, bu kadro tanımlanmadığı için "liman devleti denetimi görevlisi" unvanıyla görevlendirme yapılamamaktadır. Bunun yerine mühendis, vb kadrolarda olan memurlar Liman Devleti Denetim Görevlisi olarak görevlendirilmektedir.
3. Bayrak devleti ve liman devleti denetimini yapan görevliler, yabancı



Şekil 3.2 : Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüğü Teşkilatlanması

limanlara giden Türk bayraklı gemilerin ve limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin denetimini yapmaktadır. Bu durumda, bayrak devleti denetimini yapan bir GSK uzmanı, Türk bayrağının imajını doğrudan belirleyen taraflardan biri olmaktadır. Aynı şekilde liman devleti denetimini yürüten bir memur da, limanlarımıza gelen standart altı yabancı bayraklı gemileri denetleyerek can, mal ve çevre güvenliği açısından tehlikeli olabilecek durumları ortadan kaldırmakla yükümlüdür. Ancak, Türk bayrağının kara listelerde ve hedef bayrak listesinde yer alması, limanlarımızda ise yeterli denetim yapılamaması, her iki işin yapılışında da bazı problemler olduğunu ortaya koymaktadır.

Türkiye'de gerçekleştirilen liman devleti denetimi denetimlerinin oranı kesin olarak bilinmemekle beraber, çeşitli varsayımlardan yola çıkılarak, 2001 yılında gerçekleştirilen oran yüzde 7,4 olarak hesaplanmıştır. Bu oran, taraf olduğumuz Akdeniz ve Karadeniz MOU'larda belirlenen en az yüzde 15 oranının yarısıdır. Türkiye'deki denetimlerin, özellikle yakın AB limanlarında yüzde 25 mertebesinde yapılan denetimin yanında gevşek kalması, standart altı gemilerin ülkemiz limanlarına gelmesine yol açmaktadır. Bu denetim oranı, bizi kolay liman devleti haline getirmektedir.

4. Türkiye'nin liman devleti denetimindeki denetleme oranının bu kadar düşük olmasının en önemli nedenlerinden birisi denetimi yapacak eleman yetersizliğidir.

Liman devleti denetimlerini yapmakla görevli toplam 8 adet Liman Devleti Denetim Görevlisi bulunmaktadır. 8 Liman Devleti Denetim Görevlisi'nin ikisi İzmir'de, biri Antalya'da, ikisi Mersin'de, ikisi Trabzon'da, biri Samsun'da bulunmaktadır. Türkiye'nin en önemli limanlarının bağlı olduğu İstanbul Bölgesinde ve Çanakkale Bölgesinde hiç denetim görevlisi bulunmamaktadır. Diğer bölgelerde ise denetim görevlileri bölge müdürlüklerinde bulunmakta, müdürlüğe bağlı bir limanda denetlenecek gemi olduğu zaman bölgeden söz konusu limana hareket edilmektedir. İzmir Bölgesi gibi, son derece işlek Kuşadası, Çeşme, vs limanlarının bağlı olduğu Bölge Müdürlüklerinde çalışan bir veya iki kişinin bütün limanlardaki denetlemeleri yapması mümkün olmamaktadır.

Bölge Müdürlüklerinden bağlı limanlara gitmek için vasıta konusunda zorluk çekilmektedir. Denetimi gerçekleştirmek için gereken teknik araç ve gereçlerde eksiklik bulunmaktadır. Denetimi gerçekleştiren görevlilerin birbirleriyle veya bağlı oldukları Bölge Müdürlükleriyle iletişimlerini sağlayacak araç gereç de bulunmamaktadır.

Liman devleti denetimi 24 saat esasına göre yürütülmektedir. Liman devleti denetimi görevlisi herhangi bir saatte görev yerine gitmek zorunda kalabilmekte, ancak fazla mesai ücreti alamamaktadır. Ayrıca, denetim görevlilerinin aldıkları maaş alternatif işlerde çalışmalarını halinde alacakları maaşlardan çok düşüktür. Liman devleti denetimi görevlisi olarak görevlendirilecek kişilerin, daha önceki bölümlerde de belirtildiği üzere, en az beş yıl denizde çalışmış ve 1600 ve daha fazla GRT'luk gemileri kumanda edebileceğini gösteren yeterlilik belgesi olan kaptan; 3000 KW ve daha fazla güçte ana güç santrali olan gemilerde çalışmış baş mühendis; makine mühendisi veya denizle ilgili bir dalda mühendislik sınavını geçen gemi inşa mühendisi olmaları gerekmektedir. Bu niteliklerle denizde çalışan görevlilerin bin dolarlarla ifade edilen maaşları yanında, liman devleti görevlisinin birkaç yüz dolarla ifade edilen maaşı karşılaştırıldığında bu görevi yerine getirecek nitelikli memurların neden bulunamadığı ortaya çıkmaktadır.

ABD ve AB ülkelerinde, denetleyicilere Liman Devleti Denetim Görevlisi yetkileri verilmeden önce bir liman devleti denetimi programında eğitilmeleri sağlanmaktadır. Türkiye'de böyle bir program bulunmamaktadır.

Liman devleti denetimini yürüten görevlilerin bilgilerinin güncellenmesi için bu konuda eğitmenler bulunmamaktadır. IMO nezdinde belli aralıklarla düzenlenen eğitim seminerlerine ise bütün denetim görevlileri gönderilememektedir. Denetim görevlilerinin gelişmeleri takip etmesi kendi inisiyatiflerine bırakılmıştır.

5. Türkiye'de liman devleti denetimlerinin istatistiklerinin tutulacağı ve tüm bölgelerin diğer bölgelerde yapılan denetim bilgisine ulaşabilecekleri bir bilgi işlem sistemi henüz bulunmamaktadır. Bu durumda gemilerin takibi yapılmamakta, bir limanda denetlenen gemi bir başka limana gittiğinde zaten elde edilmiş bilgilere ulaşma imkanı olmamaktadır. Bu durum fazla zaman ve

emek sarfına yol açmaktadır. Aynı durum, Türkiye'nin mensubu olduğu Akdeniz ve Karadeniz MOU'ları için de geçerlidir. Bu durumda, bölgesel liman devleti denetimleri kurmanın asıl amacı olan bilgi paylaşımı ve denetlenen bir geminin gerek olmayan durumlarda bir kez daha denetlenmesinin engellenerek daha etkin bir liman devleti denetiminin gerçekleştirilmesi hedeflerinden uzak kalınmaktadır.

6. Limanlarımıza gelen gemilerin istatistiği tutulmakta, ancak liman devleti denetiminde denetim oranının hesaplanmasında gereken "limanlara gelen ayrı gemi sayısı" tutulmamaktadır. Bu sayının belirli olmamasından dolayı Türkiye'de gerçekleştirilen gerçek denetim değeri hesaplanamamaktadır.
7. Paris MOU'ya taraf olan ülkelerde ve ABD, Avustralya gibi hem ekonomik refaha ulaşmış, hem de denizcilikte ve liman devleti denetiminde son derece başarılı olan ülkelerde, geminin ilk denetlenmesi liman devletinin görevi olduğu için ücretsiz yapılmaktadır. Ancak, geminin kusurları nedeniyle yapılan ikinci denetlemeler, ayrıntılı denetlemeler ve genişletilmiş denetlemelerden belli bir miktarda ücret alınmaktadır. AB'nin direktifine göre geminin tutulmasından doğan liman masrafları da gemi donatanı/işleteninden tahsil edilmektedir. Ekonomik sıkıntı içinde bulunmayan ülkelerin bile, geminin kusurundan doğan denetlemeler için bir bedel alması, hem denetlemenin tazmin edilmesini, hem de standart altı gemiler için caydırıcılığı sağlamaktadır. Türkiye'de ise bu tür bir cezalandırma sistemi yoktur. Ekonomik sıkıntıdan dolayı liman devleti denetimi ile ilgili pek çok araç gereç temin edilemediği halde, ikinci denetlemeler için herhangi bir ücret talep edilmemektedir. Böylece, liman devleti denetimi masraflarının bir kısmının da olsa tazmin edilebilmesi fırsatı kullanılmamaktadır.

Bu sorunların ardından çıkarılan kanunlar ve yönetmelikler ile çoğu sorunun önüne geçilmiş durumdadır. Sorunlarla ilgili olarak güncel durumlar sorun numaraları referans edilerek aşağıdaki gibi oluşmuştur;

1. Sorun halen devam etmekte, Türkiye'nin taraf olmadığı sözleşmelere taraf olması için gerekli yasal prosedürler geliştirilmektedir.
2. Liman Devleti Denetimleri halen yedi Bölge Müdürlüğüne bağlı memurlar tarafından yapılmakta, ancak "Liman Devleti Denetimi Görevlisi" tanımı

getirilerek, halihazırda görevlendirilmiş olan Denetimciler “sözleşmeli” olarak kadrolara entegre edilmişlerdir .

3. Sorun kısmen devam etmektedir. Mutabakatnamelerin yayınladıkları yıllık raporlara göre 2005 yılı itibariyle Türkiye hala hedef bayrak devleti konumundadır [18, 20, 21] ancak Liman Devleti Denetimi Görevlilerinin sayısının hızla artırılmış olması, beraberinde Türkiye’de yapılan Liman Devleti Denetimlerinin de aynı oranda artmasını sağlamıştır. Yüksek sayıdaki Liman Devleti Denetimi Görevlileri, aynı zamanda T.C Denizcilik Müsteşarlığı’nın öncelikli ilkesi gereği, yabancı bayraklı gemilerden daha çok Bayrak Devleti Denetimi uygulaması yapmakta ve Türk bayraklı gemilerin yurt dışında herhangi bir limana gitmeden önce kendi denetçileri tarafından denetlenmesi ve eksikliklerinin giderilmesinin ardında seyirlerine izin verilmesi uygulamasını başarı ile yürütmektedirler.

2001 yılında yabancı bayraklı gemilerde yüzde 7,4 olan denetleme oranı, 2004 senesinde Karadeniz ve Akdeniz Mutabakatnameleri gereği olan yüzde 15 seviyesinin de fazlaca üzerine çıkarak yüzde 25 gibi bir rakama ulaşmıştır.

Bu durum hem Bayrak Devleti Denetimi hem de Liman Devleti Denetimi görevlerini sürdüren denetçilerimizin son derece verimli çalıştıklarını göstermektedir.

4. Bir önceki paragrafta belirtildiği gibi Liman Devleti Denetimi Görevlilerinin sayıları ikiyüzün üzerine çıkarılmış ve Müsteşarlık bünyesine anlaşmalı olarak entegre edilmişlerdir.

Vasıta azlığı ise liman başkanlıklarına sağlanan 2’nin üzerindeki araç sayesinde çözüme ulaşmış durumdadır.

Liman Devleti Denetimi Görevlilerinin 2000 yılında da sorunu olan maaş problemi halen devam etmektedir. Mevcut yeterlilikleri ile alternatif işlerde kazanacakları paranın kat kat altı bir miktarı kazanan denetçilerimiz, otoritenin ve yetkinin kendilerine verildiği bu ince meslekte, geçim sıkıntısı ve kıyasen daha az para kazanmanın verdiği bir güdü ile illegal kazanç yollarına yönelebilirler.

Liman Devleti Denetimi Görevlilerinin halihazırda tabi tutuldukları düzenli bir eğitim programı halen bulunmamakta, meslek içi eğitim ve düzenlenen seminerlerin Görevliler üzerinde standart bir eğitim düzeyi yakalayabileceği ise şüphelidir. Durumun düzeltilebilmesi için eğitim modeli tezin altıncı bölümünde tanımlanmıştır



5. Müsteşarlık bünyesinde kurulan bilgi işlem merkezi sayesinde sorun çözülmüştür. Halihazırda Türkiye Liman Devleti Denetimi Raporları anında yurt dışı merkezlere ulaştırılmaktadır.
6. Sorun çözülmüştür.
7. Sorun halen devam etmektedir ve böyle bir konunun fırsat olarak değerlendirilmesinin ötesinde uygulamada Liman Devleti Denetim Görevlilerinin verdikleri bilgilere göre, belirli bir ücret talebi olmaması armatörler, işletmeciler tarafından bir silah gibi kullanılmakta, denetçiler birçok kez gemiye çağırılarak bir nevi ücretsiz danışmanlık yaptırılmaktadır. Bu durum denetçilerde yılgınlık yaratmakta ve birkaç ziyaret ardından hem yorgunluk hem de diğer gemilere yetişilememesi sebepleri ile denetçi tarafından gemilerin eksikliklerini tam anlamıyla gidermeden salıverilmesi sonucunu doğurmaktadır.

## **4. MODEL LİMAN DEVLET ORGANİZASYON YAPISI**

### **4.1 Türk Liman Devlet Kontrol Başkanlığı Oluşturulması**

Yeni Türk Liman Devlet Kontrol Yapısının sorunsuz işleyebilmesi için öncelikli olarak Türkiye'nin daha önce bahsedildiği üzere taraf olmadığı antlaşmalara (SOLAS 78/88, LL 88, MARPOL EK III/IV vs.) taraf olması gerekmektedir.

Yeni oluşturulacak TLDK (Türk Liman Devlet Kontrol Başkanlığı), doğrudan Müsteşar Yardımcısına bağlı olacak ve Liman Devlet Kontrol Denetçilerinden Bayrak Devlet Kontrolleri için de yararlanabilir olacaktır (Şekil 4.1).

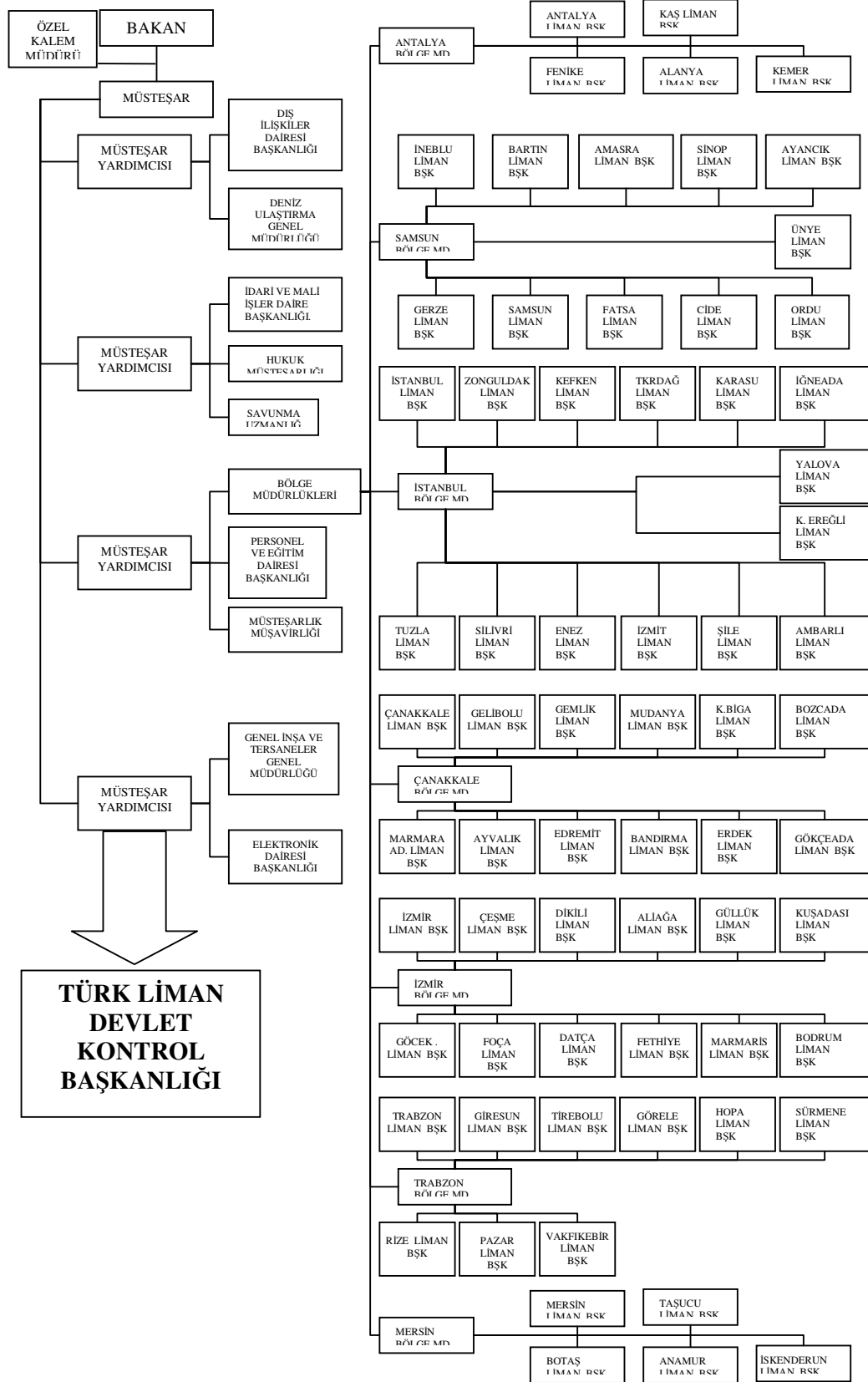
### **4.2 Birimler**

#### **4.2.1 Türk Liman Devlet Kontrol Başkanlığı**

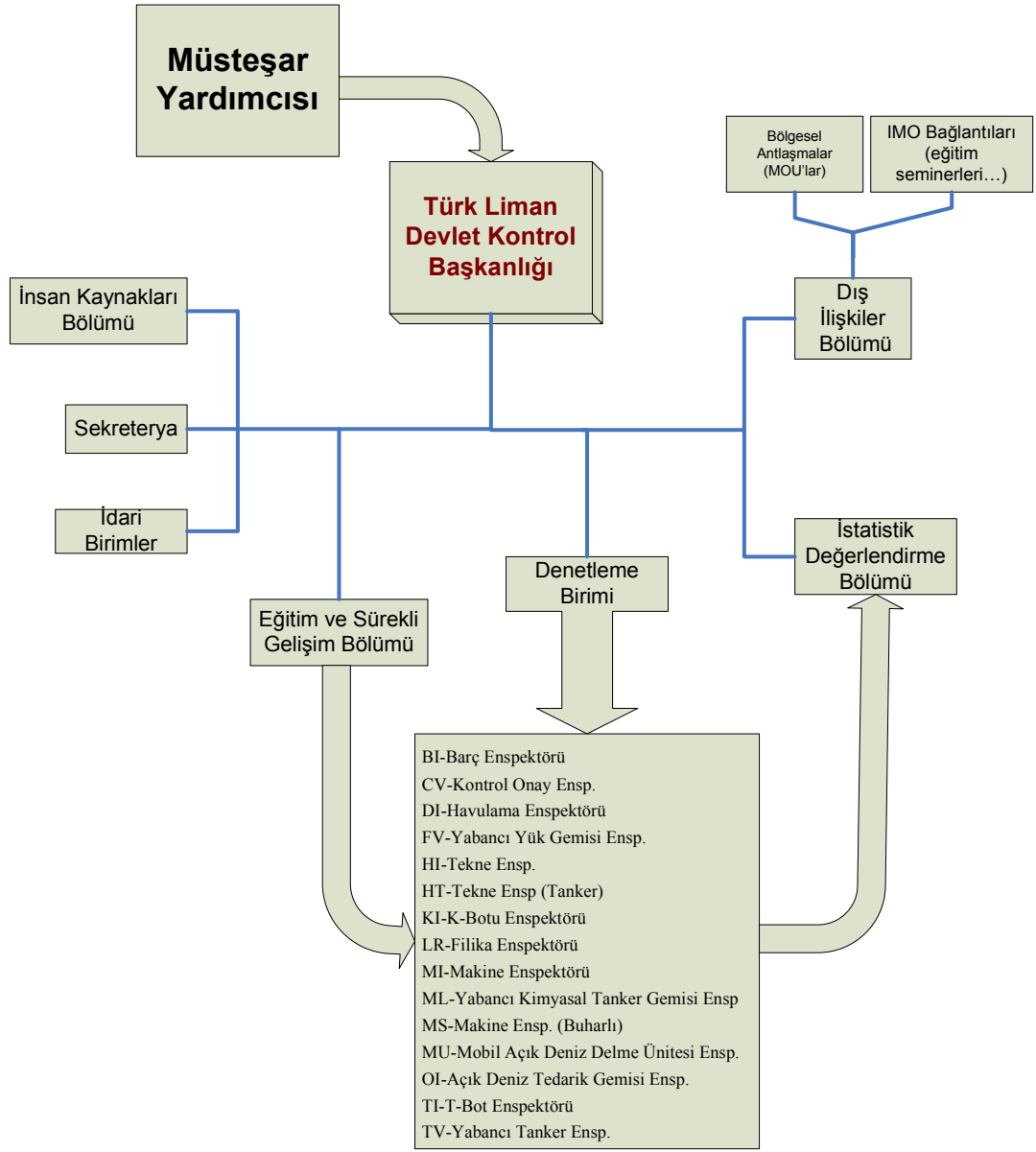
Liman Devlet Denetiminin bir çatı altında toplanarak organize bir birim haline getirilmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda tüm birimlerin bağlı olduğu sistemin sorunsuz bir şekilde sürdürülebilmesini sağlayan merkezi birim olarak Türk Liman Devlet Kontrol Başkanlığı kurulmalıdır (Şekil 4.2).

#### **4.2.2 İstatistik Değerlendirme Bölümü:**

Türkiye'de liman devleti denetimlerinin istatistiklerinin tutulacağı ve tüm bölgelerin diğer bölgelerde yapılan denetim bilgisine ulaşabilecekleri bir bilgi işlem sistemi bulunmaktadır, fakat bağlı bulunduğu birim açıklığa kavuşturulmamıştır [28]. Bu yüzden kontrol mekanizmasının da doğru olarak işlemesi beklenemez. Kontrol mekanizmasının doğru olarak işlemediği bir bilgi işlem sisteminde de açıklıklar ve suistimaller olabileceği aşikardır.



Şekil 4.1: Denizcilik Müsteşarlığı Alternatif Taşra Teşkilat Şeması



**Şekil 4.2 : Model Türk Liman Devlet Kontrol Organizasyon Şeması**

Bu durumda, bölgesel liman devleti denetimleri kurmanın asıl amacı olan bilgi paylaşımı ve denetlenen bir geminin gerek olmayan durumlarda bir kez daha denetlenmesinin engellenerek daha etkin bir liman devleti denetiminin gerçekleştirilmesi hedeflerinden uzak kalınmaktadır.

Bu nedenle yeni Organizasyon yapımızda oluşturacak İstatistik-Değerlendirme Birimi hem kendi iç yapısında daha etkin bir denetime olanak sağlayacak ve de Bölgesel Antlaşmalarla olan bilgi alışverişi daha başarılı olacaktır.

#### **4.2.3 Dış İlişkiler Bölümü:**

Türkiye'nin şu an üyesi olduğu 2 bölgesel antlaşma bulunmaktadır. Bunlar Akdeniz ve Karadeniz Mütabakatnameleri'dir.

Karadeniz MOU'nun sekreterliği Türkiye tarafından yürütülmektedir.

Hem Bölgesel Antlaşmalarla ilişkilerin sürdürülmesi, bilgi akışının sağlanması hem de IMO vb. organizasyonlarla olan bağlantıların düzenlenmesi amaçlı olarak çalışacak birimdir.

#### **4.2.4 Eğitim ve Sürekli Gelişim Bölümü**

Bayrak devleti ve liman devleti denetimini yapan görevliler, yabancı limanlara giden Türk bayraklı gemilerin ve limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin denetimini yapmaktadır. Bu durumda, bayrak devleti denetimini yapan bir GSK uzmanı, Türk bayrağının imajını doğrudan belirleyen taraflardan biri olmaktadır. Aynı şekilde liman devleti denetimini yürüten bir memur da, limanlarımıza gelen standart altı yabancı bayraklı gemileri denetleyerek can, mal ve çevre güvenliği açısından tehlikeli olabilecek durumları ortadan kaldırmakla yükümlüdür. Ancak, Türk bayrağının kara listelerde ve hedef bayrak listesinde yer alması, limanlarımızda ise yeterli denetim yapılamaması, her iki işin yapılışında da bazı problemler olduğunu ortaya koymaktadır. ABD ve AB ülkelerinde, denetleyicilere Liman Devleti Denetimi Görevlisi yetkileri verilmeden önce etkin bir liman devleti denetimi programında eğitilmeleri sağlanmaktadır [29]. Denetimi yapacak görevlinin en iyi şekilde eğitilmesi gerekli tecrübe ve bilgilere sahip olması en öncelikli halledilmesi gereken problemlerden birisidir.

Bu noktada karşımıza aşılması gereken iki sorun çıkmaktadır.

1. Mevcut ücret ve sosyal haklar ile gerekli deneyim ve yeterliliğe sahip personelin bulunmasında yaşanan güçlüklerdir.

Gerekli yeterliliklere sahip her hangi bir kişi için denizcilik piyasasında özellikle ücret açısından çok daha cazip olanaklar mevcuttur. Bu nedenle Liman Devlet Kontrol Denetçiliği cazip bir meslek dalı değildir.

Diğer yandan düşük ücretlerle çalışan mevcut liman denetim görevlilerine karşılaşılabilecekleri rüşvet teklifleri cazip gelebilir. Bunun sonucunda

denetimlerde saptanan eksikliklere göz yummak ve yetersiz gemilerin seyrine izin verilmesi durumları ile karşılaşılabilir.

Bu ve benzer nedenlerden dolayı yeni oluşturulacak denetim yapısında çalışacak personelin tecrübesi ve denizcilik piyasasının gerçek koşulları göz önüne alınarak daha uygun bir ücret politikası belirlenmelidir.

2. Sorunsuz bir şekilde işleyen personel eğitim sisteminin eksikliğidir. Kurumun ihtiyacı olan eğitim desteği İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde kurulacak olan bir Tezsiz Yüksek Lisans Programı ile hem denetçilerin hem de eğitmenlerin eğitimi konusunda etkin bir yönetim oluşturmalıdır.

Etkin eğitim sistemi ancak denetçi yeterliliklerine ve görevlerine bir standart getirilerek sağlanabilir.

#### **4.2.5 Denetim Bölümü ve Denetlemeler**

Denetleme birimi Liman Devlet Kontrol Başkanlığının kuruluş amacı olan denetlemenin yürütüldüğü en önemli birimdir.

Başarılı ve etkin bir Liman Devlet Kontrol birimi oluşturmak için iyi bir planlama ve hedef tayini yapılmalıdır. Liman Devlet Kontrol Başkanlığı her yıl gelişen kapasitesine bağlı olarak yıllık hedef denetim oranlarını belirlemelidir. Bu hedef denetim oranlarının belirlenmesinde MOU'larla olan ilişkilerimizde göz önünde tutulmalı ve ulusal hedef denetim oranımız mutabık olduğumuz MOU hedef denetim oranından düşük olmamalıdır.

Denetlemelerde yeterlilik bazında denetleme yoluna gidilmelidir. Örneğin; Makine, Tekne, Havuzlama denetimi gibi yeterlilikler esas alınarak bu yönde uzmanlaşma sağlanmalı ve denetimler yapılmalıdır. Diğer yandan denetçinin her tip denetim için ayrı kurslar ve eğitimler alması sağlanarak kendini geminin farklı kısımları veya farklı gemiler için yetiştirmesi sağlanmalıdır.

Denetleme Bölümü, Eğitim ve Sürekli Gelişim Bölümü ve İstatistik Değerlendirme Bölümü organize çalışarak denetçilerin yetiştirilmesi konusunda çalışmalar yapmalıdır. Bu konuda,

- Denetçi,
- Uzman Denetçi,

- Baş Denetçi,
- Denetçi Eğitimcisi,
- Dış İlişkiler Uzmanı

gibi farklı yeterlilikler tanımlanabilir. Bu yeterlilikler için bir eğitim ve yetiştirme programı hazırlanmalıdır. Her bir yeterliliğe terfi için ön koşul ve yeterlilikler aranmalıdır. Meslek içi eğitim programları ile başarılı denetçilerin bir sonraki yeterlilik için yetiştirilmesi sağlanmalıdır.

Denetçiler;

BI	Barç Denetçisi
CV	Kontrol Onay Denetçisi
DI	Havuzlama Denetçisi
FV	Yabancı Yük Gemisi Denetçisi
HI	Tekne Denetçisi
HT	Tekne Denetçisi (Tanker)
KI	K-Botu Denetçisi
LR	Filika Denetçisi
MI	Makine ve Teçhizat Denetçisi
ML	Yabancı Kimyasal Tanker Gemisi Denetçisi
MS	Makine ve Teçhizat Denetçisi (Buharlı)
MU	Mobil Açık Deniz Delme Ünitesi Denetçisi
OI	Açık Deniz Tedarik Gemisi Denetçisi
TI	T-Bot Denetçisi
TV	Yabancı Tanker Denetçisi

Diğer yandan gemideki denetimler için bir görev standardı da oluşturulması gerekmektedir. Bu yolla hangi Denetçinin geminin hangi kısmı için neleri kontrol etmesi gerektiği konusunda bir rehber yol oluşturulabilir. Görevlere örnek olarak şunlar sıralanabilir;

Yaşam Mahalli	Yük Sistemi
Havuzlama	Acil Durum Röle Talimi
Acil Durum Ekipmanları	Elektrik Sistemi
Yangınla Mücadele	Formlar ve Yayınlar
Demirleme Teçhizatı	Denetime Başlama
Filika	Cansalı
Can Kurtarma Ekipmanları	Makine
Seyir Sistemi	Kirlilik Önleme
Gerekli Eğitim	Stabilite
Sualtı Sörveyi	Havalandırma Sistemi
Su Sızdırmazlık	Kaynak Tamiratu

#### **4.2.6 İlerleme ve Gelişim Olanakları**

Organizasyonun etkinliğini ve gelişiminin sürekliliğini sağlayacak etkin bir yapı oluşturmak gerekmektedir. Bu nedenle Denetçilere işinde ilerleme olanakları sağlanmalıdır. Örneğin, koşul vasıflara sahip (diploma, deniz tecrübesi, vs.) ve temel eğitimleri aldıktan sonra başarılı olan belirli bir denetçi (Barç, Makine, Tekne Denetçisi gibi) bir üst mevki olan Uzman Denetçi vasfına sahip olabilmek için belirlenmiş Denetçi eğitimlerini ve çalışma süresini tamamlamalı, ve Baş Denetçi olabilmek için ise daha kapsamlı yeterlilikler aranmalıdır.

Daha sonra bir vasıf olan Denetçi Eğitimcisi için formasyon eğitimi verilmeli veya Dış İlişkiler Uzmanı yetiştirmek için ise gerekli ise (İngilizce sınavında başarısız olanları için) ileri seviyede İngilizce eğitimi veya gerekli olan benzer eğitimler verilmelidir.

Bu yol ile denetçilerin yetiştirilmesi ve dış ilişkilerin yürütülmesi (IMO, MOU'lar ile) gerekli olan gerekli yeterliliklere sahip ve etkin personel yetiştirilmesi olanağı da sağlanacaktır.

#### **4.2.7 Denetlemeler**

Denetlemeler için öncelikli olan denetleme kapasitesinin elverişliliğidir.



- Denetçi sayısı
- Ulaşım olanakları
- Denetim raporları, arşivleri ve etkin bir iletişim ve istatistik sistemi gerekli ve yeterli şekilde sağlanmış olmalıdır.

Bu aşamada yeterli sayıda denetçinin yetiştirilmesi Eğitim Bölümünün görevidir. Limanlarımızı ziyaret eden gemilerin yıllık oranları ve bu gemilerin çeşitlerinin bağlı yoğunluğu denetçi miktarının ve ön planda olması gereken yeterliliklerin hesaplanmasında kullanılabilir.

Denetimler İçin bir öncelik Matrisi oluşturulmalı ve yüksek risk taşıyan gemilerin denetimine öncelik sağlanmalıdır. Bu matrisin oluşturulmasında Paris MOU ve/veya USCG matrislerinden faydalanılabilir [30].

#### **4.2.8 Denetimle ilgili bazı önemli Tanım ve Açıklamalar**

##### **4.2.8.1 Denetim için Açık Zeminler – (Clear Grounds)**

- Gemi cihazları, ekipmanları veya personelinin ilgili anlaşma maddelerine uymadığına dair kanıt veya deniz kirliliğini önleme prosedürlerine uymadığına dair kanıt olmasıdır [31].
- İlgili anlaşma hükümlerine göre ekipman ve cihazlardaki eksiklikler,
- Gemi jurnallerinin, manüellerinin veya diğer gerekli dokümanların gemide olmaması, bakımını yapmamak veya yanlış yapıldığına dair kanıt,
- PSCO'nun izlenim ve incelemelerine göre tekne üzerinde ciddi yapısal bozulma veya eksikliğin olmasına dair kanıt,
- PSCO'in izlenim ve incelemelerine göre ciddi güvenlik, kirliliği önleme veya seyir cihazlarında eksiklik kanıtı
- Kaptanın veya personelinin gemi operasyonlarında gemi güvenliği veya deniz kirliliğini önleme konusunda kayıtsızlığı konusunda bilgi veya kanıt,
- Gemi üzerinde personelin kendi arasında veya diğer kişilerle anlaşamamasına dair kanıt
- Muster list, fire control plan ve yolcu gemileri için damage control planlarının yenilenmemesi,

- Yanlış gönderilen tehlike sinyalinin prosedürlere uygun iptal edilmemesi,
- Geminin standartların altında olduğunun alınan rapora veya Őikayete göre ortaya çıkması.

#### **4.2.8.2 Yetersizlik (Deficiency)**

Gemi kondisyonunun ilgili antlaşmalara göre yetersiz olma durumudur.

#### **4.2.8.3 Alıkoyma (Detention)**

Gemi veya personelinin kondisyonunda ilgili antlaşmalara göre yetersizlik varsa ve bunun seyir sırasında gemi ve personeline tehlike veya deniz kirliliği oluşturması söz konusu ise bu eksikliğin giderildiğine emin olunana kadar liman devleti otoritesinin geminin seyrine izin vermemesi durumudur.

#### **4.2.8.4 Denetim (Inspection)**

İlgili sertifika, doküman, baştan aşağı gemi kondisyonu, ekipmanları ve personelin kontrolü için geminin PSCO tarafından ziyaretidir.

#### **4.2.8.5 Detaylı Denetim (More Detailed Inspection)**

Denetim sırasında “Clear Grounds” durumu görülürse, bununla ilgili yapılan ayrıntılı denetimdir.

#### **4.2.8.6 Operasyonun Durudurulması (Stopage of an Operation)**

Belirlenen bazı eksikliklerin giderilmemesi, bazı gemi operasyonlarının sürdürülmesi durumunda tehlike oluşturacaksa, ilgili operasyonun durdurulması halidir.

## **5. MODEL EĞİTİM YAPISI VE DENETÇİLER İÇİN PERFORMANS YETERLİLİK STANDARTLARI MODELİ**

### **5.1 Model Eğitim Yapısı ve İlerleme Olanakları**

İstatistik ve Değerlendirme Biriminin raporları doğrultusunda sonraki yıllar için gerekli denetçi sayısı yıllık raporları ile belirlenir. Bu raporlar doğrultusunda her yıl ön şartlara uyan yeni başvurular kabul edilir ve denetçi ihtiyacının olduğu yeterlilikler için kurslar verilir.

Teorik dersleri tamamlayan denetçiler, lider denetçi eşliğinde gemi denetimlerine katılarak İş Başında Eğitim Alıştırma Kitaplarını doldururlar. Lider denetçinin olumlu rapor verip tavsiye etmesiyle denetçi adayı başarılı olduğu yeterlilik için “denetçi” unvanına sahip olur.

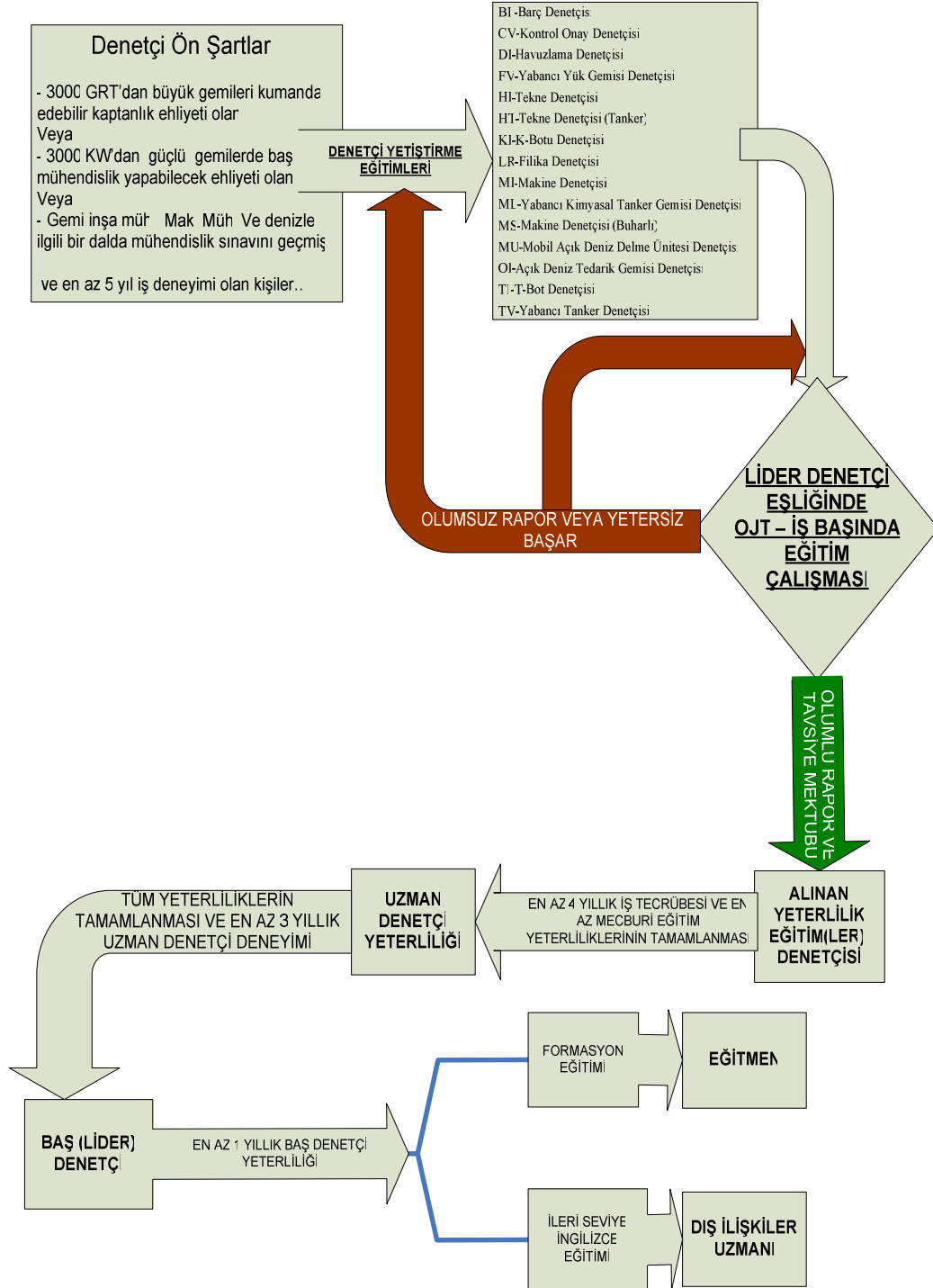
En az dört yıllık Denetçi tecrübesi ve belirlenmiş minimum yeterlilik ehliyetlerine sahip olan denetçiler Uzman Denetçiliğe terfi ederler.

Tüm yeterlilikleri tamamlayan ve en az 3 yıllık Uzman Denetçi deneyimine sahip olan denetçiler ise Baş Denetçi olmaya hak kazanırlar.

Baş Denetçiler en az 1 yıllık bir çalışmadan sonra iki alanda uzmanlaşabilme hakkına sahiptirler. Bunlardan birincisi Eğitim Denetçi yeterliliği olup, Baş Denetçinin Formasyon Eğitimi alması gerekmektedir. Diğer yeterlilik ise Dış İlişkiler Uzmanı olarak tanımlanabilir ve bu yeterlilik için ise Baş Denetçinin ileri seviyede İngilizce eğitimi alması gerekmektedir.

Yukarıda bahsedilen Eğitim Denetçisi ve Dış İlişkiler Uzmanı yeterlilikleri için alınan ön eğitimler çeşitlendirilebilir.

Terfi işlemi sırasında eğitim birimi her mevki için denetçinin bir üst yeterliliğe sahip olup olmadığını kontrol etmek için denetçileri sınava tabii tutabilir (Şekil 5.1).



Şekil 5.1: Model Denetçi Eğitim Sistemi

## 5.2 Performans Yeterlilik Standartlar Modeli

PQS kitabı çeşitli denetçi yeterliliklerinin sağlanması için bir standart oluşturmuştur ve doldurulması gereken İş Başında Eğitim Görevlerini (OJT) farklı yeterlilikler için

listeler. Denetimlerde ve eğitimlerde tutarlılığı sağlamak ve denetçi yeterliliklerini başarı ile oluşturabilmek için kullanıcıya yardımcı olma amaçlı rehber formlar oluşturulmuştur. Çeşitli yeterlilikler için görev performansındaki düşmeyi engellemek için her görev ve yeterlilik için bir matris geliştirilmiştir.

Ön koşullara sahip Denetçi Adayının denetçi olabilmesi için sıradaki koşulları sağlamış olması gerekmektedir;

1. İş Başlı Eğitimlerini (OJT) sağlandığında,
2. Gerekli okul ve ilgili kursları tamamlandığında
3. Yeterlilik safhasından başarıyla geçilip tavsiye edildiğinde

Bu yol ile yetiştirilecek denetçi gerek teorik gerekse pratik olarak etkin bir eğitimden geçirilmiş olur.

PQS OJT (Performans Yeterlilik Standartları, İş Başında Eğitim) kitabı üç bölüme ayrılmıştır.

- Ana Gemi Yeterlilik Kaydı
- Ana Matris ve Görev Tamamlama Kaydı
- PQS Alıştırma Kitapları

### **5.3 Gemi Ana Yeterlilik Kaydı**

Bu tek sayfalık doküman belirli yeterlilik denetiminin yapıldığı tarihin kaydı için kullanılır. Bu kayıt denetçilerin başarılarını ölçmek ve denetçiler tarafından limanlarda sunulan yeterlilikleri tanımlamak için denetçiler tarafından kolaylıkla kullanılabilir. Ayrıca, tek başına gerçekleştirilen yeterlilik denetimlerinde yetki değişmesinde kullanılan bir referanstır (Tablo 5.1).

### **5.4 Ana Matris ve Görev Tamamlama Kaydı**

Bu matris denetim ve eğitim en önemli referansdır ve görevlere bir standart getirmiştir.

Bu bölüm 22 kategoriye ayrılmıştır:

Yaşam Mahalli

Yük Sistemi

Havuzlama	Acil Durum Rôle Talimi
Acil Durum Ekipmanları	Elektrik Sistemi
Yangınla Mücadele	Formlar ve Yayınlar
Demirleme Teçhizatı	Denetime Başlama
Filika	Cansalı
Can Kurtarma Ekipmanları	Makine
Seyir Sistemi	Kirlilik Önleme
Gerekli Eğitim	Stabilite
Sualtı Sörveyi	Havalandırma Sistemi
Su Sızdırmazlık	Kaynak Tamiratu

22 kategorinin her biri 2 kısma bölünmüştür:

— Yeterlilik Matrisi ve

— Görev Tanımı

**Tablo 5.1:** Ana Gemi Yeterlilik Kaydı

ANA GEMİ YETERLİLİK KAYDI		
Kod Birim	Yeterlilik	Tarih
BI	Barç Denetçisi	
CV	Kontrol Onay Denetçisi	
DI	Havuzlama Denetçisi	
FV	Yabancı Yük Gemisi Denetçisi	
HI	Tekne Denetçisi	
HT	Tekne Denetçisi (Tanker)	
KI	K-Botu Denetçisi	
LR	Filika Denetçisi	
MI	Makine ve Teçhizat Denetçisi	
ML	Yabancı Kimyasal Tanker Gemisi Denetçisi	
MS	Makine ve Teçhizat Denetçisi (Buharlı)	
MU	Mobil Açık Deniz Delme Ünitesi Denetçisi	
OI	Açık Deniz Tedarik Gemisi Denetçisi	
TI	T-Botu Denetçisi	
TV	Yabancı Tanker Denetçisi	

Yeterlilik Matrisi (Tablo 5.2) bu kategoriler altında bulunan her maddeyi görev numarası ve kısa bir tanım ile gösterir. Ayrıca her belirli denetim yeterliliğini sağlamak için hangi görevlerin gerekli olduğunu gösterir. Matrisi kullanmak suretiyle belirli bir kategori altındaki gerçekleştirilmesi gereken tüm görevler kolaylıkla bulunabilir. Matris ayrıca bir görevin tamamlanması için hangi PQS yeterliliklerinin gerekli olduğunu da gösterir. Yangınla Mücadele Matrisi örnek olarak aşağıda verilmiştir. 1.kolon görev numarasını listeler, 2.kolon görevlerin kısa tanımını vermektedir, geri kalan kolonlar ise (hepsi örnekte gösterilmemiştir) çeşitli denetim yeterliliklerini listelemektedir. Herhangi bir denetim yeterliliği altındaki blok “X” işaretli ise buna karşılık gelen görevin tamamlanması o denetim yeterliliği için şart demektir.

**Tablo 5.2: Yeterlilik Matrisi Örneği**

<b>Görev No:</b>	<b>GÖREV</b>	<b>BI</b>	<b>CV</b>	<b>DI</b>	<b>FV</b>	<b>HI</b>	<b>HT</b>	<b>KI</b>
FF01	Gerekli yangından korunma ekipmanlarının yeri, tipi, miktarının belirleyin	X				X		X
FF02	CO <sub>2</sub> sistemini denetleyin					X		X
FF03	Sabit gaz yangın söndürme sistemi hizmet raporunu gözden geçirin		X		X			

Görev Tanımı tamamlanması gereken görevleri genel olarak anlatır. Görev Tanımı yetkili zabite yetkilerini başarılı bir biçimde göstermek için işaret edilmesi gereken belirli detayları listeler. Görevlerin yanında iki kolon bulunmaktadır; bunlardan birisi tarihi, diğeri ise yetkili zabitin koşul sağlandığında onaylaması içindir. Tablo 5.3'teki örnek yukarıda sıralanmış Yangınla Mücadele Matrisinin Görev Tanımıdır.

Herhangi bir görev yetkili bir zabit tarafından tamamlanıp onaylandığında bu görev numaraları tekrarlanmak zorunda değildir. Yetkili zabitin, görevi başarması için atanmış denetçi için olan Ana Matris ve Görev Tamamlama Kaydını imzalaması gerekmektedir.

Bu matris tüm görevleri ve yeterlilikleri içermektedir. Her yeterlilik için ayrı ayrı çalışma kitapları hazırlanmıştır.

**Tablo 5.3 : Görev Tanımı Örneği**

<b>Yangınla Mücadele Görevleri</b>			
Görev Numarası	OJT Görevi	Tamamlama Tarihi	Yetkili Zabitin Onayı
FF01	Gerekli yangından korunma ekipmanlarının yeri, tipi, miktarının belirleyin - Gemi denetim sertifikası ile - İlgili kurallar ile		
FF02	CO <sub>2</sub> sistemini denetleyin - Siren ve zaman geciktiricileri test edin - Hizmet raporlarını edinin - Normalden hafif tüpler - Esnek bağlara bakıldı ve test edildi - Difüzer başlıkları temiz - CO <sub>2</sub> dairesine giriş yolu açık - Kurallarla şart konulmuş hidrostatik test - Talimatnameler asılmış		
FF03	Sabit gaz yangın söndürme sistemi hizmet raporunu gözden geçirin		



## **6. TÜRK LİMAN DEVLETİ DENETÇİLERİNİN EĞİTİM VE SÜREKLİ GELİŞİM BÖLÜMÜNÜN İ.T.Ü DENİZCİLİK FAKÜLTESİ BÜNYESİNDE YÜRÜTÜLMESİ İÇİN MODEL TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

### **6.1 Giriş**

Bu bölüme kadar tartışılan ve getirilen öneriler Türkiye’de uygulanabilir komple bir sistemin modelidir. Türk Liman Devleti Kontrolü Modeli’nin en önemli basamağı olan sürekli eğitim bölümünün İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinde oluşturulacak bir Tezsiz Yüksek Lisans Programı ile yapılması okulumuzun direkt olarak Denizcilik Müsteşarlığı ile ortak çalışma içerisinde bulunmasını ve Türkiye’nin en değerli zabitlerini yetiştirmenin yanında örnek denetçiler yetiştirmesini sağlayacaktır. Önerilmiş olan program için Denizcilik Fakültesi’nin yeterli altyapısı mevcut ve yeterlidir.

Denizcilik Müsteşarlığı’na yapılan mevcut başvurulardaki yoğunluk, model programın uygulamada ilgi uyandıracak bir program olacağının en önemli göstergesidir. Müsteşarlık bünyesinde istihdam edilecek olan denetçiler bu programa katılma hususunda sistem gereği olarak bir nevi zorunlu olacaklardır. Bu da eğitimi almak isteyen aday denetçilerin sayısının Denizcilik Müsteşarlığı’na yapılan başvuru sayısına eşit olacağı anlamına gelmektedir.

Program dahilindeki dersler daha çok uygulamaya yönelik spesifik dersler olarak önerilmiştir ve ders bilgileri EK-A’da verilmiştir.

### **6.2 Liman Devleti Kontrolü Denetçiliği (PSC) Tezsiz Yüksek Lisans Programı**

#### **6.2.1 Programın Özgörevi (Misyon)**

Türkiye’nin AB uyumu çerçevesinde yeniden yapılanmakta olan Türkiye Liman Devleti Kontrolü (TLDK) organizasyonu için mevcut uluslararası kuralları ve konvansiyonları güncel olarak takip edebilme yetisini kazanarak kendini sürekli

olarak geliştiren ve sürekli eğitim esasına dayalı eğitim modeline vakıf denetçiler yetiştirmek.

### **6.2.2 Programın Özgörüsü (Vizyon)**

Mevcut sistematik yapının değişimi sırasında, tecrübe üzerine pratik ve teorik bilginin eklendiği, Türkiye'nin uluslararası temsilinde önemli rol oynayacak, AB standartlarında, kendini sinayabilen ve geliştirebilen denetçiler yetiştiren örnek bir program olmak. .

### **6.2.3 Başvuru Koşulları**

1. En az LES (eşit ağırlık) puanı 45 almış olmak (son iki yıl içinde).
2. En az 4 Yıllık Lisans Eğitimi mezunu olmak.
3. 3000 GRT ve üzeri gemilere kumanda edebilme ehliyetine sahip Kaptan veya 3000 KW ve üzeri gemilerde Baş Mühendislik yapabilme ehliyetine sahip Gemi Makineleri Mühendisi veya Gemi İnşa Mühendisliği, Makine Mühendisliği ya da denizle ilgili diğer iş alanlarında çalışmış, mesleki sınavlarda başarılı olmuş ve en az 5 yıl iş tecrübesine sahip olmak.
4. İTÜ Senato'su tarafından kabul edilen kriterler dahilinde İngilizce dil yeterliğine sahip olmak (Tablo 6.1) [32]

### **6.2.4 Başvuruda İstenen Belgeler**

1. Aslı ibraz edilmek şartıyla (LES) sınav sonuç belgesinin fotokopisi veya noter onaylı sureti. (LES (eşit ağırlık) notu 45 taban puandan az olamaz, geçerlilik süresi 2 yıldır. Sadece yabancı uyruklu öğrenciler için GMAT veya GRE sonuç belgesi kabul edilebilir.)
2. Lisans Diploması veya çıkış belgesinin aslı ibraz edilmek şartıyla fotokopisi veya noter onaylı sureti.
3. Aslı ibraz edilmek şartıyla mezun olduğu tüm Yüksek Öğretim Kurumlarından alınmış olan dersleri ve notları gösterir belgelerin fotokopisi veya noter onaylı sureti.
4. 6 adet vesikalık fotoğraf.
5. Özgeçmiş
6. 2 adet referans mektubu
7. Önkayıt ücretinin yatırıldığına dair banka dekontu

8. Aslı ibraz edilmek şartıyla İngilizce yeterliliğini gösterir ve İTÜ Senato'su tarafından kabul edilen belgelerden (Tablo 6.1) birinin fotokopisi veya noter onaylı sureti. Eğer öğrenci önkayıt sırasında “İngilizce Yeterlik Belgesi” getiremiyor ise İTÜ Yabancı Diller Okulunun açacağı İngilizce Yeterlik Sınavına girmesi gerekmektedir. Bu sınavın kayıtları İTÜ Yabancı Diller Yüksek okulunca yapılacaktır. (Yabancı dil sınavına girecekler için, dil sınav ücretinin yatırıldığına dair banka dekontu)

**Tablo 6.1 : İ.T.Ü Senatosu tarafından kabul edilen dil sınavları ve dereceleri**

<b>Kısaltma</b>	<b>Yabancı Dil Sınav Adı</b>	<b>Gerekli En az Not</b>	<b>Geçerlik Süresi</b>
<b>İ.T.Ü.</b>	Yüksek Lisans İngilizce Yeterlik Sınavı	60	2
<b>IELTS</b>	International English Language Testing System	6.00 (her bölümden)	2
<b>TOEFL</b>	The Test of English as a Foreign Language	513 (eski)	2
		183 (yeni)	2
<b>ÜDS</b>	Üniversiteler arası Dil Sınavı	65	2
<b>KPDS</b>	Kamu Personeli Yabancı Dil Tespit Sınavı	65	2

## **6.2.5 Dersler ve Krediler**

### **6.2.5.1 I. Yarıyıl**

#### Zorunlu Dersler:

PSC 100	Introduction to Maritime Studies (Kredisiz, Kaptanlık veya Baş Mühendislik ehliyetine sahip olmayanlar için zorunludur.)	3+0
PSC 101	Focus on Maritime Conventions - I	3+0
PSC 102	Maritime Law	3+0

Seçmeli Dersler:

PSC 200	Avoiding Delays and Wrongful Detentions on PSC	3+0
PSC 201	Maritime English	3+0
PSC 203	Environmental Studies on Marine Operations	3+0

**6.2.5.2 II. Yarıyıl**

Zorunlu Dersler:

PSC 103	Ship Based Marine Pollution	3+0
PSC 104	Focus on Maritime Conventions - II	3+0

Seçmeli Dersler:

PSC 202	Personnel Management	3+0
PSC 203	Analysing and Understanding MOUs	3+0
PSC 204	IMO's Work on Port State Control	3+0

**6.2.5.3 III. Yarıyıl**

Zorunlu Dersler:

PSC 105	On Job Training as Per PQS Model	0+18
---------	----------------------------------	------

Proje:

PSC 301	IMO regulations, circulars and conventions updates	3+0 (Kredisiz)
---------	--	----------------

## 6.2.6 Ders Planı

Tablo 6.2 : Ders Planı

DÖNEM	KOD	DERS	DİLİ	TÜRÜ
<b>I.</b>	PSC 100	Introduction to Maritime Studies	İngilizce	Zorunlu*
	PSC 101	Focus on Maritime Conventions - I	İngilizce	Zorunlu
	PSC 102	Maritime Law	İngilizce	Zorunlu
	PSC 200	Avoiding Delays and Wrongful Detentions on PSC	İngilizce	Seçmeli
	PSC 201	Maritime English	İngilizce	Seçmeli
	PSC 202	Environmental Studies on Marine Operations	İngilizce	Zorunlu
<b>II.</b>	PSC 103	Ship Based Marine Pollution	İngilizce	Zorunlu
	PSC 104	Focus on Maritime Conventions - II	İngilizce	Zorunlu
	PSC 203	Personnel Management	İngilizce	Seçmeli
	PSC 204	Analysing and Understanding MOUs	İngilizce	Seçmeli
	PSC 205	IMO's Work on Port State Control	İngilizce	Zorunlu
<b>III.</b>	PSC 105	On Job Training as Per PQS Model	İngilizce	Zorunlu
	PSC 301	IMO regulations, circulars&conventions updates **	İngilizce	Zorunlu

\* Kredisiz, Denizcilik formasyonuna sahip olmayanlar için zorunludur.

\*\* Kredisiz.

DERS TÜRÜ	DERS SAYISI	KREDİ
ZORUNLU	7	36
SEÇİMLİK	6	18
TOPLAM	<b>12</b>	<b>54</b>
PROJE	1	-

## 7. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Liman Devlet Kontrolü bir ülkenin uluslararası deniz ticaretinde imajını etkileyen en önemli faktörlerden birisidir. Başarılı bir Liman Devlet Kontrolü o ülkeye iyi bir imaj kazandırması yanı sıra denizcilik piyasasını da olumlu yönde etkileyecektir.

Denetçilerin bilgilerinin güncel tutulması ve yeni denetçilerin eğitim sistemlerinin gelişimine katkıda bulunabileceğini düşündüğüm bir eğitim sistemi oluşturduğumu düşünüyorum. İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi bünyesinde açılabilir kriterlerde olduğuna inandığım bir tezsiz yüksek lisans programı önerilmiştir ve bu programın en önemli kısmı oluşturulan bu Ana Performans Yeterlilik Standartları Kitaplarıdır.

Yeni Eğitim Modelinde denetlemelerde ve denetçilerin eğitiminde kullanılan matris ve alıştırmaları kitapları oluşturulmuştur. Oluşturulan Ana Performans Yeterlilik Standartları kitabında gemi 22 kısma ayrılarak her kısım için gerekli görevler belirlenmiş ve detaylar açıklanmıştır. Bu matris ile tüm denetçilerin izleyebileceği bir rehber oluşturulmuş olup denetimlere bir standart getirilmiştir.

Ayrıca denetçi yeterlilikleri de 15 kategoriye ayrılmış olup, çeşitli gemi ve farklı denetimler için daha etkin işleyeceğini düşündüğüm bir yapının oluşturulması hedeflenmiştir. Bu standardize edilmiş denetçi yeterlilik yapısı ile standardize edilmiş gemi kısımları ortak bir matris oluşturarak farklı yeterlilikler için farklı görevlerin belirlenmesi sağlanmıştır.

## KAYNAKLAR

- [1] **IMO**, 2000 (IMO 650-E) Procedures for port state control, Title 1, Chapter 1, s.1 - 2
- [2] **Ozçayır, Z.O.**, 2001, Port state control., London : Lloyd's of London Press
- [3] **IMO**, 2000 (IMO 650-E) Procedures for port state control, Title 1, Chapter 1, s.4 - 5
- [4] **Dr. Hoppe, H.**, 2000, Port State Control - an update on IMO's work
- [5] **Greenaway, C.**, 2000, Port State Control Manual, Thomas Miller & Co. Ltd.
- [6] **Ozçayır, Z.O.**, 2001, Port state control., London : Lloyd's of London Press.
- [7] **IMO**, Port State Control, [www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic id=1 59](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic id=1 59)
- [8] **Paris Memorandum of Understanding of Port State Control (MOU)**, 1998, Paris MOU advisory board announces results on compliance with ISM Code
- [9] **Tradewinds**, 15 June 2001, 'Paris MOU aims at pinpointing rustbucket suspects'. "Paris MOU states are testing a vessel-targeting formula aimed at concentrating time and resources on the ships in greatest need of inspection. The new system is still undergoing a trial period with the port state control organisation", s 38
- [10] **Tokyo Memorandum of Understanding of Port State Control Secretariat**, 2004, Annual Report on port state control in the Asia-Pacific Region 2003. Tokyo : Tokyo Memorandum of Understanding of Port State Control.
- [11] **Tokyo Memorandum of Understanding of Port State Control Secretariat**, 2003, Annual Report on port state control in the Asia-Pacific Region 2002. Tokyo : Tokyo Memorandum of Understanding of Port State Control.
- [12] **Vina Del Mar**, <http://www.acuerdolatino.int.ar>
- [13] **IMO**, 1997, First meeting of the Caribbean Port State Control Committee: Press Release (27-29 January 1997 : Cayman Islands) . London
- [14] **Mediterranean MOU**, [http://www.medmou.org/Introduction\\_MoU.htm](http://www.medmou.org/Introduction_MoU.htm)
- [15] **Indian Ocean MOU Secretariat**, 2004, Annual Report 2003, Goa
- [16] **Black Sea MOU Secretariat, 2004**, Annual Report 2003, Istanbul
- [17] **USCG**, 2001, Origins of the Port State Control Program, [www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/origins\\_of\\_the\\_port\\_state\\_contro.htm](http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/origins_of_the_port_state_contro.htm)

- [18] **USCG**, 2004, Annual Report 2003. Washington, D.C..
- [19] **Dr Ozçayır, Z.O.**, 2001, Port state control., London : Lloyd's of London Press, s.127-128
- [20] **Paris MOU**, 2004, Annual Report 2003, Rijswijk (The Netherlands)
- [21] **Tokyo Memorandum of Understanding of Port State Control Secretariat**, 2004, Annual Report on port state control in the Asia-Pacific Region 2003. Tokyo : Tokyo Memorandum of Understanding of Port State Control. s.24-25
- [22] **T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr)
- [23] **Mediterranean MOU**, <http://www.medmou.org/Turkey.htm>
- [24] **Mediterranean MOU**, [http://www.medmou.org/Med\\_MoU\\_Text.html](http://www.medmou.org/Med_MoU_Text.html)
- [25] **Black Sea MOU**, <http://www.bsmou.org/default2.htm>
- [26] **T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**,  
<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/mevzuat1.asp?menu1=mevzuat.asp%3FMEVTR%3DULUSAL+MEVZUAT&TURU=KANUN&Submit=G%D6STER>
- [27] **Dr Yavuz, S.**, 2003. Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi İle İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması için Gerekli Düzenlemeler, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara.
- [28] **IAMU JOURNAL**, March 2002, 'Education and training as an approach for harmonisation of PSC (Port State Control) regimes' s.25-33
- [29] **T.C Denizcilik Müsteşarlığı**, 2005, 2004 Yılı Faaliyet Raporu, Ankara
- [30] **USCG**, Boarding Priority Matrix, [www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/matrix.htm](http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/matrix.htm)
- [31] **IMO**, Resolution A.787 (19), Procedures for Port State Control, Chapter 2
- [32] **İ.T.Ü**, Lisansüstü Eğitim Yönetmeliği, İstanbul



**EK –A - LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI DERS BİLGİLERİ**

**Tablo A.1 : Denizciliğe Giriş Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Denizciliğe Giriş
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Introduction to Maritime Studies
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 100
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	1
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Zorunlu Kredisiz (Kaptan ve Baş Mühendis'ler muafıdır)
<b>GEREKÇESİ:</b>	Denizcilikle ilgili derslere bilimsel ve terminolojik hazırlığı temin etmek.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Gemi ve gemilerin sınıflandırılması, Gemilerin bölümleri ve özellikleri, Genel Denizcilik Terminolojisine giriş, Kaptan ve diğer mürettebatın görevleri, Donatan, Taşıtan, Denizcilik firmaları, Acenteler, Brokerler, Gemi tamir ve ikmal işleri, Gemi operasyonları, Denizcilik uygulamaları, Temel güverte ve makine bilgileri, Denizcilik işletme ve taşımacılık terimleri, Ulusal ve uluslararası denizcilik organizasyonları ve denizcilik mevzuatı.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Ships and types of ships, Sections and particulars of the ships, Introduction to general maritime terminology, Duties of the ship's master and crew, Ship-owner, Shipper, Maritime companies, Agencies, Brokers, Ship repairs and supplies, Ships operations, Maritime applications, Basic nautical and marine engineering knowledge, Maritime business and transportation terminology, National and international maritime organisations and maritime legislation.
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	Dodds, D., "Modern Seamanship", Lyons Press, London, 2002
	Henderson, R., "Essential Seamanship", Cornell Maritime Press, London, 1994
	<a href="#">Spruyt, John.</a> , 1990 , "Ship management" , Lloyd's of London.
	Süygen, Y., "Gemicilik" cilt I,II, İTÜ Yayınları, 1982

**Tablo A.2 : Denizcilik Sözleşmelerinin Detaylı İncelenmesi – I - II Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Denizcilik Sözleşmelerinin Detaylı İncelenmesi – I - II
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Focus on Maritime Conventions - I - II
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 101 - 104
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	1 - 2
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Zorunlu
<b>GEREKÇESİ:</b>	Türkiye'nin taraf oldukları ağırlıklı olmak üzere, tüm uluslararası denizcilik sözleşmeleri hakkında bilgi vermek.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) yapısı, Faaliyetleri ve işlevi, deniz ticareti ve taşımacılığı ile ilgili tüm uluslararası sözleşmelerin kural ve uygulamalarının detaylı olarak incelenmesi.  -SOLAS - Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974. -LL - Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi, 1966. -STP - Yolcu Gemileri Özel Ticaret Anlaşması, 1971. -COLREG -Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi, 1972. -INMARSAT - Denizcilik Uyduları Örgütü Uluslararası Sözleşmesi, 1976. -SFV - Balıkçı teknelerinin Güvenliği Torremolinos Uluslararası Sözleşmesi 1977. -STCW - Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirmesi ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 ve 1995 Değişiklikleri. -STCW-F - Balıkçı Tekneleri Personelinin Eğitimi, Belgelendirmesi ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1995. -SAR - Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 1979 -MARPOL 73/78 - Denizlerin Gemilerden Kirletilmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü. -INTERVENTION - Açık Denizlerde Deniz Kirliliği Kazalarına Müdahale Etmeye İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969. -LDC - Atıkların Denize Atılması ve Diğer yollarla Oluşan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi, 1972. -OPRC - Petrolden Kaynaklanan Deniz Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi, 1990 -HNS Protocol - Tehlikeli ve Zehirli Ürünlerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi, 2000. -CLC - Deniz Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi, 1969. -FUND - Deniz Kirliliği Zararlarının Karşlanması İçin Uluslararası Fon Kurulmasına Dair Uluslararası Sözleşme, 1971. -NUCLEAR - Nükleer Maddelerin Denizyolu İle Taşınması İle İlgili Hukuki Sorumluluğa

<p>İlişkin Sözleşme, 1971</p> <p>-FAL - Uluslararası Deniz Trafikinin Düzenlenmesi(Kolaylaştırılması) Uluslararası Sözleşmesi, 1965</p> <p>-TONNAGE - Gemilerin Tonajlarının Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi, 1969.</p> <p>-SUA - Seyir Güvenliğine Karşı Yürütülen Yasadışı Faaliyetlerin Engellenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1988.</p> <p>-SALVAGE - Kurtarma - Yardım Uluslararası Sözleşmesi, 1989.</p> <p>-PAL -Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi, 1974.</p> <p>-LLMC - Denizcilikle İlgili Tazminat Taleplerinde Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1976.</p> <p>-HNS - Tehlikeli ve Zehirli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla Bağlantılı Zararların Tazmini ve Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1996.</p> <p>-Yakıt Olarak Kullanılan Petrol Ürünlerinden Doğan Deniz Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme, 2001.</p> <p>-CSC - Güvenli Konteyner Uluslararası Sözleşmesi, 1972</p>
<p><b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b> Detailed structure, functions and status of the International Maritime Organization (IMO), All international conventions relating with the commercial maritime and maritime transportation activities.</p> <p>-SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea 1974.</p> <p>-LL - International Convention on Load Lines, 1966.</p> <p>-STP - Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971.</p> <p>-COLREG - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972</p> <p>-INMARSAT - Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976.</p> <p>-SFV - The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.</p> <p>-STCW - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.</p> <p>-STCW-F - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (1995)</p> <p>-SAR - International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979</p> <p>-MARPOL 73/78 - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978.</p> <p>-INTERVENTION - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties,1969.</p> <p>-LDC - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972.</p> <p>-OPRC - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation,1990</p> <p>-HNS Protocol- Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000.</p> <p>-CLC - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969</p> <p>-FUND - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971</p> <p>-NUCLEAR Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971</p> <p>-FAL Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965</p> <p>-TONNAGE - International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.</p> <p>-SUA - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988.</p> <p>-SALVAGE - International Convention on Salvage, 1989.</p> <p>-PAL - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.</p>

-LLMC - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.  
-HNS - International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996  
-International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001  
-CSC - International Convention For Safe Containers, 1972

**KAYNAKLAR:**

- 1) BOISSON, P; Safety At Sea, Policies and International Law, 1999.
- 2) Deniz Mevzuatı; T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Personeli Yardımlaşma Vakfı Yayını No: 1, 1998.
- 3) Flag State Implementation Overview Course Part-2; IMO yayını, 1997.
- 4) Convention On The International Maritime Organization (1984 Edition), IMO 013E, ISBN 92-801-1166-3.
- 5) SOLAS (Consolidated Edition, 2001), IMO-110E, ISBN 92-801-5100-2.
- 6) International Convention For Safe Containers (CSC), 1972 (1996 Edition)
- 7) Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (1998 Edition), IMO-350E, ISBN 92-801-1459-X.
- 8) International Convention Relating to Intervention On The High Seas In Cases of Oil Pollution Casualties (Intervention), 1969 (1977 Edition), IMO-402E, ISBN 92-801-1070-5
- 9) International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage (CLC), 1969 (1977 Edition), IMO-410E, ISBN 92-801-2061-1.
- 10) Conference On The Establishment Of An International Compensation Fund For Oil Pollution Damage, 1971 (1972 Edition), IMO-420B, ISBN 92-801-4012-4.
- 11) Civil Liability For Oil Pollution Damage (1986 Edition), IMO-473E, ISBN 92-801-1331-3.
- 12) International Legal Conference On Maritime Carriage of Nuclear Substances, 1971 (1972 Edition), IMO-429B, ISBN 92-801-0017-3.
- 13) International Legal Conference On Maritime Carriage of Passengers and Their Luggage on Board Ships, 1974 (1975 Edition), IMO-436E, ISBN 92-801-1038-1.
- 14) International Conference On Limitation of Liability For Maritime Claims, 1976 (1977 Edition), IMO-444E, ISBN 92-801-1058-6.
- 15) HNS Convention, IMO-479E, ISBN 92-801-1450-6.
- 16) International Conference On The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988 (1988 Edition), IMO-462E, 92-801-1241-4.
- 17) International Conference On Salvage, 1989 (1989 Edition), IMO-450E, ISBN 92-801-1251-1.
- 18) MARPOL 73/78 Consolidated Edition, IMO520E, ISBN 92-801-5125-8.
- 19) Inter-Governmental Conference On The Convention On The Dumping of Wastes At Sea, 1972 (1982 Edition), IMO-532E, ISBN 92-801-1276-7.
- 20) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (1991 Edition), IMO-550E, ISBN 92-801-1267-8.
- 21) International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969 (1970 Edition), IMO-713E, ISBN 92-801-1090-X.
- 22) Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (1972 Edition), IMO-727B, ISBN 92-801-0013-0.
- 23) Safety of Fishing Vessels 1977/1993 (1995 Edition) IMO-793E, ISBN 92-801-1317-B.
- 24) Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (1977 Edition).
- 25) Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (1990 Edition), IMO-904E, 92-801-1263-5.
- 26) Internatinal Conference on The Establishment of An International Maritime Satellite System, 1976 (1976 Edition), IMO-930, ISBN 92-801-1052-7.
- 27) STCW 95 (1996 Edition), IMO-938E, ISBN 92-8016091-5.
- 28) IMO Workshop Material On Implementation Of The Revised STCW Convention (1996 Edition), IMO-972E, ISBN 92-801-1428-X.
- 29) FAO/ILO/IMO Document For Guidance On Training And Certification of Fishing

Vessels Personnel (2001 Edition), IMO-948E, ISBN 92-801-5105-3.  
 30) SAR Convention (2000 Edition), IMO-955E, ISBN 92-801-5083-9.  
 31) International Aeronautical And Maritime Search And Rescue (IAMSAR) Manual (1999 Edition),  
 Volume I, IMO-960E, ISBN 92-801-1462-X.  
 Volume II, IMO-961E, ISBN 92-801-6087-7.  
 Volume III, IMO-962E, ISBN 92-801-6085-0.

**Tablo A.3 : Deniz Hukuku Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Deniz Hukuku
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Maritime Law
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 102
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	1
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Zorunlu
<b>GEREKÇESİ:</b>	Ulusal ve uluslararası deniz hukuku kurallarını öğretmek, Liman Devleti uygulamalarının hukuki boyutu hakkında bilgilendirme.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Deniz kamu hukuku, deniz devletler umumi hukuku, deniz idare hukuku, deniz ceza hukuku, deniz usul ve takip hukuku, gemiadamları ile ilgili sosyal güvenlik hukuku, deniz özel hukuku, gemi, kaptan, donatan, Liman Devlet Uygulamalarının hukuki mahiyeti, tutuklama, Kaptan'ın yasal hakları.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Maritime public law, International law of the seas, maritime administrative law, maritime penal/criminal law, procedural law for maritime affairs, maritime social security law for seafarers, shipping law, master, owner, lawful details of PSC implementations, detention, Master's lawful rights.
<b>KAYNAKLAR:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Aybay, G., "Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay kararları", İstanbul, 1986</li> <li>2) Singh, N., "International Maritime Law Conventions", London, 1983</li> <li>3) Salvarani, R., "The EC Directive on port state control : A policy statement. In: The International Journal of Marine and Coastal Law Vol. 1/No., London 1996</li> <li>4) Churchill, R., R., and Lowe, A. V., "The Law of The Sea", London NewYork 1988</li> <li>5) Giles, O. C., Gaskel, N.J.J., Debattista C., and Swatson, R.J., "Chorley and Giles' Shipping Law, London 1989</li> <li>6) Çağa, T., Kender, R., "Deniz Ticareti Hukuku C. I", İstanbul 2000</li> <li>7) Çağa, T., Kender, R., "Deniz Ticareti Hukuku C. II", İstanbul 2001</li> <li>8) Kender, R., Çetingil, E., "Deniz Ticareti Hukuku", İstanbul 1998</li> <li>9) Stanton, L.F. H., ""A Guide to The Merchant Shipping Acts", London 1976</li> <li>10) Ivamy, Hardy E.R., "Merchant Shipping Act", London 1987</li> <li>11) McConnell; J, W., "The U.S. Shipping Act of 1984", New York 1985</li> <li>12) Barlas, N., "Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuku Niteliği" İstanbul, 2000</li> <li>13) Baykal, F, H., "Deniz Hukuku Çalışmaları", İstanbul 1998</li> </ol>

14) Akın, M.Z., "Karasuları, İç sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahanlığı", İstanbul 1978
15) Tekil, F., "Deniz Hukuku", İstanbul 1998
16) Payne, W., Ivamy Hardy, E.R., "Payne and Ivamy's of Goods by Sea", London 1989
17) Ilgın, S., "A Comparative Study of Liabilities of Carriers of Goods by Sea", London 1977
18) Yazıcıoğlu, E., "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey-Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak" İstanbul, 2000

**Tablo A.4 : Liman Devlet Kontrolünde Gecikmelerden ve Yanlış Tutuklamalardan Kaçınma Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Liman Devlet Kontrolünde Gecikmelerden ve Yanlış Tutuklamalardan Kaçınma
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Avoiding Delays and Wrongful Detentions on PSC
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 200
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	1
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	Liman Devlet Kontrollerine donatanın perspektifinden bakış ve yanlış tutuklama ve gereksiz uzayan denetimlerden kaçınma.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Denetim prosedürünün donatan tarafında maddi açıdan incelenmesi, tutuklama ve gecikmelerin yol açtığı durumların incelenmesi, basit işletme maliyeti hesapları, objektif denetim etiği oturtulması.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Investigating the inspection procedures economical effects on owner's side, investigating the situations occurring caused by detention and deletions, basic management fees calculation, stabilizing objective inspection ethics.
<b>KAYNAKLAR:</b>	1) Gray, J., "Implication of delays and wrongful detention. In: Lloyd's List Events, Port State Control Conference (London: 15-16 February 2005)." London: Lloyd's List Events, 2005. 2) GUINIER, A., "A Reaction from European shipowners : Comments and suggestions. In: IBC UK Conferences Tanker safety : Learning and implementing : Lessons from Erika" - (21 - 22 September 2000 : London). London : IBC UK Conferences Ltd, 2000 3) JANSSEN, P., "Port state control : Inspections, deficiencies and detentions. In: Lloyd's List Events Port state control" (29-30 September 2003 : London) Informa Maritime and Transport, 2003

**Tablo A.5 : Denizcilik İngilizcesi Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Denizcilik İngilizcesi
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Maritime English
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 201
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	1
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	Uluslararası denizcilik lisanının İngilizce olması ve Liman Devlet Denetçilerinin sürekli olarak bu lisansı teknik terimleriyle birlikte kullanacak olması.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Çeşitli gemi türlerinin bölümlerinin İngilizce isimleri, operasyonel denizcilik İngilizce'si, deniz haberleşmesi İngilizce'si, temel teknik kelimelerin uygulamalı kullanımı.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	English names of various ship types' parts, operational maritime English, maritime communications English, practical usage of basic technical words.
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	1) Deniz, C., "Maritime English", İstanbul, 2003 2) Shipman, D.Ç., "Maritime English for Engineering Officer", İstanbul, 2000

**Tablo A.6 : Deniz Operasyonlarında Çevresel Çalışmalar Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Deniz Operasyonlarında Çevresel Çalışmalar
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Environmental Studies on Marine Operations
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 202
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	1
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin en aza indirilmesi için uygulanan uluslararası kuralların işletim metodları ve bu metodların denetleme yolları.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	MARPOL Konvansiyonu ndaki kuralların tanımlanması, gözden geçirilmesi ile birlikte ISO 14001 Çevre Yönetim Standartı nın gemi işletmeciliğine entegrasyonu için modellerin irdelenmesi. Klas kuruluşu, sigorta şirketlerinin gerekleride göz önüne alınarak, risklerin tanımlanması ve değerlendirilmesi. Sonuç olarak çevresel risk yönetim modellerinin farklı gemi tipleri için, liman ve bayrak devleti yönetimleri altında yapılandırılması.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Identification and overview of the regulations and rules under MARPOL Convention and ISO 14001 Environmental Management Standard requirements, their integration models to ship management companies. Identification of risks and their assessment methods taking into considerations the rules of Classification Societies and Insurance Companies. Finally establishment of environmental risk assessment models for various types of ships, and for port and flag state management.
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	1. APPEA, Code of Environmental Practice, Australian Petroleum Production and Exploration Association Ltd., 1996 2. APPEA, Guidelines for Well Suspension and Decommissioning Offshore, Australian Petroleum Production and Exploration Association Ltd., 1999 3. IMO, International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation (OPRC Convention), IMO Publication, IMO 550E., London, 1991 4. Keith , L.H., Compilation of EPA' s Sampling and Analysis Methods, Chelsea Lewis, 1992 5. Schimel, S.D., Theory and Application of Tracers, Acedemic Press, San Diego, 1993 6. Wang, W.X., et al., Modeling Radiocesium Bioaccumulation in A Marine Food Chain, Marine Ecology-Progress Series, Volume 208, 2000 7. ISO 14001, Environmental Management Systems - Specification with guidance for use, International Standard Organisation, Switzerland., 1996 8. ISO/DIS 14031-3, Environmental Management - Environmental performance evaluation,International Standard Organisation, Switzerland., 1996 9. ISO/IEC Guide 66, General requirements for bodies operating assessment and certification/ registration of environmental management system, International Standard



Organisation, Switzerland, 1996  
 10. ISO 14004, Environmental Management Systems - General guidelines on principles systems and supporting techniques, International Standard Organisation, Switzerland, 1996  
 11. IMO FSI 3/3, List of obligations undertaken by Governments by ratifying SOLAS 74, MARPOL 73/78, LL 66, STCW 78 and protocols relating there to, International Maritime Organisation, London, 1994

**Tablo A.7 : Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Ship Based Marine Pollution
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 103
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	2
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Zorunlu
<b>GEREKÇESİ:</b>	Gemilerden kaynaklanan sintine / balast suları kirlilikleri, Petrol, sıvılaştırılmış gaz, pestisid ve değişik kimyasal madde tankerlerinin kazaları sonucu oluşan kirliliklerin deniz ortamında meydana getirdiği kirliliğin deniz canlıları üzerine yaptığı etkilerle, alınması gereken tedbirler detaylı olarak incelenmelidir.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Deniz Kirliliğine Giriş, Deniz Kirlenmesine sebep olan kaynaklar, Gemilerde oluşan atıklar ve bunların giderilme yöntemleri. Sintine ve balast sularının deniz ekosistemine etkileri, deniz kirlenmesinin önlenmesi ve denizlerin korunması için dünyada ve Türkiye'de alınan önlemler ve mevzuat, sintine seperatörünün çalışma ve denetleme prensibi.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Introduction to marine pollution. Waste from ships and treatment systems on ships. Effects of bilge and ballast water on marine ecosystem. Prevention of marine pollution, precautions and regulations for marine protection in Turkey and in the world. Inspection and working principle of the bilge water separator.
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	1) Bishop P.L., 1983. Marine Pollution and Its Control McGraw-Hill, New York. 2) Kocataş A., 1999 Oseanoloji ,Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.

**Tablo A.8 : Personel Yönetimi Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Personel Yönetimi
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Personnel Management
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 203
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	2
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	Denizcilik ile ilgili organizasyonlarda insan kaynakları yönetiminin anlatılması.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	İnsan kaynakları yönetimi ve çevresi, İşletmelerde insan kaynaklarının mikro ve makro açılardan ilişkileri, İşletme personelindeki anlaşmazlık ve uyuşmazlıkların analizi, Problem çözme ve karar verme yaklaşımları, Davranış bilimi ve uygulamaları, İşveren-personel ilişkileri, Ücret ve maaş politikaları, Mevzuat ve kısıtlar, İşletmelerin verimli insan gücü kullanımı prensipleri, Personel Departmanı ve Acentanın Yapısı, Gemi yönetim şirketi ile acenta kontratı, Organizasyonun personel ataması, yönlendirilmesi,eğitimi ve gelişimi, Organizasyon üyelerinin motivasyonu, Çalışanların performans değerlendirmesi, Ücretlendirme ve ödüllendirme.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Human resource management and its environment, Relationships between the macro and micro view of human resources in organization, An analysis of the challenges and conflicts in managing personal, Problem solving and decision making approaches, operational methods and practices, Applications of relevant behavioral science theory, Employee-employer relations, Wage and salary administration, Principles on the effective utilization of manpower by organization, Structure of crewing department and crewing agency, Contract between crewing agency and ship management company, Staffing the organization, Orienting, training and developing employees , Motivating organizational members, Performance appraisal, Compensation and reward management.
<b>KAYNAKLAR:</b>	1) George W. Bohlander, Scott A. Snell, 2003, “Managing Human Resources”, 13th edition 2) Gary Dessler, 2002, “Human Resource Management” , 9th Edition 3) Gomez-Mejia, L.R., D.B. Balkin, R.L. Cardy, 2001, “Managing Human Resource”, 3rd edition. 4) İlhami Fındıkçı, "İnsan Kaynakları Yönetimi", İstanbul, Alfa, 2001

**Tablo A.9 : Memorandumların Analizi ve Anlaşılması Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Memorandumların Analizi ve Anlaşılması
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	Analysing and Understanding MOUs
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 204
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	2
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	Türkiye Liman Devleti Uygulamalarını yürütecek olan denetçilerin, dünya üzerindeki mevcut memorandumların yapısal analizini, çalışma prensiplerini, tutuklama oranlarını bilmeleri ve uygulama şekillerini anlamaları.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Dünya üzerindeki mevcut Liman Devleti Uygulaması anlaşmalarının detaylı incelenmesi, yapısal analizlerinin yapılması, Türkiye’deki mevcut sistem ile karşılaştırılması, uygulama şekilleri ve hedefleme metodlarının anlaşılması.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Detailed research of the present PSC Memorandum of Understandings in the World, making structural analysis of them, comparing with the present system in Turkey, understanding their application types and targeting methods.
<b>KAYNAKLAR:</b>	1) IMO, ASIA-PACIFIC MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (TOKYO MOU)., “Memorandum of Understanding on port state control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MOU)”, London, 1994 2) PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (MOU)., “Paris MOU advisory board announces results on compliance with ISM Code” Paris, 1998 3) ROACH, C.A., “Port state control and the Caribbean MOU : Towards safer shipping in a clean Caribbean. In: The Nautical Institute – The work of the harbourmaster : A practical guide” London, The Nautical Institute, 1998 4) BROWNE, V., “Developing new MOUs.”, London, 1998

**Tablo A.10 : Liman Devleti Kontrolünde IMO Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	Liman Devleti Kontrolünde IMO
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	IMO on Port State Control
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 205
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	3/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	2
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	IMO'nun Liman Devleti Kontrolü üzerindeki büyük etkisinin ve hukuki dayanağının anlaşılması.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	IMO dahilinde yapısal olarak Liman Devleti Kontrolüne yaklaşımı, Sistematik yasal dayanağı, MOU'ların hukuki yapılarının anlaşılması.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	IMO's organizational approach on Port State Control, legal systematic, understanding the legal structures of the MOUs
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	1) Özçayır, Z. O., "Port State Control", London, 2001

**Tablo A.11 : PQS Modeli Kapsamında İşbaşı Eğitimi Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	PQS Modeli kapsamında İşbaşı eğitimi
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	On Job Training as per PQS Model
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 105
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	18/11
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	3
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİ VEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Zorunlu
<b>GEREKÇESİ:</b>	Denetçilerin en önemli eğitimi, uzman denetçiler eşliğinde, pratik olarak Personel Yeterlilik Sistemi dahilinde staj görmesidir.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Personel Yeterlilik Sistemi dahilinde tüm enspektör yeterliliklerinde mevcut kontrol çizelgelerini kullanarak bir dönemlik yerinde, pratik eğitim stajı.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Educational practical training on scene for one term by using the check lists provided under the spot of the Personnel Qualification System.
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	1) ITU Maritime Faculty, “PQS Workbook for Marine Inspectors”, Istanbul, 2006

**Tablo A.12 : IMO Sirküleri, Kuralları ve Konvansiyonları Güncelleme Projesi Ders Bilgisi**

<b>DERSİN ADI</b>	IMO Sirküleri, Kuralları ve Konvansiyonları Güncelleme Projesi
<b>DERSİN İNGİLİZCE ADI</b>	IMO Circulars, Regulations, Circulars and Conventions Updating Project
<b>OKUTULDUĞU BİRİM</b>	İTÜ Denizcilik Fakültesi LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DENETÇİLİĞİ (PSC) TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (Executive PSC Inspector Education)
<b>KOD NUMARASI</b>	PSC 301
<b>DERSİN SAATİ/HAFTA</b>	
<b>OKUTULDUĞU YARIYIL(LAR)</b>	
<b>VARSA ALMAK İÇİN ÖNKOŞUL</b>	-
<b>DERSİVEREN(LER)</b>	
<b>DERSİN DİLİ</b>	İngilizce
<b>DERSİN TÜRÜ</b>	Seçimlik
<b>GEREKÇESİ:</b>	Katılımcıların çok hızlı değişen kuralları takip edebilmesi, takip edebilmek için gerekli bilgilere nereden ulaşabileceklerini öğrenmeleri ve program bünyesinde sürekli güncellenen ve incelenen bir kurallar bilgi bankası oluşturulması gerekmektedir.
<b>TÜRKÇE İÇERİK:</b>	Mevcut kurallardaki güncellemelerin takibi, dosyalanması, yeni kuralların yorumlanması ve denetim uygulama yöntemlerinin geliştirilmesi.
<b>İNGİLİZCE İÇERİK:</b>	Following the present rules and regulations, filing, comments on the new rules and improving inspection application methods for the new rules.
<b>KAYNAKLAR:</b>	
	Projeye göre farklılık gösterir.

## ÖZGEÇMİŞ

12 Şubat 1979 yılında İzmir’de doğdu. Orta ve Lise Eğitimini Ankara Gazi Anadolu Lisesi’nde tamamladı. 1997 yılında İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi Güverte bölümünde Lisans Eğitimine başlayıp, 2001 yılında okulunu başarı ile bitirmiştir. 2001 – 2003 yılları arasında uzun staj dönemini geçirdiği DENAK Ship Management şirketinin stajdaki başarısından dolayı kontrat isteği üzerine dökme yük ve konteyner gemilerinde sırasıyla üçüncü e ikinci zabıtlık tecrübelerini edindikten sonra yüksek lisans öğrenimi sebebiyle İstanbul’da yerleşmiş ve Yüksek Lisans Öğrenimini sürdürürken aynı zamanda da denizciliğin kara bölümünde sırasıyla Delta Gemi Donatım (8 Ay – Denetim ve Kalite Geliştirme Müdürü) ve Konvoy Denizcilik (13 Ay – Teknik Departman / ISM ve ISPS uygulama, şirket içi 6 adet geminin denetçiliği ve sistem yerleştirilmesi) Şirketlerinde görev yaptıktan sonra Haziran – 2005 tarihi itibarıyla Grandi Gemi Kiralama ve İşletme Ltd. şirketinin 3 kurucu ortağından birisi olmuştur. Halen aynı şirketin kurucu ortaklarından birisi olarak iş hayatına devam etmektedir.