

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ÜLKEMİZ BAYRAK DEVLETİ DENETİM REJİMİ
İNCELENMESİ İLE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE
UYGULANAN PARİS MoU LİMAN DEVLETİ
DENETİMLERİNDEKİ BULGULARIN ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Muhammed Ali KART
Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE

KASIM, 2020

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

MUHAMMED ALİ KART tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “ÜLKEMİZ BAYRAK DEVLETİ DENETİM REJİMİ İNCELENMESİ İLE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE UYGULANAN PARİS MoU LİMAN DEVLETİ DENETİMLERDEKİ BULGULARIN ANALİZİ” başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Erdal ARLI

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Birsen KOLDEMİR

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Oktay ÇETİN

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Sıtkı SAYGILI

Tez Savunma Tarihi: 19.01.2021

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım "ÜLKEMİZ BAYRAK DEVLETİ DENETİM REJİMİ İNCELENMESİ İLE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE UYGULANAN PARİS MoU LİMAN DEVLETİ DENETİMLERDEKİ BULGULARIN ANALİZİ" başlıklı YÜKSEK LİSANS tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlış davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi

bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

15.11.2020

Muhammed Ali KART

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, bayrak devleti denetim rejimi ve hedefleme sistemi hususunda, Paris MoU hedefleme sistemi ve Paris MoU üyesi olan denizcilikte ilerlemiş ülkelerinin belgelendirme denetimlerindeki uygulamaları ideal kabul edilmiştir. Bu bağlamda Türk Bayraklı gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi konusunda ülkemiz denizcilik idaresi tarafından uygulanan bayrak devleti denetim sistemi incelenerek analizler yapılmıştır.

Bu tez çalışmasına yapmış oldukları değerli katkılarından dolayı tez danışmanım Sn. Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE'ye, çalışmalarımda katkı, destek ve önerileri olan Sn. Prof. Dr. Erdal ARLI hocama ve mesai arkadaşlarıma teşekkür eder, desteklerini benden hiçbir zaman esirgemeyen kıymetli aileme şükranlarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ	i
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
KISALTIMA LİSTESİ	viii
1. GİRİŞ	1
2. MATERYAL VE METOD.....	5
3. BULGULAR.....	6
3.1. Deniz Emniyeti İle İlgili Birimler ve Uluslararası Uygulamalar	6
3.1.1. Uluslararası denizcilik örgütü (IMO)	6
3.1.1.1. IMO'nun organizasyon yapısı	7
3.1.1.1.1. Genel kurul	7
3.1.1.1.2. Konsey	7
3.1.1.1.3. Deniz emniyeti komitesi (MSC)	8
3.1.1.1.4. Deniz çevresini koruma komitesi (MEPC).....	9
3.1.1.1.5. Hukuk komitesi (Legal Committee)	9
3.1.1.1.6. Teknik işbirliği komitesi (Technical Co-operation Committee).....	9
3.1.1.1.7. Kolaylaştırma komitesi (Facilitation Committee)	9
3.1.1.1.8. Alt komiteler	10
3.1.2. Bayrak devleti uygulamaları	10
3.1.3. Bayrak devletin yükümlülükleri ve yaptırımları.....	11
3.1.4. Liman devleti denetimi	15
3.1.4.1. Avrupa Birliği'nde liman devleti uygulamaları	20
3.1.4.2. Liman devleti kontrolü hakkında avrupa parlamentosu ve konsey yönergesi	21
3.1.5. Avrupa deniz emniyeti ajansı-(European Maritime Safety Agency-EMSA)	28
3.1.6. Klas kuruluşları.....	29
3.2. Türkiye'deki Bayrak Devleti Denetim Rejmi ve Hedefleme Sisteminin Paris MoU	
Hedefleme Sistemi ve Bazı Üye Ülkelerin Denetim Rejimleri İle Kıyaslanması	30
3.2.1. Bayrak ve liman devleti kontrollerini düzenleyen uluslararası sözleşmeler ve	
denetimleri.....	30
3.2.1.1. Uluslararası yükleme sınırı sözleşmesi	31
3.2.1.2. Uluslararası denizde can güvenliği ve mal emniyeti sözleşmesi.....	31
3.2.1.3. Uluslararası gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi sözleşmesi.....	32
3.2.1.4. Uluslararası gemi adamlarının eğitim, belgelendirilme ve vardiya tutma esasları	
sözleşmesi (STCW 78)	33
3.2.1.5. Uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları sözleşmesi(COLREG 72)	34
3.2.1.6. Uluslararası gemilerin tonilatolarını ölçme sözleşmesi (TONNAGE 69)	34
3.2.1.7. Denizcilik çalışma konvansiyonu (MLC 2006).....	34
3.2.2. Denetim sırasında incelenecek konular	36
3.2.3. Paris MoU denetim rejmi ve hedefleme sistemi	37
3.2.3.1. Paris MoU'nun kısa tarihçesi ve kapsamı	37
3.2.3.2. Yeni denetleme rejimi.....	37
3.2.3.2.1. Yeni liman devleti kontrol veritabanı (THETIS)	38

3.2.3.2.2. Gemi risk profili.....	39
3.2.3.2.3. Denetim periyodu ve seçim şeması	44
3.2.3.2.4. Periyodik ve ilave denetimler	45
3.2.3.2.5. Giriş yasağı uygulaması	47
3.2.3.2.6. Siyah, gri ve beyaz bayrak listeleri uygulaması	48
3.2.4. Üye devletlerden bazılarının bayrak devleti denetim rejimleri	49
3.2.4.1. IMO enstrümanlarının uygulanması kodu - (III Code)	49
3.2.5. Türkiye denizcilik idaresi ve denetim rejimi	51
3.2.5.1. Türk denizcilik idaresinin tarihsel gelişimi	51
3.2.5.2. Türkiye' de bayrak devleti denetim rejimi	53
3.2.5.2.1. Türkiye'de bayrak devleti belgelendirme rejimi uygulamaları	53
3.2.5.2.2. IMO sözleşme, protokol, ek ve değişiklikleri bakımından ülkemizin durumu	54
3.2.5.2.3. Türkiye'de uygulanan önsörvey ve hedefleme sistemi	55
3.3. Ülkemizdeki Uygulamalar ile Paris MoU ve Bazı Üye Devletlerinin Uygulamalarının Karşılaştırmalı Analizi	62
3.3.1. Uluslararası sözleşmelere taraf olma ve klas kuruluşlarına yetki devri hususlarının karşılaştırılması	62
3.3.2. Önsörvey ve Paris MoU hedefleme sistemleri faktörlerinin karşılaştırılması	67
3.3.2.1. Gemi tipi	68
3.3.2.2. Gemi yaşı	68
3.3.2.3. Bayrak devleti	68
3.3.2.4. Klas kuruluşu	68
3.3.2.5. Geminin işleteni	69
3.3.2.6. Geçmiş denetim performansı	70
3.3.3. Türk bayraklı gemilerin liman ve bayrak devleti denetimleri karşılaştırılması	70
3.3.4. Türk deniz ticaret filosunun dünya filosundaki yeri	73
3.3.5. Türkiye'de bayrak devleti denetim uygulamaları ve hedefleme sisteminin GZTF Analizi	76
4. TARTIŞMA VE SONUÇLAR	80
4.1. Bayrak Devleti Belgelendirme Rejimi.....	80
4.2. Ülkemizin Uluslararası Sözleşmelere Uyumu	82
4.3. Bayrak Devleti Hedefleme Sistemi Rejimi.....	83
4.4. Bayraktan Men Cezası Uygulaması.....	87
KAYNAKLAR	88
ÖZGEÇMİŞ	91
FORMLAR	
Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygunluk Yazısı ve Eki	

ÖZET

ÜLKEMİZ BAYRAK DEVLETİ DENETİM REJİMİ İNCELENMESİ İLE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE UYGULANAN PARİS MoU LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİNDEKİ BULGULARIN ANALİZİ

Muhammed Ali KART

Bu çalışmada, bayrak devleti denetim rejimi ve hedefleme sistemi hususunda, Paris MoU hedefleme sistemi ve Paris MoU üyesi olan denizcilikte ilerlemiş Belçika, Fransa, Danimarka, Almanya, İngiltere, İspanya, İtalya, Malta ülkelerinin belgelendirme denetimlerindeki uygulamaları ideal kabul edilmiş, Türk bayraklı gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi konusunda ülkemiz denizcilik idaresi tarafından uygulanan bayrak devleti denetim sistemi incelenerek analizler yapılmıştır. Bu kapsamda sistemler arasındaki uygulama farklılıklarını, ortak yanlarını ve eksikliklerini ortaya koymak, ülkemizde daha etkin ve verimli bir Bayrak Devleti Denetimi mekanizması olmasına önere ve tavsiyelerde bulunmak amaçlanmıştır.

Bu bağlamda, çalışma kapsamında uluslararası deniz hukukunda devletin yetki alanları incelenerek, bayrak devleti yetkisi ve liman devleti yetkisi hususlarının üzerinde durulacak; deniz emniyeti kavramı ve deniz emniyeti ile ilgili uluslararası uygulamalar tanımlanacak, daha sonra ideal durum olarak kabul ettiğimiz Paris MoU uygulamaları ve Paris MoU üyesi devletlerin belgelendirme sistemi incelenerek ülkemizde bayrak devleti olarak denetim ve belgelendirme kapsamında gerçekleştirilen uygulamalar açıklanacaktır. Bahse konu hedefleme sistemleri ile denetim ve belgelendirme rejimlerinin karşılaştırmalı analizi ile, ülkemizdeki uygulamalar konusunda SWOT analizli kullanılarak durum değerlendirmesi yapılacak ve elde edilen sonuçlar ışığında bayrak devleti denetim mekanizmamızın iyileştirilmesi adına öneriler sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Önsörvey, gemi denetim ve belgelendirme, hedefleme sistemi, deniz işletmeciliği, liman ve bayrak devleti denetimleri

ABSTRACT

THE ANALYSIS OF EFFECT OF THE FLAG STATE CONTROL TO PORT STATE CONTROL WITHIN THE CONTEXT OF PARIS MoU IMPOSED ON VESSELS FLYING IN TURKISH FLAG

Muhammed Ali KART

In this study, with regard to the flag state control regime and targeting system, the Paris MoU targeting system and the maritime member of the Paris MoU were ideally adopted in the certification audits of Belgium, France, Denmark, Germany, England, Spain, Italy, Malta, and the inspection of Turkish flagged ships. The flag state control systematic applied by the maritime administration of our country has been examined and analyzed in terms of survey and certification. In this context, it is aimed to reveal the application differences, common aspects and deficiencies between the systems and to make suggestions and recommendations in order to have a more effective and efficient Flag State Control mechanism in our country.

In this context, within the scope of the study, the jurisdiction of the state in international maritime law will be examined and the issues of flag state and port state authority will be emphasized; The concept of maritime safety and international practices related to maritime safety will be defined, and then the Paris MoU practices, which we consider to be the ideal situation, and the certification systematics of some of the member states of the Paris MoU, will be examined and the practices carried out within the scope of inspection and certification as a flag state in our country will be explained. Comparative analysis of these targeting systems and audit and certification regimes will be made, using SWOT analysis on applications in our country, and suggestions will be presented to improve our flag state control mechanism in the light of the results obtained.

Keywords: Preliminary survey, ship survey and certification, target system, maritime management, port and flag state control

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Şirket eksiklik indeksi matrisi	41
Tablo 2. Şirket tutulma indeksi matrisi.....	41
Tablo 3. Şirket performansı matrisi	42
Tablo 4. Paris MoU hedefleme sistemi.....	43
Tablo 5. Risk durumlarına göre denetim önceliği durumları.....	46
Tablo 6. Denetim öncelikleri, periyotları ve denetim biçimleri	46
Tablo 7. Gemi risk profillerine göre denetim türleri	47
Tablo 8. Taraf olma süreci devam eden IMO sözleşme ve protokolleri.....	54
Tablo 9. Önsörvey hedefleme sistemi puan hesaplama tablosu	57
Tablo 10. Bazı denizcilik İdarelerin gemi denetim ve belgelendirme hususlarında klas kuruluşlarına yapılan yetki devirleri durumları	63
Tablo 11. Bazı denizcilik İdarelerinin Uluslararası sözleşmelere taraf olma durumları	64
Tablo 12. Önsörvey ve Paris MoU Hedefleme Sistemleri Faktörlerinin Karşılaştırılması	67
Tablo 13. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU kapsamında denetim ve tutulma sayıları	72
Tablo 14. Türk deniz ticaret filosu istatistikleri.....	74
Tablo 15. Önsörvey hedefleme sistemi için eksiklik ve tutulma indeksi önerisi	85
Tablo 16. Önsörvey hedefleme sistemi için şirket performans parametre önerisi.....	85
Tablo 17. Önsörvey hedefleme sistemi uygulanabilir parametreler önerisi	86

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. Bölgesel liman devleti denetimi uygulamaları	20
Şekil 2. Düşük risk hedef faktör hesaplama örneği	59
Şekil 3. Yüksek risk hedef faktör hesaplama örneği	60
Şekil 4. Standart risk hedef faktör hesaplama örneği	61
Şekil 5. Türk bayraklı gemilerin Paris MoU denetim istatistikleri.....	71
Şekil 6. Türk bayraklı gemilerin Paris MoU denetim istatistikleri.....	71
Şekil 7. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi.....	75
Şekil 8. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo büyüklükleri	75



KISALTMA LİSTESİ

BKK	: Bakanlar Kurulu Kararı
BDD	: Bayrak Devleti Denetimi
BDDU	: Barak Devleti Denetimi Uzmanı
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları
FSI	: Bayrak Devleti Uygulamaları
GSK	: Gemi Sörvey Kurulu
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISL	: Institute of Shipping Economics and Logistics
ISM	: Uluslararası Güvenli Yönetim Sistemi
ISPS	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği
LDDU	: Liman Devleti Denetimi Uzmanı
LOADLINE	: Yükleme Sınırı Sözleşmesi
MARPOL	: Uluslararası Petrolle Deniz Kirliliği Önleme Sözleşmesi
MEPC	: Deniz Çevresi Koruma Komitesi
MSC	: Deniz Emniyeti Komitesi
PSC	: Liman Devleti Kontrolü
RG	: Resmi Gazete
SIRENAC	: Avrupa ve Kuzey Atlantik Merkezi Bilgi Sistemi
SOLAS	: Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi
SOPEP	: Gemi Petrol Kirliliği Acil Planı
STCW	: Standart Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Sözleşmesi
STW	: Standard Eğitim ve Vardiya Tutma Komitesi
TONNAGE	: Uluslararası Tonaj Sözleşmesi
THESIS	: Paris Mou yeni denetim rejimi veri tabanı
UNCLOS	: Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi

1. GİRİŞ

Tarih boyunca denizler, ülkeler arasında ticari ve askeri önemini korumuş, hava ulaşım araçlarının olmadığı dönemlerde, okyanus ötesi kara parçalarını, adaları birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olmuştur. Günümüzde ise hava ve kara taşımacılığı imkanları gelişmiş olmasına rağmen, ekonomik nedenlerle en çok tercih edilen ticari nakliye araçları gemiler olmuştur. Deniz yolu ile yapılan taşımacılığın diğer taşımacılık türlerine nazaran maliyetinin çok daha düşük olması ve çok daha büyük miktarda yükün tek seferde taşınabilmesi gibi avantajlara sahip olması, gün geçtikçe deniz yolu taşımacılığının öneminin artmasını sağlamakta olup; nitekim uluslararası kuruluşlar (Clarksons March Seaborn) tarafından 2019 yılında dünya ticaretinde deniz yolunun payı %82 olarak belirtilmiştir. Büyük hacimdeki bu deniz ticareti beraberinde büyük çapta deniz trafiğini, deniz aracını, gemi adamını, yükü, yolcuğu getirmiştir (Yavuz, 2003).

Dünya deniz ticaretindeki geçmişten günümüze süregelen artış, dünya taşımacılığının en önemli pay sahibi olan gemilerin emniyetli bir şekilde faaliyet göstermesini zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, "Birleşmiş Milletler (BM)" bünyesinde kurulmuş olan "Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)" başta olmak üzere ve "Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)" kuruluşları, getirmiş oldukları kurallarla deniz ve çevre emniyeti, gemide çalışma ve yaşam koşulları gibi konularda gemilere asgari standartlar getirerek bayrak ve kıyı devletlerine sorumluluklar yüklemiştir. Bu sorumluluklar çerçevesinde gemilerin seyir emniyeti ile gemi adamlarının can-mal emniyeti ve denizel çevrenin korunması açısından denizcilik idarelerinin gerek kendi bayrağını taşıyan tesciline kayıtlı gemilerinin seyrü sefer öncesi uygunluk denetimi gerekse limanlarına gelen diğer ülke bayrağını taşıyan gemilerin denetimlerinin IMO tarafından belirlenmiş ve kabul görmüş uluslararası standartlara göre yapılmasını kaçınılmaz kılmıştır (Açıkgöz, 2007).

Geçmişten bu yana sayıları günümüzdeki kadar fazla olmasa da seyir yapan gemiler, büyük çapta kazalar meydana gelinceye kadar insanları meşgul etmemişti. Ancak herkesin malumu olan titanik faciası sonrasında, denizde emniyet ile ilgili düzenlemeler gerektiği

görülerek tedbir alma yoluna gidilmiş ve sonucunda "Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (Safety of Life At Sea-SOLAS)" ortaya çıkmıştır. Akabinde meydana gelen, Torrey Canyon, Exxon Valdez, Erika gibi katastrofik deniz kazaları sebebiyle daha birçok yeni sözleşmeler yürürlüğe girmiş, mevcut sözleşmelere de değişiklikler veya eklemeler yapılarak yeni tedbirler alınmıştır. Uluslararası sözleşme statüsünde olan bu sözleşmeler günümüzde Birleşmiş Milletler çatısı altında bulunan "Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization -IMO)" bünyesinde geliştirilmekte ve takip edilmektedir.

Sözleşmelerin getirmiş oldukları kurallarla sözleşmeden doğan yükümlülükler gereği, dünya genelinde seyir yapan gemilerin, deniz ve çevre emniyeti, gemide çalışma ve yaşam koşulları gibi konularda belli bir standarda sokulması için hem bayrak devleti denetiminin (FSC-Flag State Control) hem de gemilerin uğrak yaptığı limanlardaki liman devleti denetiminin (PSC-Port State Control) gerekliliğini kaçınılmaz kılarak bayrak ve kıyı devletlerine sorumluluklar yüklemiştir. Özellikle tarihin en büyük petrol sızıntısı felaketi olarak bilinen “Amoco Cadiz” kazası gibi can kaybına ve ciddi boyutta çevre kirliliğine yol açan deniz kazalarından sonra Avrupa’da gemilerin daha etkili denetlenmesi düşüncesiyle dünyanın ilk bölgesel denetleme rejimi olan Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU) 1982 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Bu gelişme sonrası bölgesel anlaşmalar imzalanmaya devam etmiş olup günümüzde liman devleti kontrolü Anlaşması olarak bilinen 9 adet memorandum yürürlükte (EMSA, 2019).

Deniz taşımacılığının bir ticari faaliyet olduğu göz önüne alındığında faaliyetlerinin haksız yere engellenmemesi adına denetim hususundaki çabaların yerine ulaşması için denetlenecek gemilerin uygun riskli gemiler arasından seçilmesi ve denetlenen gemilerde tespit edilen uygunsuzluklara ilişkin yerinde ve makul yaptırımların belirli kriterlere göre uygulanması gerekmektedir. Bu bağlamda, liman devleti kontrolü konusunda ilk ve en etkin bölgesel anlaşma olan Paris MoU uygulamalarının takibi büyük önem arz etmektedir.

Bayrak devletlerinin ise bayrağını taşıyan gemilerin gittikleri limanlarda girdikleri denetimler neticesinde yaptırımlara tabi tutulmaması ve bu bağlamda ülkesinin denizcilik alanında prestij kaybına uğramaması için gemilerinde belgelendirme ve denetleme rejimlerini bir sistematığa bağlı olarak yapması gerekmektedir. Bayrak devleti olarak bayrağımızı taşıyan gemilerin belgelendirme denetimlerinin yanı sıra gittikleri limanlardaki tutulmanın en aza indirgenmesi için belirli periyotlarda gemilerimize Önsörvey uygulaması yapılmakta olup

sörvey yapılacak gemilerin seçimi konusunda bölgesel anlaşmalar gereği yapılan liman devleti denetim sistemlerine benzer bir mekanizma kullanılmaktadır.

Liman devletleri, limanlarına uğrak yapan her yabancı bayraklı gemiye denetimleri, bunun kendilerine kaldıramayacakları bir yük getireceği için gerçekleştirememektedir. Aynı zamanda böyle bir durum olması halinde denetlenecek gemiler gereksiz yere bekletilecek ve deniz ticaretini olumsuz etkileyecektir. Bu sebeplerle, bütün memorandumlar, denetimlerde yüksek riskli gemilere yoğunlaşmak adına kendi yöntemlerini geliştirmiştir. Bu bağlamda, literatürde bu yöntemlerin ne olması gerektiği yönünde birtakım çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalarda geminin risk parametrelerine etki eden faktörler gemi tutulmaları, gemi kazaları veya gemide tespit edilen eksiklik sonuçları üzerinden değerlendirilmiştir. Knapp ve Franses, PSC'yi gemi kaza riskini azaltmak adına etkin bulmuş; geminin tonajını, tipini, klas kuruluşunu ve gemide işleyen değişikliği yaşanmasını kazaya etki eden faktörler olarak belirtmiştir (Knapp ve Franses, 2007). Geminin tipi, geçmiş denetim performansı, klas kuruluşu parametrelerinin gemilerin tutulmasını etkiledikleri, Cariou ve arkadaşları tarafından 2009 yılında yaptıkları çalışmada dile getirilmiştir (Cariou ve diğerleri, 2009). Aynı yazar ekibi tarafından gemide tespit edilen eksiklik sayısına ilişkin yürütülen çalışmada, geminin yaşı, tipi ve bayrak devleti en önemli parametreler olarak belirtilmiş; gemiye yapılan sonraki denetimlerde toplam eksiklik sayısının %63 düştüğü ifade edilmiştir (Cariou ve diğerleri, 2008). 1967'de meydana gelen "Torrey Canyon" deniz kazasından 2011 yılına kadar yaşanan büyük deniz felaketlerinin Paris MoU hedefleme sisteminde kullanılan bayrak devleti, gemi tipi, klas kuruluşu ve gemi yaşı risk faktörleriyle ilişkisini araştıran Rodriguez ve Piniella'ya göre geminin bayrak devleti ve gemi tipi kazalarda çok yüksek derecede etkilidir (Rodriguez ve Piniella, 2011). Cariou, Mejia ve Wolff yaptıkları çalışmada gemi yaşının, gemi tutulmasına etki eden en önemli parametre olduğunu dile getirmektedir (Cariou ve diğerleri, 2009). Roberts ve Marlow, gemi tipi ve bayrağının gemi kazalarına etki eden en önemli parametreler olduğunu savunmaktadır (Roberts ve Marlow, 2002). Yine gemi tipi ve gemi yaşının, geminin geçirdiği denetimlerde tespit edilen 85 eksiklik sayısı ile doğrudan ilişkili olduğu 2007 senesinde yapılan çalışmayla ortaya konulmuştur (Cariou ve diğerleri, 2007).

Literatürde farklı çalışmalar da yürütülmüş, dolaylı olarak da olsa bu çalışmalar bu konuda bizlere yine fikirler vermektedir. Düşük standartlı gemilerin sıklıkla bayrak devletini ve klas kuruluşunu değiştirmeye eğilimli olduğu Cariou ve Wolf tarafından 2011 senesinde

yaptıkları çalışmayla ortaya konulmuştur (Cariou ve Wolf, 2011). Fan, Luo ve Yin 2014 yılında yaptıkları liman devleti denetimlerinin bayrak devleti seçimlerine etkisini inceledikleri çalışmada IACS üyesi klas kuruluşlarının kayıtları altındaki gemilerin bayrak devletini değiştirmeyi çok tercih etmediklerini ifade etmektedirler (Fan ve diğerleri, 2014).

Ülkemizde yapılan çalışmalar bakımından yapılan literatür taramasında ise liman devleti kontrolleri özelinde Paris MoU incelemeleri ve bu kontrollerin dayanağı, hedefleme sistemleri araştırılmış ve taraf olduğumuz memorandumlar kapsamında yapılan denetim mekanizmaları ile karşılaştırmalar yapıldığı görülmüştür. Örnek olarak Eyigün “*Liman Devleti Kontrolü (PSC) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi*” isimli çalışmasında dünya üzerindeki denizcilikle ilgili bölgesel denetim memorandumlarında denetlenecek gemilerin seçilmesi için kullanılan sistemleri inceleyerek birbirleri ile kıyaslamış ve bu sistemlerinin etkinlik, yeterlilik ve verimliliğini araştırmıştır. Hedefleme sistemlerinde olması gereken bileşenleri inceleyerek mevcut sistemlerde kullanılan faktörlerin genel anlamda geminin risk değerlendirmesini yapmada tutarlı ve yeterli olduğu fakat bazı ilave faktörlerin de bu sistemlerde olabileceği konusunda değerlendirmeler yapmıştır.

Yukarıda bahsedilen literatürde bulunan çalışmalardan da anlaşılaacağı üzere liman devleti kontrolü sistemleri çok defa incelenmiş olsa da özellikle ülkemizde uygulanan ve bir anlamda PSC’ ye ön hazırlığı amaçlayan bayrak devleti denetim mekanizmamız ve bu mekanizmanın etkinliğini iyileştirmek üzere diğer ülkelerin uygulamalarıyla karşılaştıran, dünyada hali hazırda PSC’lerde kullanılan hedefleme sistemiyle ülkemiz önsörvey hedefleme sistemini kıyaslayarak öneriler sunan herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır.

Bu çalışmada, liman devleti denetim sistemi hususunda Paris MoU uygulamaları ve Paris MoU üyesi denizcilikte ilerlemiş Belçika, Fransa, Danimarka, Almanya, İngiltere, İspanya, İtalya, Malta ülkelerinin belgelendirme denetimlerinde sistematiikleri ideal kabul edilerek, ülkemizde gemilerin denetimi ve belgelendirilmesi hususunda bayrak devleti uygulama sistematiğimiz ile bu kapsamda ülkemizde Türk bayraklı gemilere uygulanan liman devleti ve bayrak devleti denetim sistematiiklerinin analizi ile sistemler arasındaki uygulama farklılıklarını, ortak yanlarını ve eksikliklerini ortaya koymak, ülkemizde daha etkin ve verimli bir bayrak devleti denetimi mekanizması olması adına öneri ve tavsiyelerde bulunmak amaçlanmıştır.

2. MATERYAL VE METOD

Çalışmanın birinci bölümünde yer verilen literatür taraması ve çalışmanın amacından da anlaşılacağı üzere ülkemiz denizcilik idaresi olarak bayrağımızı dalgalandıran gemilere uygulanan bayrak devleti denetim mekanizmasını değerlendirmek ve karşılaştırma yaparak öneriler sunmak üzere denetlenecek gemi seçimine yönelik olarak liman devleti denetim sistemlerinden Paris MoU uygulamalarına yönelik veriler memorandumun içerik metninden alınacaktır. Bayrak devleti idaresi olarak ülkemizde mevcut belgelendirme faaliyetlerine yönelik kıyas için ise ideal kabul edildiği belirtilen Paris MoU üyesi denizcilikte ilerlemiş Belçika, Fransa, Danimarka, Almanya, İngiltere, İspanya, İtalya, Malta ülkelerinin belgelendirme denetimlerinde sistematiğine yönelik veriler Avrupa Deniz Emniyet Ajansı (European Maritime Safety Agency – EMSA) kuruluşundan alınan veriler ile sağlanacaktır.

Bu bağlamda, tezin üçüncü bölümünde uluslararası deniz hukukunda devletin yetki alanları incelenerek bayrak devleti yetkisi, liman devleti yetkisi hususlarının üzerinde durulacak; deniz emniyeti kavramı ve deniz emniyeti ile ilgili uluslararası uygulamalar incelenecektir. Devamında ise ideal durum olarak kabul ettiğimiz Paris MoU uygulamaları ve paris mou üyesi bazı devletlerin belgelendirme sistematiği incelenerek ülkemizde bayrak devleti olarak denetim ve belgelendirme kapsamında gerçekleştirilen uygulamalar açıklanacaktır. Bu bölümde, bahse konu denetim rejimleri ve belgelendirme sistemlerinin karşılaştırmalı analizi yapılacak ve bu konuda literatürde yer alan çalışmalardan faydalanılacak olup SWOT (Strenght-Weaknesses-Opportunities-Threats) analizli kullanılarak durum değerlendirmesi yapılacaktır. Beşinci bölümde, elde edilen sonuçlar ışığında tartışma ve sonuç kısmında bayrak devleti denetim mekanizmamız hususunda birtakım önerilere yer verilecektir.

3. BULGULAR

3.1. Deniz Emniyeti İle İlgili Birimler ve Uluslararası Uygulamalar

3.1.1. Uluslararası denizcilik örgütü (IMO)

Denizciliğin çok uluslu bir faaliyet olması, gerek denize ve denizlere bağlı iç sulara kıyısı olan, limanlarında taşımacılık faaliyetleri yapılan devletlerin gerekse de gemi sicil kaydı tutan ve bayrağını dalgalandıran gemilere haiz ülkelerin tamamının uyması gereken uluslararası standartlara ihtiyaç olduğu kabul edilerek, 19. yüzyıl başlarından itibaren kapsamlı çalışmalar yapılmıştır. Birçok ülkenin denizde can ve mal emniyetinin etkin bir şekilde sağlanması için tarafsız, ekonomik ve ticari kaygıları olmayan uluslararası ortak bir otorite ihtiyacını dile getirmeleri neticesindeki talepleri Birleşmiş Milletler (BM)' in kurulmasından sonra gerçekleşmiştir.

Denizcilikle ilgili uluslararası en önemli ve en kapsamlı örgüt olan IMO' nun kuruluş sözleşmesi, Cenevre'de 6 Mart 1948 tarihinde, Birleşmiş Milletler himayesinde düzenlenen denizcilik konferansında alınan kararla imza altına alınmıştır. Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü (IMCO) sözleşmesi olarak adlandırılan sözleşme, 17 Mart 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. IMCO, çalışmalarına 1960 yılında yapılan ilk toplantısı ile başlamıştır. IMCO adıyla 1982 yılına kadar faaliyet göstermiş ve bu tarihte günümüzde kullanılan şekli olan IMO adını almıştır (IMO, 2019a).

Sözleşmenin 1. maddesinde organizasyonun amacı "Ülkeler arasında uluslararası ticaretle iştigal gemilerle ilgili tüm teknik uygulamalar ve yasal düzenlemeler konusunda işbirliğini sağlamak, deniz ve seyir güvenliği ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda en etkin uygulanabilir standartların benimsenmesi ve uygulanmasının sağlanması" olarak tanımlanmıştır (IMO, 2019a).

IMO'nun kuruluş amaçları arasında en önemli yeri denizde emniyet konusu doldurmaktadır. Bunun en önemli kanıtı, IMO'nun kuruluşundan sonraki ilk toplantısını, SOLAS'ın modern gemi sanayindeki teknik gelişmelere ayak uydurması amacıyla yapmış

olmasıdır. Yapılan toplantı neticesinde IMO, 17 Haziran 1960 tarihinde SOLAS'ın yeni sürümünü düzenleyerek kabul etmiştir.

IMO, 2019 yılı itibariyle, 174 tam üye ülkesi, 3 sınırlı üyesi ile çeşitli uluslardan 300 personelin görev yaptığı bir BM özel kurumu olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir (IMO, 2019a).

3.1.1.1. IMO'nun organizasyon yapısı

Yukarıda kuruluş aşamaları ve kuruluş amacı belirtilen IMO' da çalışmalar, başta genel kurul ve konsey olmak üzere komite ve alt komiteler tarafından yapılmaktadır. Genel kurul'a bağlı olan konseyin altında 5 adet komite bulunmaktadır. Komiteler: "Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee- MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC) Hukuk Komitesi (Legal Committee), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee- TC), Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee- FAL)" olarak adlandırılmaktadır. Herhangi bir çalışmanın komitelere gelmeden önce temellerinin oluşturulduğu, belirli bir düzeye getirildiği komitelere yardımcı olmak üzere 9 adet alt komite bulunmaktadır. Konu bütünlüğü açısından, IMO'nun web sitesinde açıkladığı bilgiler ışığında birimleri hakkında kısaca bilgi verilecektir.

3.1.1.1.1. Genel kurul

IMO'nun en üst mercii olan genel kurul, tüm üye ülkelerin içinde bulunduğu birimdir. Her iki yılda bir düzenli olarak toplanmakla birlikte sıra dışı gelişen bir konu ile ilgili olarak olağanüstü toplantılar yapabilir. Yapılan bu toplantılar, IMO konferansı olarak adlandırılmıştır. Genel kurul ayrıca, IMO'nun genel politikalarını belirlemekten sorumludur. Genel kurulun diğer görevleri ise bütçenin düzenlenmesi ve finansal düzenlemelere karar vermektir.

3.1.1.1.2. Konsey

Konsey, meclis'in her olağan oturumunun ardından iki yıllık dönemler için meclis tarafından seçilir.

Konsey, IMO'nun yürütme organıdır ve organizasyonun çalışmalarını denetlemekten Meclis'e bağlı olarak sorumludur. Meclis oturumları arasında konsey, sözleşme'nin 15. maddesi ile meclis'e ayrılan deniz güvenliği ve kirliliğin önlenmesine ilişkin hükümlere tavsiyelerde bulunma işlevi dışında, meclis'in tüm işlevlerini yerine getirir.

Konseyin diğerk görevleri;

- Örgütün organlarının faaliyetlerini koordine etmek;
- Teşkilatın taslak çalışma programını ve bütçe tahminlerini dikkate almak ve bunları Meclise sunmak;
- Komitelerin ve diğerk organların raporlarını ve tekliflerini almak ve bunları uygun şekilde görüş ve önerilerle meclise ve üye devletlere sunmak;
- Meclisin onayına bağılı olarak genel sekreteri atamak;
- Örgütün diğerk örgütlerle ilişkisine ilişkin anlaşmalar veya düzenlemeler yapmak;

şeklinde sıralanmaktadır.

Konsey üyeleri:

Kategori (a): Uluslararası denizcilik hizmetleri sağlamaya en fazla katkıda bulunan 10 Devlet: “Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Norveç, Panama, Kore Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri.”

Kategori (b): Uluslararası deniz ticaretinde en büyük ilgiye sahip 10 Devlet:

“Arjantin, Avustralya, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İspanya ve Birleşik Arap Emirlikleri.”

Kategori (c): Yukarıda (a) veya (b) kapsamında seçilmeyen, deniz taşımacılığı veya seyrüsefer konusunda özel çıkarları olan ve konseye seçilmesi dünyanın tüm önemli coğrafi bölgelerinin temsilini sağlayacak 20 Devlet: “Bahamalar, Belçika, Şili, Kıbrıs, Danimarka, Mısır, Endonezya, Jamaika, Kenya, Kuveyt, Malezya, Malta, Meksika, Fas, Peru, Filipinler, Singapur, Güney Afrika, Tayland ve Türkiye.”

2008 ve 2019 yıllarında aralarında Türkiye'nin de bulunduğu kategori (C) de ise kategori (A) ve (B) de seçilmemiş olan, deniz taşımacılığı ve seyr-ü sefer ile ilgili özel çıkarları olan, konseyde dünyanın bütün önemli coğrafi alanlarının temsilini sağlamak amacıyla seçilen 20 ülke bulunmaktadır.

3.1.1.1.3. Deniz emniyeti komitesi (MSC)

Organizasyona üye ülkelerin tamamından oluşan deniz emniyeti komitesi, organizasyonun en yüksek teknik organıdır. Kuruluş sözleşmesinde komitenin görev alanı: "Gemilerin seyir yardımcıları, gemi inşası ve teçhizatları ile donatılması, denizde çatışmayı önleme kuralları, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, emniyet prosedürü ve gereklilikleri, hidrografik bilgiler, seyir kayıtları ve deniz emniyeti ile ilgili herhangi bir hususu dikkate

almak; güvenlik prosedürleri ve şartları, hidrografik bilgi, günlük defterleri ve seyir defterleri, deniz kazası araştırmaları, kurtarma ve deniz güvenliği ile doğrudan ilgisi olan her türlü hazırlığı yapmak" olarak tanımlanmaktadır. Komite ayrıca, IMO sözleşmesinin belirlediği görev alanına giren konularda toplantılar düzenleyerek genel kurul tarafından kabul edilebilecek emniyet ile ilişkili muhtemel tavsiye ve rehberleri yayımlar. Genişletilmiş MSC, SOLAS gibi konvansiyonlarda değişiklikler yapılması durumunda üye devletlerin yanı sıra ilgili konvansiyona taraf ülkelerin katılımıyla kararlar alır.

3.1.1.1.4. Deniz çevresini koruma komitesi (MEPC)

Deniz Emniyet Komitesinde olduğu gibi IMO üye devletlerinin tamamının katılımıyla oluşmaktadır. MEPC, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili olarak organizasyon bünyesindeki hususlara ilişkin karar vermeye yetkilidir. Özellikle alt komitelerin hazırladığı sözleşmelerin kabulü veya mevcut sözleşmeler üzerinde yapılacak değişikliklere ilişkin kararları ve sözleşmelerin etkin bir şekilde uygulama alanı bulmasına yönelik tedbirleri almaktan sorumludur.

3.1.1.1.5 Hukuk komitesi (Legal Committee)

IMO'nun bütün üye ülkelerinden oluşmakta olup, görevi kısaca organizasyonun bütün yasal iş ve işlemlerini yürütmek ve düzenlemektir. Komite ilk olarak özellikle Torrey Canyon felaketinden sonra ortaya çıkan hukuki sorunlarla ilgilenmek üzere kurulmuş olup, görev alanı daha sonra genele yayılmıştır.

3.1.1.1.6. Teknik işbirliği komitesi (Technical Co-operation Committee)

Bütün üye ülkelerin katılımıyla oluşmakta olup, organizasyonun bizzat yürüttüğü veya diğer herhangi bir organizasyon ile paydaş olduğu teknik işbirliği projelerinin yürütülmesinden ve örgüt bünyesinde teknik alanlarda vuku bulacak diğer çalışmalardan sorumludur.

3.1.1.1.7. Kolaylaştırma komitesi (Facilitation Committee)

Komite konseye bağlı olarak çalışmakta olup, örgüte üye bütün ülkelerin katılımına açıktır. Deniz ticaretinin çok uluslu bir yapısı olması ve her ülkenin limanlarına gelen gemilerden gemi, personel ve yüklerle ilgili çok çeşitli belge taleplerinin önüne geçilmesi adına tüm bunlara bir standart getirerek gereksiz formaliteler içerecek talepleri engellemek ve bir standart oluşturmak komitenin ana görevi olarak belirlenmiştir.

3.1.1.1.8. Alt Komiteler

Görev alanları itibariyle deniz güvenliği komitesi'ni ve deniz çevresini koruma komitesini çalışmalarında desteklemek ve yapılması planlanan herhangi bir çalışmanın komite önüne gelmeden önce konusuna göre ilgili alt komitede çalışmak ve taslak metnin hazırlanması için gerekli faaliyetleri yürütmek üzere dokuz adet alt komite mevcut olup, bu alt komiteler bütün üye ülkelere açıktır. Alt komite isimleri aşağıda belirtildiği gibidir.

- Seyir emniyeti alt komitesi (Navigatioal Safety-NAV)
- Dizayn ve ekipman alt komitesi (Design and Equipment-DE)
- Dökme yükler-sıvılar -gazlar Alt Komitesi (Bulk Liquid Gas - BLG)
- Yangından korunma alt komitesi (Fire Protection-FP)
- Haberleşme-arama ve kurtarma alt komitesi (COMSAR)
- Dengeleme -yükleme sınırı ve balıkçı teknelerinin emniyeti alt komitesi (Stability and Load Line and Fishing vessel Safety-SLF)
- Vardiya tutma ve eğitim standartları alt komitesi (Standardization Training ang Watchkeeping-STW)
- Bayrak devleti uygulamaları (Flag State Implementation-FSI)
- Tehlikeli Maddeler, solid yükler ve konteyner (DSC)

3.1.2. Bayrak devleti uygulamaları

Bir gemiye bayrağını taşıma hakkı veren devletin o gemi üzerinde ulusal ve uluslararası kurallara göre yetkili olması, bayrak devleti yetkisi olarak tanımlanmaktadır. Geminin sicil kütüğüne kayıt edilmesi ve bayrak devleti kavramları aynı anlamda olup geminin hangi devletin uyruğunda bulunduğunu belirtmektedir (Churchill, 1999). Bayrak devleti, kendi iç mevzuatında belirlediği uygulama alanlarına göre sorumluluk derecesini ve gemiler ile ilgili hakların nerede nasıl uygulanabileceğini ve belirleyen unsurdur (Eyigün, 2013). UNCLOS'un 90. ve 91. maddelerine göre denize kıyısı olsun veya olmasın her denizcilik idaresi, kendi siciline kayıtlı olan gemilerine açık denizlerde seyr-ü sefer yaptırma hakkına sahiptir. Ayrıca her devletin, kendi ülkesindeki gemilerin sicil kütüğüne kayıt şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları belirlemesi gerekmekte olup bayrak çekme hakkını verdiği gemilere gerekli belgeleri tanzim ederek vermesi gerekmektedir. Sözleşmenin 92. maddesine göre gemilerin tek bir devletin bayrağına tescil edilmesini bazı istisnalar dışında zorunlu kılınmaktadır. Sözleşmenin 217. maddesine

göre ise bayrak devletleri, gerekli standartlara uymayan gemilerin seyir yapmasını yasaklar; sadece uluslararası gereklilikleri karşılayan gemilerine uluslararası formatta sertifika ve belge düzenler.

3.1.3. Bayrak devletin yükümlülükleri ve yaptırımları

Sözleşmenin bazı maddelerinde bayrak devletlerinin yükümlülüklerine ilişkin hususlardan bahsedilse de esas itibarıyla denizcilik idarelerinin bayrak devleti olarak yükümlülükleri sözleşmenin 94. maddesinde belirtilmekte olup aşağıda maddeler halinde sıralanmaktadır:

- 1- “Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacaktır.”
- 2- “Her devlet özellikle;
 - a- Küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeleyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutacaktır;
 - b- Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabıtları ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacaktır.”
- 3- “Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde güvenliği sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri alacaktır:
 - a- Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği;
 - b- Uygulanabilir uluslararası metinleri göz önüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;
 - c- İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi;”
- 4- “Üçüncü maddede sayılan tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları içerecektir:
 - a- Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sörveyörü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrüsefer güvenliği gerektirdiği seyrüsefer araç ve gereçlerinin bulunması;
 - b- Her geminin, özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinelerinin kullanılması; konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabıtlara tevdi

edilmiş olması ve diğer mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinelerine ve donanımına göre yeter sayıda bulunmaları;

- c- Kaptanın, gemi zabitlerinin, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın, denizde can kurtarmaya, çatmaların önlenmesine, kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına ve radyo iletişim hizmetlerinin idamesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri;"

5- "3. ve 4. paragraflarda öngörülen tedbirleri alırken, her devlet, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riyeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak durumundadır."

6- "Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devlet, olayları bayrak devletine rapor edebilir. Böyle bir rapor alan bayrak devleti konuyu soruşturacak ve gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri alacaktır."

7- "Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına mal olan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredecektir. bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır."

Sözleşme, bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemi üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda yargı yetkisini icra edeceğini, her bayrak devletinin kendi bayrağı altındaki gemilerin inşa, teçhizat, denize elverişlilik, donatımı, çalışma koşulları ile ilgili uluslararası emniyet standartlarına uymasını sağlaması gerektiğini bildirmektedir. Bu görevleri yerine getirebilmek için bayrak devletlerinin etkin biçimde sorvey, kontrol ve denetim yapması gerekliliği hususu belirtilmiştir. Ayrıca kendi bayrağını taşıyan gemilerin başka devletlerin vatandaşlarının hayatına mal olan veya deniz çevresine zarar veren deniz kazaları hakkında bayrak devletinin sorumlu tutulacağı yine sözleşmeyle bildirilmektedir.

Sözleşmede yer alan gereklilikler göz önüne alındığında bütün bayrak devletleri için tek tip uygulama metodu geliştirmek pek mümkün gözükmemektedir. Her bayrak devletinin

operasyonel teknik açıdan ve kaynak bakımından farklı kapasiteleri olduğu gözden kaçırılmaması gereken bir olgudur. Örneğin, bazı bayrak devletlerinin uluslararası sefer yapan gemisi bulunmazken bazıları dünya filosunun önemli kısmını oluşturmaktadır. Bununla birlikte bahsedilen bazı bayrak devletlerinin böylesine büyük filoların kontrolünü sağlayabilecek yeterli insan kaynağı bulunmamaktadır. Bir başka nokta ise bazı devletlerinin yükümlülüklerini yerine getirme adına gereken önemi göstermedikleridir. Bu devletler tarafından daha az önem gösterilmesinin ilk sebebinin IMO gibi uluslararası kuruluşların yaptırım gücünün bulunmaması; ikinci sebebinin ise bu devletlerin yapmış oldukları düzenlemelerdeki hatalardan veya eksikliklerden alıkoymak için genel olarak böyle bir mekanizmanın bulunmaması farklı kaynaklarda yaygın olarak savunulmaktadır (Psaraftis, 2002; Knapp ve Franses, 2009; Gianni, 2008; Zwinge, 2011). Bu nedenle, denizde emniyeti sağlamak için asıl sorumluluk bayrak devletlerine ait olsa da bayrak devletleri, aynı zamanda bu gibi durumlarda deniz emniyeti açısından yasal boşlukların ve eksikliklerin kaynağıdır.

Yukarıda belirtilmekte olan nedenlerden dolayı deniz endüstrisinde üç farklı sicil oluşmuştur: Ulusal sicil, uluslararası sicil ve açık sicil-kolay bayrak (FOC - Flag Of Convenience) (Gallagher, 2003). Ulusal kurallar gibi türetilen emniyet, sahiplik, finans, çalışma koşulları ve personel donatımı ile ilgili geçerli kurallar açısından bu siciller arasında çeşitli sınırlamalar vardır (Çelik, Er ve Özok, 2009). Bir FOC seçmek için temel sebep, FOC'lerdeki vergilerin olmayışı veya önemli ölçüde düşük olduğu için sağladığı finansal avantajlardır. Böylece, denizcilik şirketleri kendilerine önemli rekabet avantajları sağlamaktadırlar (Odeke, 2006). Ayrıca FOC'ler, şirketlerin ülke vatandaşı olmayan denizcileri istihdam etmelerine izin vermekte; bu da düşük maliyetli işçi çalıştırarak şirketlere finansal avantajlar sağlamasına olanak vermektedir. Bununla birlikte bu bölümde deniz emniyeti konusu işlendiği için ekonomik yönden bir inceleme yapılmayacak olup emniyet açısından değerlendirilecektir.

Öncelikle FOC'ler, kendi vatandaşı olmasa da sicillerine kayıt imkânı sunmaktadır. UNCLOS'un 91. maddesine göre, bayrak devleti ile gemi arasında gerçek bir bağlantı (genuine link) olmak zorundadır. Dolayısıyla FOC'lerin şartları sağlayıp sağlamadığına dair tartışmalar halen sürse de araştırmacıların büyük kısmı, gerçek bağlantı eksikliğinin, gemilerin genel olarak kontrolünün sağlanmasında büyük bir eksiklik yarattığını düşünmektedir (Shaughnessy ve Tobin, 2016). Uluslararası sözleşmelerin uygulanma

derecesinin FOC'lerin varlığı nedeniyle bayrak devletleri arasında değişkenlik gösterdiği ve birçok geminin faaliyet gösterdiği süre boyunca ülkelerinin limanlarına uğrak yapmadıkları, birçok araştırmacı tarafından ileri sürülmektedir (Cariou ve diğerleri, 2007).

Diğer taraftan bir geminin sicil değiştirmesinde herhangi bir kısıtlama bulunmamasından dolayı gemiler kolaylıkla bayrak değiştirebilmektedir. Bu durum da emniyet ve güvenlik eksikliğine sebebiyet verebilmektedir (Zwinge, 2011). Sicil değişimine bir başka örnek ise geminin geçirmiş olduğu liman devleti denetimi sonucunda tutulduğunda gerçekleşir. Bunun sebebi, bazı bayrak devletlerinin kurallarının daha esnek oluşudur. Birçok PSC rejiminde denetim sonucu tespit edilen geminin tutuklanmasına sebep olan eksiklikleri giderilmediği takdirde geminin limandan ayrılmasına izin verilmemektedir. Ancak gemiler, uluslararası konvansiyonlarda bayrak devletinin takdirine bırakılan hususlar olması nedeniyle bu boşluktan, bayrak değiştirmek suretiyle faydalanabilmektedir. Bunun sebebi ise yinelemek gerekirse bazı bayrak devleti kurallarının diğerlerine kıyasla daha esnek oluşudur.

FOC'lerin, bayrak devleti olarak genellikle ulusal ve uluslararası kuralların gerekliliklerinin yerine getirilip getirilmediğini kontrol etmek ve izlemek için hemen hemen hiçbir organizasyon yapısı veya kaynağı bulunmamaktadır. Diğer taraftan belirtmek gerekir ki Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu'na göre emniyet yönetimi ve çevrenin korunmasına ilişkin olarak etkili bir politika oluşturmak, gemi işletmecilerinin ana sorumluluğundadır. Denizcilik dünyasında önemli konvansiyonların çıkmasına veya önemli kararların alınmasına neden olan büyük deniz felaketlerinin FOC Bayraklı gemi kaynaklı oluşu, FOC'lerle ilgili endişelerin belki de kaynağı olarak gösterilebilir. Örnek olarak Marshall Adaları Bayraklı “Deepwater Horizon”, Bahama Bayraklı “MT Prestige”, Liberya Bayraklı “MT Torrey Canyon”, “Amoco Cadiz” ve “Sea Empress”, Malta Bayraklı “MT Erika”, St. Vincent Bayraklı “MS Herald of Free Enterprise” gemileri gösterilebilir. Bahsedilen FOC bayraklı gemiler, denizcilik sektöründe en kötü üne sahip gemiler arasındadır. Hepsi birer felakete sebep olmuş; hem deniz emniyetine hem de çevreye ciddi boyutta zarar vermiştir. Uluslararası düzenlemelerin birçoğu da bu kazalardan sonra kabul edilmiş veya görüşülmeye başlanmıştır. Shaughnessy ve Tobin'e göre deniz çevresine en büyük olumsuz etkiyi, FOC bayraklı gemiler vermiştir. Ayrıca FOC'ler, denizlerdeki petrol kirliliğinin ana nedenidir (Shaughnessy ve Tobin, 2016).

Sözleşmenin 217. maddesinde ise denizcilik idarelerine yükümlülükleri kapsamında bazı yaptırım yetki ve sorumlulukları yüklenmektedir.

İdarelerin kendi siciline kaydettiği gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi, minimuma indirgenmesi ve olası kirliliklerin kaynağının kontrol edilmesi için taraf oldukları sözleşme, kanun ve düzenlemelere gemilerin riayet etmelerini sağlamaları gerekmektedir. Olası kural ihlalleri hakkında, ihlalin yapıldığı konuma bakılmaksızın kanun ve düzenlemelerin etkin şekilde uygulanmasını sağlamakla yükümlü olup gerekirse gemileri denize elverişli duruma gelinceye kadar seferden men etmek üzere uygun tedbirleri alma konusunda idarelere yaptırım yetkisi verilmektedir.

Aynı maddede sözleşme Bayrak devletlerine sicillerine kaydettiği gemilerin omurga tarihleri dikkate alınmak suretiyle tabi oldukları teknik kurallar çerçevesinde denetim yaparak uygun bulunması halinde taşıması zorunlu olan belgeleri tanzim etme sorumluluğu yüklemekte olup verilen bir belgenin uygunluğunun belirli zaman dilimlerinde devam edip etmediğini kontrol edilmesini istemektedir.

IMO'ya üye olan bir hükümet, IMO Konvansiyonunu kendi ulusal hukukunun bir parçası yapmayı ve onları uygulamayı kabul ettiğini beyan etmiş olur. Böylelikle IMO üyesi ülkeler bayrak devleti denetimlerini bu usullere uygun olarak yapmayı da taahhüt etmiş olurlar.

3.1.4. Liman devleti denetimi

Bayrak devletlerine Bölüm 2.2.' de bahsedilen sorumluluklar yüklenmiş olsa da tüm bayrak devletlerinin siciline tescilli bulunan gemilerine aynı özenle uygulama yapmamış olması ve nihayetinde denizyolu ile yapılan yük taşımacılığının ticari bir faaliyet olması, donatanları ticari ve ekonomik kaygılar nedeniyle maliyetleri düşürmek adına kolay bayraklara geçme yoluna itmiş ve bu vesile ile gemilerin emniyet ve güvenlik bakımından aynı performansı gösteremediği anlaşılmıştır. Denizlerde uluslararası kod ve kurallara göre denetim ve belgelendirme faaliyetlerinin temelini teşkil eden bayrak devleti denetimlerinin istenilen düzeyde tam anlamıyla etkin ve verimli yapılmaması, denizde can ve mal emniyeti, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi, çalışanların hak ve çıkarları gibi kontroller bayrak devleti denetim mekanizması ile istenilen düzeyde tesis edilememiştir. Serbest rekabete aykırı olan ve gemilerin emniyetli seyr-ü sefer yapabilmesi adına uygulamalarda karşılaşılan bu aksaklıklar nedeniyle "Liman Devleti Denetimi" mekanizması oluşturulmuştur.

Liman devleti kontrolünün ana gayesi, denetim yapılan gemilerin inşa tarihi, cinsi, taşıdığı yük vb. özelliklerine göre tabi olduğu uluslararası kurallara ve ulusal mevzuattaki yükümlülüklerine uygunluğunu sağlamaktır. PSC, liman devletine limanlarına gelen kendi bayrağı dışındaki yabancı bayraklı gemileri denetleme imkanının sunulduğu ve denetim neticesinde majör bir uygunsuzluk tespit edilmesi halinde bu gemileri tutma-alıkoyma imkanı sunan bir mekanizmadır (Hare, 1997). Liman devleti yetkisi, çoğunlukla denetleme, takip ve sonuç olarak uyulması zorunlu kuralların ihlal edilmesi durumunda ceza veya yaptırım uygulanması konularında devletin gücüyle ilgilidir. Cuttler, PSC'yi gemi kaynaklı deniz kirliliği kapsamında incelemiş, PSC'yi proaktif bir eylem olarak görerek eylemlerin, kazaların ve kirliliğin önüne geçilmesi adına önemine dikkat çekmiştir (Cuttler, 1995).

Liman devletleri, yetkisini çoğunlukla UNCLOS Sözleşmesinin 216. ve 218. maddelerinden almaktadır. Ayrıca sözleşmenin kıyı devletlerinin haklarını içeren 25. maddesine göre “yabancı gemilerin iç sulara doğru ilerlemesi veya iç sular dışındaki bir liman tesisine uğraması halinde devlet, iç sulara giriş veya liman tesislerine uğramak için belirlenen şartların bu gemiler tarafından her türlü ihlalini önleyecek tedbirleri alma hakkına sahiptir. Esasen uygulama yetkisi ile ilgili olan bu madde aynı zamanda liman devletinin düzenleme yetkisini de içermektedir” (Okur, 2008). Bununla birlikte PSC, esas itibarıyla gemilerin teknik ve operasyonel bakımdan denetlenmesidir. Liman devleti kontrolü, devletlerin, limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere yönelik gemilerin genel ve donanım olarak durumunun uygunluğunun test edildiği ve uluslararası kurallara uygun olarak donatıldığının ve işletildiğinin tespit edilmesi adına yapılan denetimlerdir (IMO-PSC, 2019).

Daha önce de belirtildiği üzere UNCLOS Sözleşmesi, denizlerde emniyetin sağlanması adına ana sorumluluğu bayrak devletlerine vermiştir. 1970'li yıllardan önce birçok bayrak devletinin çeşitli nedenlerle bayrakları altındaki gemilere karşı yetkilerini kullanamadığı gözlemlenmektedir (Cariou ve diğerleri, 2007; Bang, 2009; Fan ve diğerleri, 2014). Ayrıca kolay bayrakların bayrak devleti olarak kontrol mekanizması geliştirmek adına yeterli kaynaklara sahip olmadığı birçok araştırmacı tarafından dile getirilmektedir. Örneğin birçok gemi, bayrağını taşıdığı ülke limanlarına uğrak yapmadan servis ömrünü tamamlamaktadır. Birçok bayrak devletinin, gemilerinin kondisyonunu denetlemek adına ülkelerinin sınırları dışına personel gönderememesi nedeniyle bu ve benzeri durumlar, bayrak

devletlerinin birtakım gemiler üzerinde yetkilerini kullanamamasının birer örneğini oluşturmaktadır.

Deniz emniyetinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi konularında ana sorumluluk bayrak devletlerine ait olduğu daha evvel de belirtilmiştir. Ancak yine bahsedildiği üzere birtakım gemilerin servis ömrü boyunca bayrağını taşıdığı ülkenin karasularına uzun yıllar uğrak yapmaması, bayrak devletlerinin bu gemilerin asgari standartları taşıyıp taşımadığını tespit etmek için gerekli kontrolleri gerçekleştirecek yeterli kaynaktan yoksun olması gibi nedenler bayrak devletlerinin bu konuda yetersiz oluşunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte birçok bayrak devletinin gemilerine yıllık, yenileme gibi zorunlu sürveylerin yanı sıra program dışı sürveyler vb. yapamamasından dolayı gemilerin kondisyonunun yeterli seviyede kalmasını sağlamanın şirket, gemi personeli ve gemi ile ilgili diğer kişilerin ana sorumluluğunda olduğunu belirtmek gerekmektedir.

Vorbach, standart altı gemileri elimine etmenin üç temel prensibe dayandığını belirtmektedir: "şeffaflık, öz düzenleme ve sanayi için teşvikler yaratma" (Vorbach, 2001). 1970'lere kadar belirtilen üç prensibin ikisinin varlığından bahsedebiliriz: "Şeffaflık" ve "teşvik". Örneğin liman devletleri, standart altı gemilere dikkat çekmek için şeffaflık prensibini kullanmaktaydı. Amaç, bu gemilerin küresel piyasada büyümesinin önüne geçmektir. Bölgesel liman devleti kontrolleri rejimleri arasındaki bilgi paylaşımı da yine bu konuda örnek olarak gösterilebilir. Diğer taraftan deniz emniyetinin sağlanması konusuna önem gösteren gemi sahiplerine veya işletenlere teşvikler yaratılarak rekabette kendilerine önemli avantajlar sağlanmıştır. Bununla birlikte sektör, deniz emniyetini sağlamak için üçüncü bir prensibin yani öz düzenlemenin olması gerektiğinin farkına varmıştır.

PSC mekanizması, birçok araştırmacı tarafından çeşitli yönleriyle incelenmiştir. Odeke, PSC'nin uluslararası kural oluşturma konusunda sadece bir rolünün olmadığını düşünmekte; PSC'nin gemi işletmecilerinin eşit şartlarda denetlenmemesi neticesinde gemileri tarafından kazanılan haksız ekonomik avantajları ortadan kaldıran bir araç haline geldiğini savunmaktadır (Odeke, 2006). Li ve Zheng'e göre PSC'nin görevi, standart altı gemileri tespit ederek gemi kazalarını engellemektir (Li ve Zheng, 2008). Vorbach, standart altı gemilerin faaliyetini engellemek amacıyla PSC'yi, endüstrinin "iç düzenleme" işlevinin bir reaksiyonu olarak tanımlamaktadır. Yine, yürürlükteki kuralların uygulanmasındaki eksiklikleri kapatmak adına emniyetin sağlanması açısından PSC'yi dördüncü araç olarak belirtmektedir.

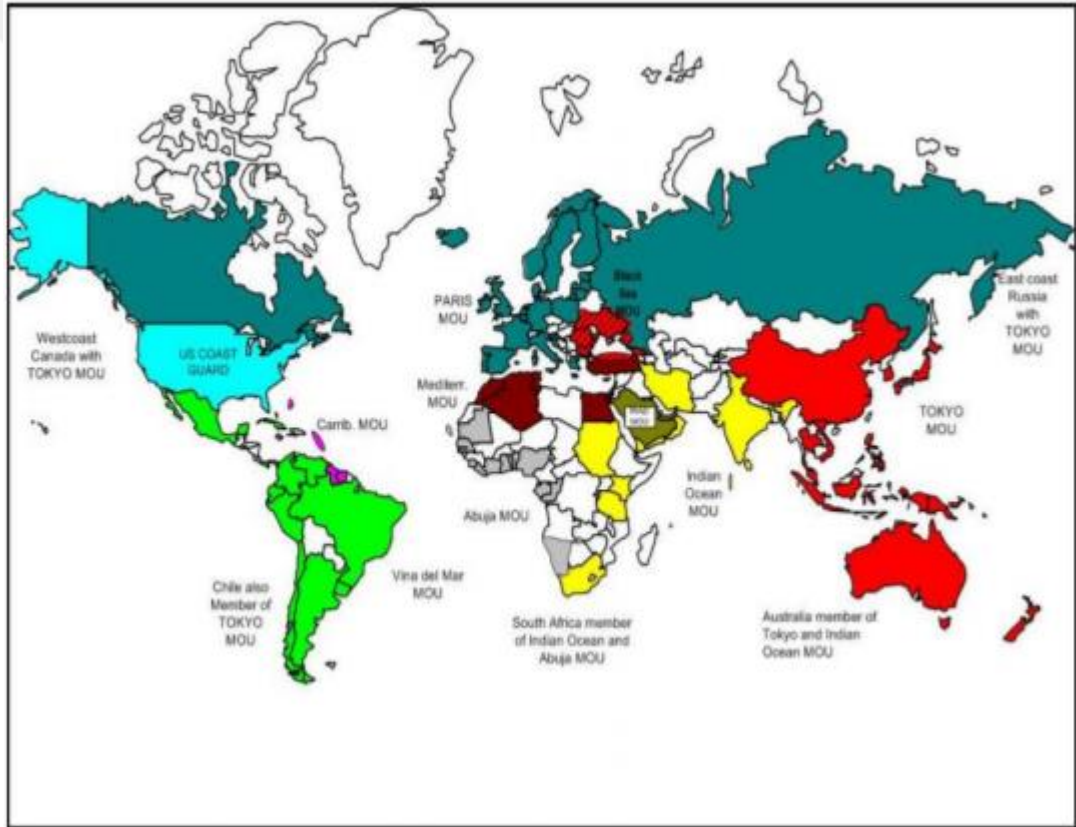
(Vorbach, 2001). Örneğin, bir bayrak devleti sorumluluğunu tam olarak yerine getirmediğinde, bir şirket daha fazla kâr sağlamaya çalışıp gemilerini asgari standartları tam olarak karşılayamayacak seviyede donattığında, gemilerini nitelikli veya eğitilmiş olmayan personelle donattığında veya gemilerini tersanede asgari standartlara uymayan teçhizatlarla donatması durumlarında PSC, bu tip eksiklikleri denetlemek ve tespit etmek için son mekanizma olarak değerlendirilmektedir. Bu sayede PSC mekanizması, sistemdeki boşlukları ve haksız rekabet avantajlarını azaltmak için başka bir amaca da sahiptir (Knapp ve Franses, 2007). PSC, bayrak devletlerinin veya özel denizcilik şirketlerinin uluslararası sözleşmelerdeki zorunlu yükümlülüklerini yerine getirmediği durumlara tepki ve aynı zamanda kontrol mekanizmasıdır (Cariou ve diğerleri, 2007). Li ve Zheng, PSC'nin emniyet ağının son unsuru olarak denizcilik sektörüne girdiğini belirtmektedir (Li ve Zheng, 2008). Knapp ve Franses'e göre ayrıca deniz kazası olma riskini de azaltmaktadır (Knapp ve Franses, 2007). Li ve Zheng, 1973-2003 yılları gemi kazalarının her yıl ortalama %5 azaldığını ifade etmektedir (Li ve Zheng, 2008). Özetle PSC ile deniz emniyetine ve gemi kaynaklı çevre kirliliğinin engellenmesine önemli ölçüde katkı sağlandığı, standart altı gemilerin sağlamış olduğu haksız rekabet avantajlarının ortadan kaldırıldığı konusunda literatürde ortak bir düşünce mevcuttur.

Batı Avrupa'da bulunan birkaç denizcilik idaresi tarafından "Hague Mutabakatnamesi" 1978 yılında geliştirildi. Anılan kuruluş, genel anlamda Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından tesis edilen 147 nolu konvansiyona uygun olarak gemideki yaşam ve çalışma koşullarının gereklerinin yerine getirilmesi konusunda faaliyet göstermiştir. Ancak bahse konu "Hague Mutabakatnamesi" 1978 yılı mart ayında uygulama alanı kazanmak üzereyken "Amoco Cadiz" isimli petrol tankerinin karaya oturması sonucu gemiden sızan petrolün Fransa kıyılarında büyük çapta katastrofik petrol kirliliği meydana gelmiştir. Bu olay, insanların tepkisine yol açmış ve deniz emniyeti ile ilgili çok daha ağır konvansiyonların getirilmesi ve yürürlüğe konulması için dünyada ve Avrupa'da güçlü destek bulmuştur. Bu baskılar sonucunda kapsam genişletilerek denizde emniyetin sağlanması, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, gemide yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi konuları mutabakata eklenmiştir. Ardından Paris'de 14 Avrupa ülkesinin katılımıyla düzenlenen toplantıda "Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Paris Memorandumu)" Ocak 1982 yılında imzalanarak 1 Temmuz 1982 yılında yürürlüğe girmiştir (Paris MoU, 2019). Bu

memorandum, daha önce de belirtildiği üzere ilk bölgesel liman devleti kontrolü rejimi olma özelliği taşımaktadır. 1982'de Paris MoU kurulduktan sonra, denizcilik endüstrisi ve özellikle kural koyucular, PSC'nin sadece bayrak devleti uygulamalarındaki boşlukları doldurmak için bir mekanizma olmadığını aynı zamanda standart altı gemilerin tespitinde de etkin bir rol oynadığını gözlemlemiştir (IMO, 2016a). Sonrasında IMO'nun, Kasım 1991'de Res. 18A.682 (17) sayılı “Gemi ve Atıklarının Kontrolünde Bölgesel İşbirliği” kararı ile uluslararası standartların iyileştirilerek standart altı gemilerin elimine edilmesi, bu sayede deniz emniyetinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi uğraşlarına önemli katkılar sağlanması adına tüm dünyada 1982 yılında Avrupa Bölgesinde kurulan Paris MoU örnek alınarak bölgesel liman devleti denetimi rejimleri kurulması önerilmiştir. Bölgesel iş birliğinin arkasındaki ana fikir, standart altı gemilere daha etkin biçimde odaklanmak ve aynı bölgede fakat farklı ülke limanlarına uğrak yapan gemilerin denetimi için liman denetimi görevlilerine fazladan iş yükü getirmemenin yanı sıra denetimlerin tamamlanması için belirli zamana ihtiyaç duyulmasından dolayı bu konuda gemilerin gereksiz yere beklemesinin önüne geçmektir (Paris MoU, 2019). IMO, daha sonra PSC uygulamalarının dünya genelinde ortak olmasını sağlamak için PSC prosedürleri rehberi'nin ilk versiyonunu yayımlamıştır. 6 Aralık 2017 tarihinde kabul edilen ve şu an yürürlükte olan IMO Res. A.1119 (30) söz konusu prosedürlerin son halini içermektedir. Bu gelişmeler ışığında bölgesel anlaşmalar imzalanmış olup mevcut durumda 9 ayrı bölgesel PSC rejimi bulunmaktadır. Aşağıdaki listede rejimlerin isimleri, kapsadığı coğrafi bölge ile birlikte sıralanmakta olup harita üzerinde şekil 1 de ayrıntılandırılmıştır:

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

Ülkemiz bu bölgesel memorandumlardan Karadeniz Bölgesi (BS MoU) ve Akdeniz Bölgesi (Med MoU) memorandumlarına üyedir. Karadeniz kıyılarında bulunan limanlarımıza gelen gemilere BS MoU; İstanbul, Ege ve Akdeniz kıyılarımızda bulunan limanlarımıza gelen gemilere ise Med MoU kapsamında PSC faaliyetlerini icra etmektedir. Ülkemiz dış ticaretinin ise yaklaşık olarak %95'i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Ayrıca gerek ulu önder Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" vecizesinden hareketle ülkemiz, bir denizci ülke olma iddiasından vazgeçmemiş, ve bu iddiasını gerçekleştirme yolunda emin adımlarla ilerlemektedir (DM, 2014).



Şekil 1. Bölgesel liman devleti denetimi uygulamaları (Öztürk ve Gökdemir Işık 2016'dan alınmıştır).

3.1.4.1. Avrupa Birliği'nde liman devleti uygulamaları

Daha evvel değinildiği üzere denizlerde emniyetin temini için sözleşmelerle uygulama alanı bulan uluslararası kuralların yürürlüğe girmesi, bu sözleşmeleri imzalamak suretiyle

sözleşmelere taraf olan ve iç mevzuatlarında geçiren devletlerin denizcilik idarelerinin sorumluluğundadır. Yukarıdaki bölümlerde değinildiği üzere liman devleti denetimlerinin ortaya çıkış sürecinde, devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemilere yaptıkları denetimlerin yetersiz olduğunun görülmesi ve bunun üzerine uygulamaya konulan liman devleti uygulamalarında denetimlerin daha şeffaf bir şekilde yapılması fikri ilk önce Avrupa Birliği ülkelerince öne sürülmüş, bunun neticesinde ise "Paris Liman Devleti Denetimi Rejimi" AB' de uygulamaya konulmuştur.

AB'de deniz emniyetine ilişkin hususlar paketler halinde yürürlüğe girmiştir, bunlardan en sonuncusu ve hali hazırda yürürlükte olan Erika III paketi kapsamında "Liman Devleti Kontrolü Hakkında 23 Nisan 2009 Tarihli ve 2009/16/At Sayılı Avrupa Parlamentosu Ve Konsey Yönergesi" çerçevesinde Paris MoU liman devleti denetimleri gerçekleştirilmekte olup 2011 yılında yeni denetim rejimi adıyla uygulama alanı bulmuştur. Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından yönetilen sistemde mevcut uygulamaların anlaşılması ve özümsemesi için Avrupa Birliği'nin liman devleti kontrolü düzenlemesinin iyi anlaşılması önemli bulunmaktadır. Bu kapsamda liman devleti kontrolü hakkında bahse konu yönergenin detayları aşağıdaki detaylandırılmıştır.

3.1.4.2. Liman devleti kontrolü hakkında avrupa parlamentosu ve konsey yönergesi

Yönerge; denizlerde emniyet, güvenlik ve deniz çevresinin korunmasını ve tüm gemilerde gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin uluslararası ve ilgili topluluk hukukuna uyumun arttırılmasını; liman devleti tarafından gemi kontrollerine ilişkin ortak kriter oluşturulmasını; denetleme ve alıkoyma prosedürlerinde uyum sağlanmasını ve Paris MoU altında uzmanlık ve deneyime katkıda bulunmayı; tüm gemilere geçtikleri denetimler neticesinde çeşitli kriterlere dayalı bir risk profili oluşturulması ve gemilerin risk profillerine uygun bir sıklıkta denetlenmesini amaçlamakta; Avrupa Birliği ve Paris MoU bölgesinde uygulanan denetimlere dayalı bir liman devlet kontrolünün Topluluk kapsamında uygulanmasını hedeflemektedir.

Yönerge; liman devleti denetimlerinin ruhu gereği AB'ye üye devletlerin liman demirleme sahasında demirlemiş olan veya limanlarına yanaşarak yükleme, tahmil ve tahliye yapan gemilere ve bu gemilerde görev yapan gemiadamlarına uygulanmakta olup, uluslararası konvansiyonlar ile kapsam dışında tutulmuş olan; askeri gemiler, balıkçı gemileri, hizmet

gemileri, ilkel yapılı ahşap tekneler, pleasure yat olarak bilinen özel tekneleri ve devlet gemilerini denetim rejimi kapsamı dışında tutmaktadır.

Yönerge paris memorandumuna temel teşkil edecek şekilde;

- Denetleme sistemi ve idarelerin sahalarına gelen gemileri yıllık olarak denetleme sorumluluğu,
- Üye devletlerin denetleme yükümlülüklerine uyum şartları,
- Üye devletlerin denetleme yükümlülükleri ve denetimlerin dengeli paylaşılması bakımından hesaplama yöntemleri,
- Gemiler tarafından gerçekleştirilen varış bildirimi,
- Gemi risk profilinin hesaplanması ve yayımlanması,
- Denetim periyotlarının sıklığı,
- Limanlara gelen gemilerden öncelikli denetim gerektiren gemiler ve denetlenecek gemilerin seçilmesi prosedürü,
- Başlangıç denetimi ve detaylı denetimlerde dikkat edilecek hususlar,
- Denetimin hangi koşullarda genişletileceğine ilişkin hususlar,
- Denetim esnasında sörveyör tarafında uyulması gereken emniyet kurallarına ilişkin prosedürler,
- Gemilerin risk profili ve tutulma periyotlarına göre AB üyesi devletlerin limanlarına giriş yasağı getirilmesi ve bu giriş yasağının kaldırılma koşullarına ilişkin husus ve usuller,
- Denetim neticesinde sörveyör tarafından hazırlanacak denetim raporu ve raporun teslimine ilişkin hükümler,
- Gemiler hakkında yapılan ihbarlar ve bu ihbarların değerlendirilmesine ilişkin hükümler,
- Gemide tespit edilen eksikliklerin kapatılması ile gereksiz yere tutulma yaşanması halinde donatan, işleten veya temsilcisinin tazminat hakkı ve ispat yükümlülüğü,
- Gemi donatanı, işleteni veya temsilcisinin olası alıkonma veya giriş yasağı getirilmesi halinde itiraz ile temyize gitme hakkında hükümler,
- Gemilerin denetleme ve olası tutulmaları halinde takip edilecek süreç,
- Denetim yapacak sörveyörlere ilişkin etik kuralları ve mesleki deneyim gereklilikleri,

- Gemilerin denetim verileri ve sonuçlarının girilerek yayımlanacağı veri tabanının oluşturulmasına ilişkin hükümler,
- Gemi işletenlerinin risk profillerinin hesaplanarak bunların umuma duyurulma prosedürleri,
- Gemilerin tutulması halinde masraflara ilişkin ödeme hükümleri,

konu başlıklarından oluşmaktadır.

Yönerge içeriği ile ilgili olarak konu ile ilgili özellikle gemilerin bildirim, denetim risk profili, denetlenecek gemilerin seçimi, denetleme ve tutulma koşulları aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır:

a. Her gemi Memorandum metni Ek 12 ile bildirilen gerekleri yerine getirmekle mükelleftir.

b. Bilgi sistemindeki her bir gemiye Memorandum metni Ek 7 esas alınarak bir geminin denetim önceliği, denetim aralıkları ve denetim kapsamı belirlenerek risk profili belirlenir. İdareler denetim için seçilen gemilere Memorandum metni Ek 8’ de yer alan şemaya göre öncelik verir.

c. Denetimler Memorandum metni Ek 6 göz önüne alınarak belirlenmiş sorumluluk altında, idarece yetkilendirilmiş, işinde uzman ve eğitimli personelce yerine getirilir. İdarece gerekli profesyonel uzman sağlanamaması durumunda o idarenin liman devleti kontrol elemanına gerekli tecrübe ve deneyimin sağlanmasında yardımcı olunur. Her bir liman devleti denetimi personeli liman devleti denetimi görevlisi olarak yetkilendirildiğine dair onaylanmış bir kimlik belgesi taşır.

ç. Her bir idare tespit edilen tüm eksikliklerin giderilmesinde, gerekli emniyetin sağlanmasına gayret edecektir. Emniyet, sağlık ve çevreye açıkça zararlı olacak eksiklikler dışındaki tüm eksikliklerin giderilmesinde mümkün olan tüm çabaların yerine getirilmesi koşuluyla gemi eksikliklerin giderilebileceği limana yönlendirilir. Eksikliklerin emniyet, sağlık ve çevreye açıkça zararlı olması durumunda, bölüm 3.2.6.’nın (g) maddesinde belirtilen haller dışında, geminin seyre çıkmasından evvel tehlikenin bertaraf edildiğinden emin olunmalıdır. Tek başına veya diğer eksikliklerle birlikte operasyonun devamını tehlikeye sokacak bir eksilikten ötürü geminin operasyonunun yasal olarak durdurulabildiği veya geminin tutulabildiği uygun bir harekette bulunulur. Uygun hareketin liman devleti

denetimi görevlisince belirlenmesinde liman devleti denetimi komitesi talimatı kılavuzluk eder.

d. Geminin bir limana seyrinde veya kargo operasyonları sırasında kaza sonucu meydana gelen zarar sebebiyle tutulmaya sebep yerlerde tutulmama talebi aşağıdaki koşulların sağlanmasıyla onaylanır;

- İlgili sertifikaların onaylanmasından sorumlu yetkilendirilmiş kuruluşlar veya görevlendirilmiş uzmanın bayrak devletine bildirimini ile ilgili SOLAS'ın Yönetmelik I/11(c) de yer alan yükümlüklerinin dikkate alınması,

- Limana girişin öncesinde veya hemen akabinde bir hasar meydana gelmiş, gemi kaptanı veya donatanı bayrak idaresinin gerekli bildirimleri ile ilgili bilgi ve zararı ve kaza durum detaylarını ibraz etmiş olması,

- İdareyi tatmin edecek uygun düzeltici işlemlerin yapılması,

- İdarenin kanaatine sunulan çevre, sağlık ve emniyete açık tehlikeler oluşturacak eksikliklerin giderilmesi işlerinin tamamlandığından idarece emin olunması

e. Geminin ve ekipmanın, aynı zamanda gemi adamlarının ve gemi adamlarının yaşama ve çalışma koşullarının genel durumunun hesaba katıldığı detaylı bir denetimin sonucunda geminin açık bir biçimde standart altı olduğu istisnai durumlarda, İdare bir denetimi erteleyebilir. Denetimin askıya alınması geminin ilgili mevzuat hükümlerine uyduğundan emin olmak için ilgili tarafların gerekli adımları atmasına değin sürebilir. Bir denetimin askıya alınması evvelinde İdare liman devleti denetimi Komitesi talimatında tanımlandığı üzere pek çok kısımdaki geminin alıkoyulabileceği eksiklikleri tutanak altına almış olmalıdır.

f. Bir tutulmanın olması durumunda idare derhal denetimin raporunu içeren yazıyla bayrak devletini haberdar eder. Aynı şekilde bayrak devleti adına ilgili sertifikaları onaylayan yetkilendirilmiş kuruluş uygun bulunan hallerde haberdar edilecektir.

g. Bölüm 3.2.6.'nın (ç) maddesinde belirtilen bir tutulmaya sebep olan eksikliklerin denetim limanında giderilemediği yerlerde, idare liman devleti denetimi komitesi talimatına uygun olarak geminin en yakın tamir bakım tersanesine gitmesine müsaade edebilir. IMO yönetmelik A. 744(18)'e uyum ya da geminin belgelendirme veya geminin yapısal bozukluğu ve olumsuzluğu ile ilgili bir eksiklikten dolayı geminin bir tamir limanına gönderilmesi kararının verildiği yerlerde, idare geminin seyre çıkmasından evvel tutulma limanında liman

devleti denetimi komitesi talimatında belirtildiği şekilde zaruri bir kalınlık ölçümü talep edebilir. Seyir kayıt sistemi ile donatılmamasından ötürü gemi tutulmuş ve bu eksiklik tutulma limanında kolayca düzeltilemez ise idare eksiliğin en fazla 30 gün içerisinde tamir edileceği veya düzeltilebileceği tutulma limanına en yakın uygun bir bakım onarım tersanesine geminin gitmesine izin verilebilir.

ğ. Bölüm 3.2.6.'nın (f) ve (g) maddelerindeki hükümler Liman devleti denetimi ile ilgili bildirim ve tebliğ prosedürü kapsamında uluslararası örgütlerce oluşturulan ilgili prosedür ve kanunun gereklerine hâlel getirmeksizin uygulanır.

h. İdareler denetimin sonunda yapılması gereken her türlü işlemin detaylarını ve denetim sonuçlarını gemi kaptanına bildirmelidir.

1. Bir geminin tutulmasına açık neden olan bir kanunun gerekleri ile ilgili olarak bölüm 3.2.6."nın (a) maddesinde belirtilen her türlü denetim onaylandığında, denetimle ilgili tüm masraflar liman devletindeki acentesi veya işleteni veya donatanınca karşılanır. İdarece gemi donatanı veya işleteninden denetimlerle ilgili tahsil edilen tüm masraflar memorandum metni Kısım 4"deki hükümler altında icra edilir. Ulusal kanunlara tabi masrafların geri ödemesi için yeterli bir teminat verilmedikçe veya ödemenin tamamı yapılmadıkça tutulma işlemi kaldırılmaz.

i. Bir geminin liman devletindeki acentesi veya işleteni veya donatanı tutulma kararı karşı bir temyiz hakkı vardır. İtiraz tutulmanın askıya alınmasını engellemez. İdare gemi kaptanına temyiz hakkını uygun bir şekilde izah edecektir.

j. Memoranduma tabi kontrol olduğunda, idareler geminin gereksiz yere tutulmasının önüne geçmek için mümkün olan tüm çabasını gösterecektir. Memorandumdaki hiçbir şey gereksiz tutulmadaki tazminatla ilgili kanunların hükümlerince verilmiş hakları etkilemez. Herhangi bir durumda bahse konu gereksiz tutulmanın kanıtlama yükümlülüğü gemi sahibine veya donatanın elindedir.

Başlangıç denetimi sırasında geminin kondisyonu hususunda, açık sebepler olduğu düşünüldüğünde gemiye detaylı denetim uygulanır. Detaylı denetim için açık gerekçelerin vuku bulunduğu ve riskli görülen alanlarda yapısal kondisyon, su ve hava sızdırmazlık durumu, acil durum sistemleri, radyo haberleşme sistemleri, kargo operasyonları, yangın emniyeti, alarmlar, yaşam ve çalışma koşulları, seyir ekipmanları, can kurtarma teçhizatları, tehlikeli

yükler, tahrik sistemi ve yardımcı makineler, kirliliğin önlenmesi hususları kapsamlı bir şekilde tetkik edilir.

Detaylı denetimde ayrıca ILO, ISM ve STCW gibi insani durumlar kapsamlı halde ele alınır. Genişletilmiş bir denetim insanı unsurların da dahil olduğu dokümantasyon, yapısal kondisyon, su ve hava sızdırmazlık durumu, acil durum sistemleri, radyo haberleşme sistemleri, kargo operasyonları, yangın emniyeti, alarmlar, yaşam ve çalışma koşulları, seyir ekipmanları, can kurtarma teçhizatları, tehlikeli yükler, tahrik sistemi ve yardımcı makineler, kirliliğin önlenmesi hususların kontrolünü içermektedir.

Denetim görevlisi kargo yüklerinin elleçlenmesi gibi operasyonların emniyetli şekilde gerçekleşebileceğine emin olmalıdır. Genişletilmiş denetimde ILO, ISM ve STCW konularını da kapsamlı şekilde ele alınır.

Yönergeye göre yabancı bayraklı gemilerin Memorandum bölgesi liman ve demirleme yerlerine geçişinin yasaklanma koşulları aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır;

a. Birden fazla tutulması olan gemilerin giriş yasağı;

a.1. Memorandumun yıllık raporunda gri listede gözüken bir devletin bayrağını çeken geminin tutulmuş veya Memorandum bölgesi içerisindeki demirleme yeri limanda önceki 24 ay süresince ro-ro yolcu ve yüksek hızlı yolcu gemileri hizmetlerinin emniyetli işletilmesi için yapılan zorunlu sürveylerde iki defadan fazla operasyonu engellemiş ise, veya;

Memorandumun yıllık raporunda siyah listede gözüken bir devletin bayrağını çeken geminin tutulmuş veya Memorandum bölgesi içerisindeki demirleme yeri veya bir limanda önceki 36 ay süresince ro-ro yolcu ve yüksek hızlı yolcu gemileri hizmetlerinin emniyetli işletilmesi için yapılan zorunlu denetimlerle iki defadan fazla operasyonu engellenmiş ise her bir idare yabancı bayraklı ticaret gemisinin kendi limanına veya zincirleme alanına girişini yasaklayacaktır.

a.2. Gemi limandan veya demirleme yerinden ayrılır ayrılmaz çoklu tutulmasından giriş yasağı uygulanabilir olacaktır.

a.3. Liman Devleti Denetimi Komitesi talimatındaki koşullar sağlandığında, giriş yasağı emri, emrin onaylandığı tarihten 3 ay sonrası bir zamanda kaldırılabilir. Eğer gemiye ikinci bir giriş yasağı uygulanmışsa, bu zaman 12 ay olacaktır.

a.4. Bir limanda veya demirleme sahasındaki herhangi bir tutulma halinde geminin bir limana veya demirleme sahasına girişı yasaklanacaktır. Bu giriş yasağı emri emrin onaylandığı tarihten 24 ay sonrası bir zamanda;

- Geminin bayrak devletinin tutulma oranı ne gri listede ne de siyah listede yer almadığı,
- Resmi ve klas sertifikalarının memorandum metni Ek 7’de listelenmiş Paris Mou üye devletlerinin bir veya bir kaçınca tanınan kuruluş veya kuruluşlarca onaylandığı,
- Geminin yüksek performansa sahip bir şirket tarafından yönetildiğı,
- Liman Devleti Denetimi Komitesi talimatlarındaki koşulların sağlamış olduğu, koşullarda kaldırılabilir.

Emrin onaylandığı tarihten 24 ay sonrasında yukarıda belirtilen kriterleri sağlamayan her gemiye liman ve demirleme sahasına giriş yasağı süresiz olarak uygulanır.

a.5. Üçüncü bir giriş yasağından sonra bir liman veya demirleme sahasındaki tutulmaya müteakip geminin bir limana veya demirleme sahasına girişı süresiz olarak yasaklanacaktır.

a.6. Girişin reddinden önce idare, geminin bayrak devleti idaresi ile istişarede bulunabilir.

b. Geminin girişı için yasaklanmış diğer durumlar aşağıda yer almaktadır.

- Denetim limanında idarece belirlenmiş koşullara uymaksızın seyre açılan bölüm 3.2.6.’nın (ç) ve (g) maddelerinde belirtilen yabancı bir geminin olduğu,
- Geminin yönlendirilmiş olduğu tamir tersanesine gitmeyerek ilgili kanun hükümlerine uymayı reddeden bölüm 3.2.6.’nın (g) maddesinde belirtilen yabancı bir geminin olduğu.

c. Bölüm 3.2.7.’nin (a) ve (b) maddelerinin uyumu için her idare Liman Devleti Denetimi Komitesi talimatındaki prosedürlere bağlı kalacaktır.

ç. Bölüm 3.2.7.’nin (a) ve (b) maddeleri hükümlerine rağmen, önemli emniyet tedbirleri veya mücbir sebepler olduğu takdirde veya kirlilik riskini minimize etmek veya azaltmak için gemi donatanı, işleteni veya kaptanınca güvenli geçişin sağlanacağına devlet idaresinin tatmin edilmesi durumunda ilgili liman devleti idaresince geminin özel bir limana erişime izin verilebilir.

3.1.5. Avrupa deniz emniyeti ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA)

Erika ve Prestij petrol tankerlerinin katastrofik kazalarının akabinde bir düzenleyici kurum olarak "Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)" kavramı, diğer bazı önemli Avrupa deniz emniyeti girişimleriyle birlikte 1990'ların sonunda ortaya çıkmıştır. EMSA, 1406/2002 sayılı Yönetmelik (EC) tarafından deniz emniyeti ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi alanında komisyona ve üye devletlere önemli bir destek kaynağı olarak kurulmuştur ve sonraki değişiklikler, yetkisini rafine etmiş ve genişletmiştir.

EMSA kurucu yönetmeliğinin 1. maddesinde, ajansın amacının yüksek, tek tip ve etkili bir deniz emniyeti, denizlerde güvenliği, gemilerin neden olduğu kirliliğin önlenmesi ve bunların yanı sıra petrol ve gaz istasyonlarının sebep olduğu deniz kirliliğine müdahalenin sağlanması olduğunu belirtmekte olup, engelsiz bir Avrupa deniz ulaşım alanının kurulmasını kolaylaştırmak için deniz trafiği ve deniz taşımacılığının genel verimliliğine katkıda bulunmak olduğu bildirilmektedir.

EMSA misyonu'nu güvenli, emniyetli, yeşil ve rekabetçi bir denizcilik sektörü için AB denizcilik çıkarlarına hizmet etmek ve Avrupa'da ve dünya çapında denizcilik sektöründe güvenilir ve saygın bir referans noktası olarak hareket etmek; vizyonu' nu ise güvenli ve sürdürülebilir bir AB denizcilik sektörü için mükemmellik merkezi olmaktır şeklinde tanımlanmaktadır. EMSA, Avrupa denizcilik kümelenmesi için yenilikçi ve güvenilir bir ortak ve bilgi merkezi olarak ve potansiyel olarak uluslararası bir referans olmanın ötesinde aynı zamanda Üye Devletlere ve Komisyona hizmet sağlayıcı olarak denizcilik emniyeti, güvenliği, iklim, çevre ve tek pazar sorunları ve görevleri üzerinde çalışmaktadır.

Yönetim Kurulu, genel müdürce yapılan işleri denetlemektedir. Genel Müdürü seçen yönetim Kurulu her bir üye devletten bir, Komisyon'dan dört temsilci ve dört uzmandan ibarettir. Avrupa Birliği olmayan Norveç ve İzlanda, Avrupa Birliği ile EMSA'nın çalışmalarına katılma hususunda anlaşmaya varmışlardır.

IMO' nun almış olduğu kararlar dışında Avrupa Birliği ülkelerinin deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması konusunda Avrupa Komisyonunun alacağı kararlarda destek sağlamaktadır. Komisyonun aldığı kararlar Avrupa Birliği üyesi ve aday ülkelerin denizcilik idarelerin idari kapasitelerini etkilemektedir.

AB'nin klas kuruluşlarını ele alan temel mevzuatı; Erika kazasından sonra da revize edilen 391/2009 sayılı Tüzüğü ve 2009/15/EC sayılı direktifidir. Bu direktifle uyumlu olarak,

Komisyon her iki yılda bir 12 tanınmış klas kuruluşunu değerlendirmektedir. EMSA, Komisyon adına gerekli denetimleri gerçekleştirmek için Komisyon tarafından görevlendirilmiştir. Bu nedenle, EMSA her yıl klas kuruluşlarının merkez ofislerine ve seçtikleri bazı bölgesel ve saha ofislerine ve şüpheli klas kuruluşlarının performanslarını kontrol etmek amacıyla gemilere denetim düzenlemektedir.

3.1.6. Klas kuruluşları

IMO tarafından bayrak Devletlerine; tanınmış kuruluşların (RO'lar) değerlendirilmesi ve yetkilendirilmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) aracılığıyla belirlenen gereksinimlerin uyumlu ve tutarlı bir şekilde küresel olarak uygulanmasına yardımcı olacak bir standart sağlamak; verimli ve etkili bir şekilde RO'ların tutarlı bir şekilde gözetimine yardımcı olabilecek uyumlu, şeffaf ve bağımsız mekanizmalar sağlamak ve bir bayrak Devleti için RO olarak yetkilendirilmiş kuruluşların sorumluluklarını ve genel yetkilendirme kapsamını açıklamak üzere MSC.349 (92) ve MEPC.237 (65) kararları ile RO kod kabul edilerek yürürlüğe konulmuştur.

Bunun yanı sıra, SOLAS Sözleşmesinin Bölüm XI-1, Kural 1 “Deniz Emniyetini Arttırmaya yönelik Özel Tedbirler” başlığı altında zorunlu gerekler olarak “İdare adına hareket eden kuruluşların yetkilendirilmesi hakkında rehber” konulu A.739(18) sayılı karar ile “İdare adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluşların sorvey ve belgelendirme görevlerine ilişkin koşullar” hakkındaki A.789(19) sayılı kararı mevcuttur. SOLAS Sözleşmesine taraf olan devletlerin bahse konu kural uyarınca yetki verdiği yetkilendirilmiş kuruluşları düzenli olarak IMO’ya bildirmesi gerekmekte olup herhangi bir bayrak devletin denizcilik idaresi tarafından yetkilendirilen ve IMO’ya bildirilen bu kuruluşlar diğer idareler nezdinde de tanınmış kuruluş olmaktadır.

Tanınmış kuruluşlardan idarelerin RO kod kapsamında denetim yaparak neticesinde uygun bulunanlara yetkilendirme protokolü ile kendi adına sorvey ve belgelendirme yetkisi verdiği kuruluşlar o idare için yetkilendirilmiş kuruluş olarak geçmekte olup Yetkilendirilmiş Kuruluşlar, bayrak devletleri adına hareket ettiklerinden devletin uygulama mekanizmasının bir bölümünü oluşturmaktadır. Klas kuruluşları denizcilik sektörünün ayrılmaz bir parçası olup gemilerde, inşa ve projelendirme aşamasından başlayarak klaslama notasyon kurallarına ve uluslararası ilgili kural ve kodlara uygun olarak sorveyler gerçekleştiren; yaptığı sorveyler ile gemilere uygun olduğu notasyonları tanımlayan kuruluşlardır.

Bayrak devleti tarafından aksi belirtilmedikçe gemilerin bir klas kuruluşuna kayıtlı olmaları ve klaslanmaları zorunlu olmamakla beraber yük taşıtıcılar ve gemi kiracıları tarafından gemi seçiminin en önemli faktörü olması nedeniyle günümüzde klassız bir gemiyle karşılaşmak mümkün değildir.

Klas kuruluşları, IMO'nun harmonize sörvey ve sertifikalandırma rehberinde belirtilen zorunlu denetimlerden yetkilendirildiği konularda gemilere ve açık denizlerde faaliyet gösteren yapılara denetim ve belgelendirme faaliyetlerini yürütmesine rağmen yaptıkları belgelendirme faaliyetlerinin neticeleri hakkında sınırsız sorumlulukları bulunmayıp bu sorumluluk donatan ve bayrak devletlerine yüklenmiştir.

Ülkemizde “Gemiler için Yetkilendirilmiş Klas Kuruluşları Yönetmeliği” kapsamında idare tarafından denetlenerek uygun bulunan ve bayrak devletimiz adına denetim ve belgelendirme yetkisine sahip 7 adet klas kuruluşu bulunmaktadır. Bu klas kuruluşlarının isim ve kısaltmaları aşağıdaki gibidir.

- Türk Loydu (TL)
- American Bureau of Shipping (ABS)
- Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd (DNV-GL),
- Korean Register of Shipping (KR),
- Lloyd's Register of Shipping (LR),
- Nippon Kaiji Kyokai (NK),
- Registro Italiano Navale (Rina)

3.2. Türkiyedeki Bayrak Devleti Denetim Rejimi ve Hedefleme Sisteminin Paris Mou Hedefleme Sistemi ve Bazı Üye Ülkelerin Denetim Rejimleri İle Kıyaslanması

3.2.1. Bayrak ve liman devleti kontrollerine temel düzenleyen uluslararası sözleşmeler ve denetimleri

Bayrak ve liman devleti kontrollerinde denetlenecek hususlar gemilerin cinsi ve sefer sahasına göre değişiklik arz etmekte olup bunlar uluslararası sözleşmelerle dayandırılmıştır. Konu'nun bütünlüğü ve ileride değinilecek denetim analizlerinin anlaşılabilirliği bakımından bayrak ve liman devleti kontrollerine temel teşkil eden sözleşmeler ile ilgili aşağıda kısaca bilgi verilmektedir.

3.2.1.1. Uluslararası yükleme sınırı sözleşmesi

Bir geminin plan ve projeler üzerinde maksimum yüklenebileceği sınırlamaların, onun güvenliğine önemli bir katkı sağladığı uzun zamandır bilinmektedir. Bu sınırlar sözleşmede, dış hava geçirmezlik ve su geçirmez bütünlüğün yanı sıra, Sözleşmenin ana amacını oluşturan fribordlar şeklinde verilmektedir.

1930'da kabul edilen ilk Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi ile, yükleme hattı üzerindeki kapalı hacimlere göre hesaplanan rezerv yüzdürme ilkesine dayanıyordu, ancak o zaman fribordun da yeterli stabiliteyi sağlaması ve aşırı yükleme nedeniyle geminin gövdesi üzerinde aşırı gerilmeden kaçınması gerektiği kabul edilmekteydi.

IMO tarafından benimsenen 1966 Yükleme Hatları sözleşmesi ile gemilerin fribordunun bölmeleme ve hasarlı stabilite hesaplamaları ile belirlenmesi için hükümler getirilmiştir.

Sözleşme, farklı sefer bölgelerinde ve farklı mevsimlerde mevcut olan potansiyel tehlikeleri dikkate almaktadır. Teknik ek, kapılar, serbest bırakma kapıları, ambar ağızları ve diğer öğelerle ilgili birkaç ek güvenlik önlemi içermektedir. Bu önlemlerin temel amacı, fribord güvertesi altındaki gemilerin gövdelerinin su geçirmez bütünlüğünü sağlamaktır.

Sözleşmeye göre gemiler için belirlenmiş tüm yükleme sınırı hatları, güverte hattı ile birlikte geminin her iki yanında işaretlenmesi gerekmektedir. Güverte kargosu dalgaların etkisine karşı koruma sağladığından, ahşap güverte yükünün taşınması amaçlanan gemilere daha küçük bir fribord atanmaktadır.

Sözleşmeye 1971, 1975, 1979 ve 1983'te çeşitli değişiklikler kabul edildi, ancak Tarafların üçte ikisinin olumlu kabulünü gerektirdiği ve sağlayamadığı için hiçbir zaman yürürlüğe girmedi. Nihayetinde Kasım 1988'de kabul edilen 1988 Protokolü 3 Şubat 2000'de yürürlüğe girmiş olup tescil boyu 24m. ve üzeri olan veya 150 GT ve daha büyük tüm ticaret gemileri için uygulanması gerekmektedir (IMO, 2019b).

3.2.1.2. Uluslararası denizde can ve mal emniyeti sözleşmesi

SOLAS Konvansiyonu, birbiri ardına gelen değişiklik formatlarıyla ticari gemilerin emniyetiyle ilgili tüm uluslararası anlaşmaların en önemlisi olarak kabul edilir. İlk versiyonu Titanik felaketi neticesinde 1914'te, ikincisi 1929'da, üçüncüsü 1948'de ve dördüncüsü 1960'ta kabul edildi. 1974 versiyonu, belirtilen tarihlerde ve bu tarihlerden önce üye devletlerden yürürlüğe konulması planlanan değişikliğe bir itiraz gelmedikçe kabul edilen değişikliğin

yürürlüğe girmesini sağlayan zımni kabul prosedürünü içerir. Sonuç olarak, 1974 Sözleşmesi pek çok kez güncellenmiş ve değiştirilmiştir. Bugün yürürlükte olan Sözleşme, tadil edildiği şekliyle bazen SOLAS, 1974 olarak anılmaktadır.

SOLAS Sözleşmesinin temel amacı, gemilerin inşası, donanımı ve işletimi için güvenlikleri ile uyumlu asgari standartları belirlemektir. Bayrak Devletleri, kendi bayrakları altındaki gemilerin kendi gerekliliklerine uymasını sağlamaktan sorumludur ve bunun yapıldığının kanıtı olarak Sözleşmede gemilerin taşımakla zorunlu tutuldukları bir dizi sertifikasyon belirtilmiştir. Kontrol hükümleri, aynı zamanda, Üye Devletlerin, geminin ve teçhizatının Sözleşmenin gerekliliklerine esasen uymadığına inanmak için açık gerekçeler varsa, diğer Üye Devletlerin gemilerini liman devleti denetim rejimi ile teftiş etmesine de izin vermektedir. Mevcut SOLAS Konvansiyonu, toplamda 14 adet ek'ten oluşmaktadır.

Konvansiyon genel olarak uluslararası sefer yapan 500 GT'dan büyük yük gemilerine, tüm yolcu gemilerine ve ticari yatlarla uygulanmaktadır (IMO, 2019c).

3.2.1.3. Uluslararası gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi hakkında sözleşme

Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL), deniz ortamının operasyonel veya kaza sonucu oluşan nedenlerden gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesini kapsayan ana uluslararası sözleşmedir.

MARPOL Sözleşmesi 2 Kasım 1973'te IMO'da kabul edildi. 1978 Protokolü, 1976-1977 yıllarında meydana gelen çok sayıda tanker kazası neticesinde bu kazaların tekrarlanmamasına önlem olarak kabul edildi. 1973 MARPOL Sözleşmesi yürürlüğe girmediğinden, 1978 MARPOL Protokolü ana Sözleşmesi benimsedi. Daha sonra bu iki sözleşme nüshası birleştirilmiş olarak 2 Ekim 1983'te yürürlüğe girdi. 1997'de, Sözleşmeyi değiştirmek için bir Protokol kabul edildi ve 19 Mayıs 2005'te yürürlüğe giren yeni bir Ek VI eklendi. MARPOL, yıllar içinde yapılan değişikliklerle güncellenmiş haldedir.

Sözleşme, hem kazara kirlilik hem de rutin operasyonlardan kaynaklanan gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemeyi ve en aza indirmeyi amaçlayan düzenlemeleri içerir ve şu anda altı teknik Eki mevcuttur. Operasyonel deşarjlar üzerinde sıkı kontrollerin uygulandığı Özel Alanlar bu sözleşme kapsamında olup sözleşmenin çoğu ekinde yer almaktadır.

Sözleşme gereği tankerlerde 150 grt ve üzeri olan ve tanker dışında 400 grt üzeri olan diğer tüm gemiler sözleşme gerekliliklerini yerine getirmekle yükümlüdür (IMO, 2019d).

3.2.1.4. Uluslararası gemi adamlarının eğitim, belgelendirilme ve vardiya tutma esasları sözleşmesi (STCW 78)

1978 STCW Konvansiyonu, denizciler için uluslararası düzeyde eğitim, sertifikalandırma ve vardiya tutmaya ilişkin temel gereksinimleri belirleyen ilk sözleşmedir. Daha önce, zabitan ve gemi adamlarının eğitimi, sertifikasyonu ve vardiya tutmasına ilişkin standartlar, genellikle diğer ülkelerdeki uygulamalara atıfta bulunulmaksızın, her denizcilik idaresi tarafından bireysel olarak oluşturulmuştu. Sonuç olarak, deniz taşımacılığı tüm endüstriler arasında en uluslararası olanı olmasına rağmen, standartlar ve prosedürler açısından idarelerin uygulamaları çok çeşitliydi.

Sözleşme, denizcilere yönelik eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma ile ilgili tüm idarelerin minimum karşılamak veya üzerinde bir uygulama getirmek zorunda olduğu asgari standartları belirler.

Gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmesi konusunda ise STCW 78 sözleşmesi; günümüz teknolojilerini, sektörün ihtiyaçlarını ve gemi adamları eğitiminde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları giderebilmek amacıyla 2010 yılında Manila'da yapılan STCW Diplomatik Konferansında revize edilmiştir. Bahse konu değişiklikler yapılırken STCW sözleşmesinin 1995 yılında yapılan değişikliklerinin yapısı ve amacının korunması, standartların aşağıya çekilmemesi, zamanla ortaya çıkan bazı uyumsuzlukların, yorumların açıklığa kavuşturulması, güncel ihtiyaçların, teknolojideki yeniliklerin sözleşmeye uyarlanması ve endüstrinin ihtiyaç duyduğu özel çerçevenin belirlenmesi göz önüne alınmıştır. Bu kapsamda, Gemi adamları Mevzuatında eğitim, sınav ve belgelendirme ile kalite standartlarına ilişkin hükümlerde STCW 78 Sözleşmesine 2010 yılında yapılan değişiklikler göz önüne alınarak gerekli değişiklik yapılmış, Sözleşme değişikliklerine geçiş hükümleri ile birlikte tam uyum sağlanmıştır. Tüm bu eğitim faaliyetleri STCW Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak yürütülmektedir. Türkiye, STCW Sözleşmesinin Beyaz Listesinde bulunmaktadır.

İçerik olarak sözleşme, gemi adamlarının (güverte, makine ve yardımcı sınıf tayfaların) yeterlilikleri, eğitim öğretim müfredatları ve süreleri ile terfi için yapılması istenen hizmet sürelerine ve girilmesi gerekli sınavlara dair kurallar standarda bağlanmakta olup tüm üye devletler bu kurallara uymak ve uygulamakla, idare olarak eğitim kurumlarına yetki vermek ve denetlemekle yükümlüdürler (IMO, 2019e).

3.2.1.5. Uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları sözleşmesi (COLREG 72)

Regülasyonun 1972 versiyonu, 1960 SOLAS Sözleşmesi ile aynı zamanda kabul edilen 1960 çatışmayı önleme düzenlemelerini güncellemek ve değiştirmek için tasarlanmıştır. 1972 COLREG'lerdeki en önemli yeniliklerden biri, trafik ayırma düzenlerinin oluşturulmasıydı. Kural 10 ile trafik ayırma düzenlerinde veya yakınında çalışan gemilerin güvenli hız, çatışma riski ve çatışmayı önleme manevralarının belirlenmesinde rehberlik sağlamıştır.

İlk trafik ayırma düzeni 1967'de Dover Boğazı'nda oluşturuldu. İlk başta gönüllü olarak işletildi, ancak 1971'de IMO Meclisi, tüm trafik ayırma düzenlerine uymanın zorunlu hale getirileceğini belirten bir kararı kabul etti ve COLREG'de bu zorunluluk açıkça zikredilmiş oldu.

Regülasyon ile aynı zamanda gemilerin boylarına, cinslerine ve tahsis edildiği hizmet gayelerine göre çeşitlilik gösteren seyir fenerleri, gündüz işaretleri ve ses işaretleri gibi düzenlemeler kurallar bütününe bağlanmış olup uluslararası sılarda seyrü sefer yapan tüm gemiler bu kurallara uymak zorundadır (IMO, 2019f).

3.2.1.6. Uluslararası gemilerin tonilatalarını ölçme sözleşmesi (TONNAGE 69)

Daha önce ticari gemilerin tonajını hesaplamak için çeşitli sistemler kullanılıyordu. Her ne kadar hepsi 1854'te İngiliz Ticaret Kurulu'ndan George Moorsom tarafından geliştirilen yöntemle dayansa da, aralarında önemli farklılıklar vardı ve tek bir uluslararası sisteme büyük ihtiyaç olduğu tüm sektör tarafından kabul ediliyordu.

Sözleşme, her ikisi de bağımsız olarak hesaplanan gross ve net tonajları öngörmektedir. Sözleşme ile kabul edilen kurallar, 18 Temmuz 1982'de veya daha sonra inşa edilen tüm gemiler için geçerli olup, -sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden önce inşa edilen gemilerin, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra 12 yıl veya 18 Temmuz 1994'e kadar mevcut tonajlarını korumalarına izin verildi. Hali hazırda bayrağı ne olursa olsun tescil boyu 24m ve üzeri olan tüm gemiler bu sözleşmeye göre bir ölçüme sahip durumda olup liman ücretlerini belirlenen bu ölçümler üzerinden yatırmaktadır.

3.2.1.7. Denizcilik çalışma konvansiyonu (MLC 2006)

23 Şubat 2006 tarihinde Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Konferansının 94. Toplantısının 10. Denizcilik Oturumunda, ret oyu olmaksızın 314 kabul oyu ile onaylanan MLC 2006 Sözleşmesi, uluslararası alanda deniz iş kolunda hazırlanmış olan 68 adet ILO

Sözleşmesi ve tavsiye kararını bünyesinde bulunduran bir sözleşmedir. Gemiadamlarının haklarını temel bir çatı sözleşme altında birleştiren ve STCW, SOLAS ve MARPOL ile birlikte uluslararası deniz hukuku mevzuatının dördüncü ana kaidesi, metni olarak kabul edilmektedir.

Bu sözleşme teknik sözleşme olmasının yanı sıra sosyal bir sözleşmedir ve gemiadamları açısından bir “Magna Carta veya süper sözleşme” olarak nitelendirilmektedir. Bu sözleşme ile uluslararası denizde çalışma hayatına dair minimum gereksinimler düzenlenerek, asgari standartlar ve esnek olmayan hükümler belirlenmiş olup gemi adamlarının dünya çapında, tek elden korunması amaçlanmıştır.

Sözleşme; gemiadamlarının güvenli ve emniyetli iş ortamı, adil istihdamı, gemide saygın iş ve çalışma hakkı, sağlığının korunması ve tıbbi bakımı, refah tesisleri ve diğer sosyal güvencelere ilişkin hakları ile ilgili önemli düzenlemeler getirmektedir. Sözleşmenin önemli hükümleri ile öncelikle Bayrak Devletine yükümlülükler öngörülmekte ve yetkiler tanınmaktadır. Ayrıca, Liman Devleti ve denizcilik şirketleri için de hükümler ve yükümlülükler belirlenmiştir.

MLC 2006 Sözleşmesi, iç sularda ve liman kurallarının geçerli olduğu liman sahası içerisinde çalışan gemiler, balıkçı gemileri, geleneksel özelliklere göre inşa edilmiş gemiler ve askeri gemiler haricinde; ticari faaliyet gerçekleştiren tüm gemilere ve bu gemilerde çalışan gemi çalışanlarına uygulanacaktır. Sözleşmenin uygulama kapsamında bulunan 500 GT ve daha büyük uluslararası sefer yapan gemiler için sertifikasyon zorunluluğu vardır. Sertifikasyon zorunluluğu olmayan uluslararası sefer yapan gemiler de sözleşme kapsamında denetleneyecektir.

MLC 2006 Sözleşmesinin yürürlüğe girmesi ile bir ülke Sözleşmeyi onaylamamış olsa dahi, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler Sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından Liman Devleti Denetimlerine tabi tutulabilecek ve eğer ciddi bir eksiklik tespit edilir ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir.

Türkiye henüz MLC 2006 Sözleşmesine taraf değildir ancak sözleşmeye taraf olma çalışmaları devam etmektedir. Türk Bayraklı gemiler de, Sözleşmenin yürürlüğe girdiği 20 Ağustos 2013 tarihinden itibaren, Sözleşmeye taraf ülkelerin (özellikle İspanya, Rusya, Yunanistan, Malta, Avustralya, Kanada, Bulgaristan, İsveç, Norveç, Hollanda, Danimarka,

vs.) limanlarına uğradıklarında, MLC 2006 Sözleşmesi kapsamında yapılacak detaylı PSC’lerde seferden alıkonulma riski ile karşı karşıya kalabilmektedir.

3.2.2. Denetim sırasında incelenecek konular

Yukarıda bahsedilen uluslararası sözleşmeler kapsamında gemiler bir çok konuda denetime tabi tutulmaktadır. IMO tarafından yayımlanan harmonize sörvey ve sertifikalandırma rehberinde sözleşme altında hangi konuların denetleneceği ayrıntısıyla açıklanmış olup idarelerin Liman ve Bayrak Devleti denetiminde hangi konularda denetim yaptığının anlaşılması için aşağıda başlıklar halinde değinilecektir

- Gemi sertifikaları ve belgeleri
- Personel sertifikaları
- Yaşam mahalli ve personel
- Kumanya ve tedarik
- Çalışma alanları
- Can kurtarma araçları
- Yangın emniyeti ve önlemleri
- Yapısal emniyet
- Gemi genelinde bulunması gereken alarm sinyalleri
- Tehlikeli yükler, tankerler, dökme yük gemileri ek tedbirler
- Yükleme sınırı sözleşmesi gereklilikleri
- Bağlama ve demirleme düzenlemeleri
- Ana makine sevk sistemleri ve yardımcı makineler
- Seyir emniyeti
- Telsiz haberleşmesi
- MARPOL gereklilikleri
- SOLAS İşlerliği
- Uluslararası emniyet yönetim kodu (ISM)
- Gemi güvenliği gereklilikleri ve işlerliği (ISPS)
- MLC 2006 sözleşmesi uygulamaları

3.2.3. Paris MoU denetim rejimi ve hedefleme sistemi

İkinci bölümde liman devleti kontrolü ve “Liman Devleti Kontrolü Hakkında 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/16/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi” hakkında detaylı bilgi verilmişti. Paris MoU özellikle yönergenin gerekliliklerine göre kurulmuş ve şekil almış bir mutabakat yapısı olmakla bu bölümde daha çok Ülkemizdeki hedefleme sistemi ve denetleme rejimi ile kıyaslayabilmek için Paris MoU' nun gemi risk profillerine dayalı hedefleme sistemi ve Paris MoU üye devletlerden bazılarının bayrak devleti rejimleri incelenecektir.

3.2.3.1. Paris MoU'nun kısa tarihçesi ve kapsamı

Özellikle büyük kirliliklere sebebiyet veren deniz kazalarının Avrupa Ülkelerinin kıyılarında meydana gelmiş olması, emniyet bakımından ve standart altı gemilerin seyrüseferden men edilmesini sağlamak için belirli önlemler almaya iten en büyük neden olmuştur. Bunlardan en önemlisi ise Fransa kıyılarında 1978 yılında ikiyüz bin tondan fazla petrol kirliliğine sebebiyet veren “Amoca Cadiz” kazası olup bu kazadan sonra Avrupa ülkelerinin tümünün katılımıyla 1982 yılında Paris Memorandumu (Paris MoU) imzalanarak yürürlüğe konulmuştur. Uluslararası sözleşme yerine, taraf devletlerin denizcilik idarelerinin imzaladığı memorandum (mutabakat zaptı) yolunun tercih edilmesindeki amaç; deniz ve gemi emniyetine ilişkin hususlarda güncelliği hızla sağlamak, gerekli değişiklikleri zamanında yapmak ve politik etkileri engellemektir. Paris MoU etkisini kısa sürede göstermiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir.

Halihazırda 27 ülkenin denizcilik idarelerini içiren mutabakat, coğrafi olarak denize kıyısı olan Avrupa ülkelerini ve Avrupa'dan Kuzey Amerika'ya kadar uzanan Kuzey Atlantik kıyı devletlerini kapsamaktadır.

Paris MOU' ya olan ülkeler: Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Kanada, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, İtalya, Hollanda, Norveç, Polonya, Romanya, Fransa, Rusya, Almanya, Federasyonu, Portekiz, Slovenya, İspanya, Yunanistan, İzlanda, Letonya, Litvanya, Malta, İrlanda, İsveç ve İngiltere'dir.(Paris MoU, 2019)

3.2.3.2. Yeni denetleme rejimi

Paris Memorandumunun 2009 yılında İzlanda'da düzenlenen komite toplantısında kabul edilen Yeni Denetim Rejimi (NIR), Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından geliştirilmiştir. NIR, ayrıca Avrupa Komisyonunun Liman Devleti Kontrolü Direktifinin

(2009/EC/16) ana unsurunu oluşturmaktadır. NIR ve direktif, aslında MT ERIKA felâketinden sonra Üçüncü Deniz Emniyeti Paketi'nin bir parçasıdır. Ana hedef ise standart altı gemilere daha iyi odaklanmanın yanı sıra AB limanlarındaki denetleme kapsamının arttırılmasıdır (Russo, 2010).

Yeni denetim rejimi öncesinde %25 olan üye devletlerin denetim sorumluluğu, yeni rejim sonrası bölgeye uğrak yapan gemilerin %100'ünü denetlemek olarak yükseltilmiştir. Yeni denetim rejimi'nin yürürlüğe girmesiyle, her bir üye devlet tarafından gerçekleştirilen denetimler için mevcut olan %25 kota kaldırılmıştır. Buna alternatif olarak, “adil paylaşım” (fair share) şeması oluşturulmuştur. Adil paylaşıma göre, tüm üye devletlere uğrayan bir gemiye karşın bir üye devlete uğrayan bir gemi dikkate alınmaktadır. Limana uğrayan gemi bilgisi üye devletler tarafından SafeSeaNet aracılığıyla sağlanmakta olup, bu bilgi Liman Devleti Denetim bilgi sistemine transfer edilmektedir. Liman Devleti Denetimi hususundaki yeni veritabanının ismi THETIS olup, eski sistem SIRENaC'ın yerine geçerek EMSA tarafından yönetilmekte ve çalıştırılmaktadır.

3.2.3.2.1 Yeni liman devleti kontrol veritabanı (THETIS)

Yeni denetim rejiminde denetim yöntemi ve sıklığı, geminin yüksek, standart ve düşük risk olarak sınıflandırılan gemi risk profiline (SRP) göre belirlenmektedir. Risk profili genel parametreler ve geçmişe dayanan parametrelerin değerlendirilmesi suretiyle tespit edilmektedir. Genel parametreler kapsamında, geminin tipi, yaşı, bayrak devletinin, klas kuruluşunun ve şirketin performansları, geçmişe dayanan parametreler kapsamında ise daha önce Paris MOU limanlarında tutulma sayı ve nedenleri dikkate alınmaktadır.

Şirketler; bayrak ve tanınmış kuruluş olarak derecelendirilmektedir. Derecelendirme 4 kademedede yapılmaktadır: “ortalama üstü”, “ortalama”, “düşük”, “çok düşük”. Şirket Performans Hesaplayıcısı; şirketin filosunun tamamının tutuklama, kusur ve iyi denetim gibi denetim raporlarını dikkate almaktadır. THETIS, SRP'yi günlük otomatik olarak yeniden hesaplamakta ve en son denetim bilgisini dikkate almaktadır.

Liman Devleti Denetimi Hakkında 2009/16/EC sayılı Direktif ile AB'nin ve Paris MoU'nun mevcut sisteminde; bildirim yükümlülükleri, denetim raporları, itirazlar, başvuru hakları, tamamlama denetimi, gemi denetim görevlilerinin mesleki özellikleri, bilgi paylaşımı ve işbirliği, düşük ve çok düşük performanslı şirketler listesinin yayınlanması, uygulamaların izlenmesi ve harcamaların karşılanması konularında da bazı değişiklikler yapılmıştır. Direktif

ile ayrıca; “THETIS” olarak adlandırılan liman devleti veri tabanı oluşturularak internet üzerinden bilgilerin girilmesi imkânı sağlanmıştır. “THETIS”, yeni Liman Devleti Denetim rejimini (NIR) destekleyen bir bilgi sistemi olup, tüm denetlenmiş gemilerin kapsamlı denetleme sonuçlarını depolayan merkezi bir arşiv görevi görerek denetçilere kılavuzluk etmektedir. Bu bilgi sistemi “Liman Devleti Denetimi hakkındaki 2009/16/EC sayılı yeni Direktifi” nde ve Direktifin dört adet uygulama tüzüğünde (1. “Ro-Ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı tekneler hakkındaki 99/35/EC sayılı Direktif”; 2. “Gemi trafik izleme hakkındaki 2009/17/EC sayılı Direktif”; 3. “Tanınmış Kuruluşlar hakkındaki 2009/15/EC sayılı Direktif” ve “319/2009 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğü”; 4. “Deniz alacakları sigortası hakkındaki 2009/20/EC sayılı Direktif” ve “yolcuların taşınması mesuliyeti hakkında 392/2009 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğü”) şart koşulan yeni rejimin uygulanması için çok önemlidir.

3.2.3.2.2. Gemi risk profili

Daha önce denetim yapılacak gemilerin seçimi hedef faktörü hesaplama yöntemine göre yapılırken, yeni denetim rejimi’ nin yürürlüğe girmesi ile “Gemi Risk Profili” hesaplama yöntemine göre değerlendirilmeye başlanmıştır. Bu sisteme göre; teknik ve uygulama olarak düşük seviyede olan yani yüksek risk taşıyan, standartların altında olarak görülen gemiler, ilk öncelikli denetlenmek üzere planlamaya alınırken, bakımlı ve uluslararası standartları yerine getiren gemiler daha seyrek denetime tabi tutulmaktadır. Buna göre;

1. **“Yüksek Riskli Gemiler - HRS (*high risk ships*)”** denetim periyotları 6 ay olarak hesaplanmaktadır. Bu gemilere yapılacak denetimler, diğer kategoride olan gemilere nazaran daha detaylı, ayrıntılı ve özenli bir denetim şekli olan "genişletilmiş denetim" (*expanded inspection*) tabi tutulmaktadır. Her genişletilmiş denetimde ise mevcut risk unsurları yeniden denetlenmektedir.
2. **“Standart Riskli Gemiler - SRS (*standard risk ships*)”** denetim periyotları 10-12 ay olarak hesaplanmaktadır ve HRS grubundaki gemilere nazaran daha hafif bir denetime tabi olmaktadır.
3. **“Düşük Riskli Gemiler - LRS (*low risk ships*)”** denetim periyotları 24-36 ay olarak hesaplanmakta olup başlangıç denetimine tabi tutulmaktadır.

Geminin risk puanını etkileyen 5 adet karakteristik özelliği bulunmaktadır. Bunlar gemilerin: tipi, yaşı, bayrak devleti, yetkilendirilmiş kuruluşu ve şirket bilgileridir.

Gemi tiplerinde: kimyasal tankeri, gaz tankeri, petrol tankeri, yolcu gemisi ve dökme yük gemileri 2 puan almakta iken diğer gemi tipleri puan almamaktadır. Diğer taraftan gemi tipi, düşük riskli olma uygunluğunu engellememektedir.

İkinci parametre olan yaş kriterinde gemi, yaşının 12'den büyük olması halinde 1 puan almaktadır. Ayrıca gemi yaşı, düşük riskli olma uygunluğunu engellememektedir.

Üçüncü parametre, geminin bayrak devletinin performansı ile ilişkilidir. Bu parametre, iki bölüme ayrılmış olup birincisi bayrak devletinin hangi listede yer aldığıyla ilgilendirilmiştir. Eğer geminin bayrak devleti, siyah listede yer alıyorsa ve çok yüksek riskli, yüksek riskli veya orta ile yüksek risk kategorisi arasındaysa gemi 2 puan alırken; geminin bayrak devleti, kara listede yer alıp orta risk alt kategorisinde ise gemi 1 puan almaktadır. Gemi bayrağı, gri listede yer alıyorsa gemi puan almazken; gemi, düşük risk kriterlerini karşılayamamaktadır. Bu yüzden geminin düşük risk kategorisinde yer alabilmesi için bayrağının beyaz listede yer alması şarttır. Bayrak devleti performansı ile ilgili gemi puanını etkileyen ikinci husus, bayrak devletinin IMO tarafından denetlenip denetlenmediğidir. Geminin bayrak devleti, bu denetimden geçmişse düşük risk kategorisinde olabilmektedir. Sonuç olarak, geminin düşük risk kategorisinde yer alabilmesi için bayrak devletinin hem beyaz listede bulunması hem de IMO tarafından denetlenmiş olması gerekmektedir. Yayımlanan Paris MoU 2016 yıllık raporuna göre düşük risk kriterlerini karşılayan bayrak devletlerinin listesinde 38 ülke yer almakta olup Türk Bayrağı da bu listede yer almaktadır.

Dördüncü parametre ise geminin bayrak devleti tarafından yetkilendirilmiş kuruluşu ile ilişkilidir. Bu parametre de bayrak devletine benzer olarak iki bölüme ayrılmış olup ilki, kuruluşun performansına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Performansın takibi, Paris MoU tarafından yayımlanan liste vasıtasıyla yapılmaktadır. Eğer klas kuruluşunun performansı düşük veya çok düşük ise gemi, 1 puan almakta; diğer durumlarda puan almamaktadır. Klas kuruluşu ile ilişkili olan ikinci bölüm ise kuruluşun, Paris MoU üye devletleri tarafından tanınıp tanınmaması durumudur. Kuruluşun, Paris MoU üye devletlerinin en az birisi tarafından tanınmış olması durumunda gemi, düşük risk kategorisinde değerlendirilebilmektedir. Geminin düşük riskli olarak değerlendirilebilmesi için klas kuruluşunun yüksek performanslı olması ve Paris MoU üye devletlerinin en az birisi tarafından tanınmış olması gerekmektedir.

Beşinci parametre, gemiyi işleten şirket ile ilişkilidir. Şirket performansının, düşük veya çok düşük olması durumunda gemi 1 puan almaktadır. Diğer taraftan, geminin düşük risk kategorisinde olabilmesi için firmanın yüksek performanslı olması gerekmektedir.

Şirket puanı hesaplanmasında eksiklik indeksine göre şirket puanı, şirketin işlettiği gemilere yapılan denetimlerde yazılan eksiklikler ve bu eksikliklerden tutulmaya sebebiyet verenlerin kullanılarak oluşturulan formül neticesinde yapılan hesaplanma sonucunda elde edilmektedir. Eksiklik indeksinin hesaplamasında emniyet yönetim sistemi ile ilişkilendirilmiş eksiklikler 5 puan olarak değerlendirilirken bunun dışındaki konularda yazılan eksiklik maddeleri 1 puan olarak değerlendirilmektedir. Eksiklik indeksi, şirketin işletmesinde bulunan tüm gemilere yazılmış olan eksiklik maddelerine göre hesaplanan toplam puanlarının, yine işletmesindeki tüm gemilerin son 36 ay içerisindeki denetim sayısına oranıdır.

Tablo 1. Şirket eksiklik indeksi matrisi

Eksiklik İndeksi	Denetim Başına Eksiklik Puanı
Ortalama üstü	Paris MoU ortalaması +2 puan
Ortalamaya eşit	Paris MoU ortalaması +/-2 puan
Ortalamanın altında	Paris MoU ortalaması -2 puan

Kaynak: Paris MoU'dan çevrilmiştir. (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 7 Page:24)

Şirket puanı hesaplanmasında tutulma indeksine göre, şirkete ait tüm gemilerin son 36 ay içerisinde Paris MoU Bölgesinde yaşadığı toplam tutulma sayısının geçirdiği toplam denetim sayısına oranıdır. Eksiklik indeksine benzer bir kıyaslama ile şirketin tutulma hususunda durumu belirlenir.

Tablo 2. Şirket tutulma indeksi matrisi

Tutulma İndeksi	Tutulma oranı
Ortalama üstü	Paris MoU ortalaması +2 puan
Ortalamaya eşit	Paris MoU ortalaması +/-2 puan
Ortalamanın altında	Paris MoU ortalaması -2 puan

Kaynak: Paris MoU'dan çevrilmiştir. (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 7 Page:24)

Eksiklik ve tutulma indeksinin hesaplanması sonucunda tablo 3'de belirtildiği üzere şirket performansı belirlenmektedir.

Tablo 3. Şirket performansı matrisi

Tutulma İndeksi	Eksiklik İndeksi	Şirket Performansı
Ortalama üstü	Ortalama üstü	Çok düşük
Ortalama üstü	Ortalama	Düşük
Ortalama üstü	Ortalama altı	
Ortalama	Ortalama üstü	
Ortalama altı	Ortalama üstü	
Ortalama	Ortalama	Orta
Ortalama	Ortalama altı	
Ortalama altı	Ortalama	
Ortalama altı	Ortalama altı	Yüksek

Kaynak: Paris MoU'dan çevrilmiştir. (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 7 Page:24)

Paris MoU hedefleme sisteminde yukarıda bahsedilen parametrelerin yanı sıra geminin son 36 ay içerisinde bölgede geçirmiş olduğu liman devleti kontrolleri de etkili olmaktadır. Bu bölüm iki başlıktan oluşmaktadır. Birincisi, denetimlerde tespit edilen eksiklik sayıları ile ilişkili iken ikincisi geminin yaşadığı tutulma sayılarıdır. Geminin son 36 ay içerisinde geçirdiği her bir denetim sonucu tespit edilen eksiklik sayısı 5 veya 5'ten az ise ve son 36 ay içerisinde en az 1 denetim geçirmiş ise gemi, düşük risk kategorisinde yer alabilmektedir. Tutulma sayısı açısından ise geminin yine son 36 ay içerisinde 2 veya daha fazla tutulması varsa 1 puan almakta ve yüksek riskli sayılmaktadır. Geminin düşük riskli olabilmesi için son 36 ay içerisinde tutulma kaydının bulunmaması gerekmektedir.

Tablo 4. Paris MoU hedefleme sistemi

				Risk Profili			
				Yüksek Riskli Gemiler (YRG)		Standart Riskli Gemiler (SRG)	Düşük Riskli Gemiler (DRG)
Gemi Özellikleri				Kriter	Puan	Kriter	Kriter
1	Geminin Tipi			Tankerler (Gaz, Petrol, Kimyasal), Dökme yük gemileri, Yoku gemileri	2	Ne Düşük Riskli Gemi ne de Yüksek Riskli Gemi	Her tipten gemi
2	Geminin Yaşı			>12	1		Her yaştan gemi
3a	bayrak	SGB listesi		Siyah - ÇYR, YR, OR-YR	2		Beyaz Bayrak
				Siyah - OR	1		
3b	IMO denetimi				Evet		
4a	Tanınmış Kuruluşlar	Performans	Y				Yüksek
			O				
			D	Düşük	1		
			ÇD	Çok Düşük			
4b	AB tanıyor				Evet		
5	Şirket	Performans	Y				Yüksek
			O				
			D	Düşük	2		
			ÇD	Çok Düşük			
Geçmiş Denetimler							
6	Son 36 ayda, denetimlerde gözlemlenen eksiklik sayısı		Eksiklikler			≤5 (ve son 36 ayda en az bir denetim)	
7	Son 36 ayda tutulma sayısı		Tutulmalar	≥2	1	Geminin tutulmamış olması lazım	
YRG: Tablodan 5 ve üzeri puan alan gemiler DRG: Gerekli kriterlerin hepsini karşılayan gemiler SRG: Yukarıdaki iki kategoriye de girmeyen gemiler							

Kaynak: Paris MoU'dan çevrilmiştir. (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 7 Page:22)

*Yüksek riskli gemi: 5 veya daha fazla puana sahip olan gemi,

*Düşük riskli gemi: Tablo 4'te belirtilen tüm şartları taşıyan ve son 36 ay içerisinde en az bir kez denetlenmiş gemi,

*Standart riskli gemi: Yüksek veya düşük risk grubunda olmayan gemi.

3.2.3.2.3. Denetim periyodu ve seçim şeması

Paris MoU'da denetim yapılacak gemilerin seçimi, Öncelik I ve Öncelik II olmak üzere iki öncelik kategorisine ayrılmaktadır:

- Öncelik I: Geminin denetim pencere aralığının geçmesi veya ağır basan faktör (*overriding factor*) meydana gelmesi nedenleriyle geminin mutlaka denetlenmesi gerekmektedir.
- Öncelik II: Geminin denetim pencere aralığı içerisinde olduğu durumlarda veya liman devletin denetim gerektiren beklenmedik faktör olduğunu takdir etmesi halinde gemi denetlenebilmektedir.

Bu noktada gemiyi, sistemde birinci öncelikli gemi haline getiren ağır basan faktörün ne olduğundan bahsedilmesi gerekmekte olup bunlar aşağıda sıralanmaktadır:

- Bölgede herhangi bir üye devlet tarafından rapor edilmişse,
- Herhangi bir kazaya karışmışsa,
- Deniz çevresine ilişkin herhangi bir ihlalde bulunmuşsa,
- Emniyetli seyir prosedürlerinin takip edilmemişse,
- Emniyetli biçimde donatılmamışsa,
- Son liman devleti kontrolünün ardından emniyet nedeniyle klası çekilmişse,
- Memorandum veritabanında kimliği tespit edilememişse şeklindedir.

Yukarıdaki durumların herhangi birinin gerçekleşmesi durumunda gemi birinci öncelikli gemi haline gelir. Bu gibi durumlarda memorandum bu tip gemilere bir esneklik tanımamakta ve denetlenmesini zorunlu kılmaktadır.

Paris MoU'da gemilerin öncelik derecesini etkileyen bir başka husus beklenmedik faktörlerdir. Beklenmedik faktörlerin gerçekleşmesi halinde gemi, sistemde ikinci öncelikli duruma gelmektedir. Bu faktörler, aşağıda sıralanmaktadır:

- Pilot veya ilgili otoritelerden gemi trafik hizmetlerinden geminin seyri hakkında alınan bilgileri içeren rapor gelmişse;
- Raporlama zorunluluğuna uymamışsa;

- Önceki denetimden kapatılmamış ISM eksikliği bulunuyorsa (eksikliğin tespit edilmesinden 3 ay sonra);
 - Gemi önceki denetimlerinden birisinde tutuklanmışsa (tutulmadan 3 ay sonra);
 - Üye devletler haricinde emniyet, çalışma ve yaşam koşulları veya kirlilikle alakalı kaptan, gemi adamı veya gemilerin emniyetli operasyonu ile ilişkili herhangi bir kuruluş tarafından rapor edilmişse;
 - Deniz emniyetini tehdit eder biçimde seyir yapıyorsa;
 - Özellikle zehirli veya tehlikeli yüklere ilişkin sorun rapor edilmişse;
 - Güvenilir kaynaktan alınan bilgiye göre risk parametrelerinin memorandum sisteminden farklı olduğu veya risk seviyesi yükselmişse;
 - Memorandum bölgesinde geçirdiği son denetimin ardından Paris MoU üye devletlerinin en az birisi tarafından tanınmış olan klas kuruluşu, bu özelliğini kaybetmişse
- şeklindedir. Yukarıda belirtilen denizde can, mal ve çevre emniyetini tehdit eden durumlardan birisinin gerçekleşmesi halinde liman otoritesinden uzman değerlendirmesi neticesinde geminin, ilave denetime tabi tutulması gerekmektedir.

3.2.3.2.4. Periyodik ve ilave denetimler

Periyodik denetimler, Paris MoU tarafından belirlenen pencere aralığına göre yapılmaktadır. Burada esas olarak geminin risk durumu baz alınmaktadır. Geminin risk durumu yükseldikçe pencere aralığı kısalmakta ve daha fazla denetime tabi tutulmaktadır.

- Düşük riskli gemi: Paris MoU Bölgesinde geçirdiği son denetimin ardından 24 ila 36 ay arasında denetlenmekte,
- Standart riskli gemi: Paris MoU Bölgesinde geçirdiği son denetimin ardından 10 ila 12 ay arasında denetlenmekte,
- Yüksek riskli gemi: Paris MoU Bölgesinde geçirdiği son denetimin ardından 5 ila 6 ay arasında denetlenmektedir.

Tablo 5. Risk durumlarına göre denetim önceliği durumları

Risk durumu	Öncelik II (Denetlenebilir)	Öncelik I (Denetlenmek zorunda)
Yüksek riskli gemi	5-6 ay	6 aydan sonra
Standart riskli gemi	10-12 ay	12 aydan sonra
Düşük riskli gemi	24-36 ay	36 aydan sonra

Kaynak: Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 8 Page:26)

Paris Memorandumunda yukarıda belirtilen periyodik denetimlerin yanı sıra ağır basan veya beklenmedik faktörlerin gerçekleşmesi halinde ilave denetimler gerçekleştirilmektedir. İlave denetim yapılması halinde geminin periyodu, periyodik denetim yapılmış gibi yeniden hesaplanmaktadır.

Tablo 6. Denetim öncelikleri, periyotları ve denetim biçimleri

Öncelik	Periyot	Denetim Biçimi
I (Gemi Denetlenmek zorunda)	Ağır basan faktör	İlave
	Son 6 ay içerisinde denetlenmemiş Yüksek Riskli gemi	Periyodik
	Son 12 ay içerisinde denetlenmemiş Standart Riskli Gemi	Periyodik
	Son 36 ay içerisinde denetlenmemiş Düşük Riskli Gemi	Periyodik
II (Gemi Denetlenebilir)	Son 5 ay içerisinde denetlenmemiş Yüksek Riskli Gemi	Periyodik
	Beklenmedik faktör	İlave
	Son 10 ay içerisinde denetlenmemiş Standart Riskli Gemi	Periyodik
	Son 24 ay içerisinde denetlenmemiş Düşük Riskli Gemi	Periyodik

Kaynak: Paris MoU'dan çevrilmiştir. (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 8 Page:26)

Görüldüğü üzere Paris MoU tarafından bölgede gemilere yönelik pencere aralığına göre periyodik ve ilave denetimler yapılmaktadır. Diğer taraftan gemi tipi, yaşı gibi özelliklere bağlı olarak teknik anlamda 3 ayrı denetim tipi bulunmaktadır. Bunlar: başlangıç, detaylı ve genişletilmiş denetimdir. Bu denetim türlerinden bölümün başında bahsedilmişti. Tablo 7’de ise bu denetim türünün hangi şartlarda yürütüleceği bilgisi yer almaktadır.

Tablo 7. Gemi risk profillerine göre denetim türleri

Denetim türü	Gemi risk profili	Denetim tipi		
		Başlangıç	Detaylı	Genişletilmiş
Periyodik	Yüksek riskli gemi	Hayır	Hayır	Evet
	Standart riskli gemi	Evet	Açık dayanak tespit edilirse	Petrol tankeri, gaz tankeri, kimyasal tanker, yolcu gemisi veya dökme yük gemisi ise ve 12 yaşından büyük ise
	Düşük riskli gemi			
İlave Denetim (Ağır basan veya beklenmedik faktör gerçekleşirse)	Hepsi	Hayır	Evet	Uzmanın vereceği hükme göre gemi yüksek riskli ise veya petrol tankeri, gaz tankeri, kimyasal tanker, yolcu gemisi veya dökme yük gemisi olup standart veya düşük risk grubunda ise

Kaynak: Paris MoU'dan çevrilmiştir. (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Annex 9 Page:28)

3.2.3.2.5. Giriş yasağı uygulaması

Paris MoU, uzun zamandır giriş yasağı uygulamasını sürdürmektedir. Bununla birlikte geliştirilen yeni hedefleme sistemi (NIR) ile Paris MOU bölgesine erişimi yasaklamak veya engellemek için yeni bir yaklaşım getirilmiştir. Yeni kurallara göre her geminin, gri veya siyah listelerde yer alan bayrak devletinin hangisinde olduğuna bakılmaksızın Paris MOU bölgesine girme yasağı olabilmektedir. Diğer taraftan bu listelere göre düzenlenmiş farklı kurallar bulunmaktadır.

Paris MoU metnine göre memorandumun yıllık raporunda yayımlanan gri listede yer alan bayrak devleti altında seyir yapan gemilere, bölgede yapılan denetimler sonucunda son 24 ayda ikiden fazla tutulma yaşamaları halinde bölgede yer alan limanlara ve demir sahalarına giriş yasağı uygulanır. Bu süre zarfı, siyah bayraklı gemiler için 36 aydır.

İlk defa giriş yasağı uygulanan gemi, belirtilen periyotlarda ikiden fazla tutulursa ikinci kez yasak uygulanır. İkinci yasak kalktıktan sonra gemi, alıkonulursa üçüncü kez yasak uygulanır.

Giriş yasağı, geminin limandan veya demir sahasından ayrılmasından itibaren uygulanmakta olup bu süre 3 aydır. Bununla birlikte gemiye ikinci kez giriş yasağı konulduğu takdirde bu süre 12 ay, üçüncü kez uygulanması halinde 24 ay şeklindedir. Üçüncü kez uygulanan yasağın kalkması için geminin bazı şartları taşıması gerekmektedir. Bu şartlar: geminin bayrak devleti, memorandumun yayımladığı beyaz bayrak listesinde olmalı; geminin zorunlu sertifikaları ve klas sertifikasını yayımlayan klas kuruluşu, en az bir Paris MoU üye devleti tarafından yetkilendirilmiş olmalı ve geminin işleticisinin yüksek performansta olmalı şeklindedir. Bu şartlardan herhangi birisini taşımayan gemilerin giriş yasağı kaldırılmamaktadır. Diğer taraftan geminin, üçüncü kez giriş yasağından sonra yine tutulma yaşaması durumunda bu giriş yasağı kalıcı hale getirilip kaldırılmamaktadır.

3.2.3.2.6. Siyah, gri ve beyaz bayrak listeleri uygulaması

Paris Memorandumunun bir diğer önemli uygulaması ise bayrak devletlerini performanslarına göre siyah, gri ve beyaz liste olarak gruplandırmasıdır. Önceki bölümde bahsedildiği üzere geminin bayrak devleti, gemi risk profili ve giriş yasağı uygulamasına etki etmektedir. Öncelikle bayrak devletlerinin son 36 aylık denetim ve tutulma sayıları baz alınarak performansı belirlenmektedir. Sonrasında her yıl Paris MoU komitesi tarafından yayımlanan yıllık rapor ile bayrak devletlerinin performansı duyurulmaktadır. Ayrıca siyah listede yer alan bayrak devletleri “orta risk”, “orta ila yüksek risk”, “yüksek risk” ve “çok yüksek risk” olarak alt kategorilere ayrılmaktadır. Bu alt kategoriler de yine geminin risk profiline etki etmektedir.

Bayrak devleti performansı, yapılan “excess faktör” hesabıyla ortaya konulmaktadır. Bu faktörün hesaplanmasında kullanılan formüller aşağıda sıralanmaktadır:

“Excess faktör hesabı”
“U siyahtan griye= $N.p + 0,5 + z. \sqrt{N. p(1 - p)}$ ”
“U griden beyaza= $N.p - 0,5 - z. \sqrt{N. p(1 - p)}$ ”

Kaynak: Paris Mou - <https://www.parismou.org/inspections-risk/white-grey-and-black-list/wgb-list-and-excess-factor-calculator>

Excess factor hesabı, formülleriyle “siyahtan griye” ve “griden beyaza” olarak iki limit içermektedir. Formüllerde yer alan parametrelerin açıklaması aşağıda yer almaktadır.

- N= denetim sayısı

- p= izin verilebilir tutulma limiti (Paris MoU Liman Devlet Denetimi Komitesi tarafından 0,07 olarak belirlenmiştir.)

- z= önem şartı (istatistiksel %95 kabul seviyesi için z:1,645)

“U” sonucu, hem siyah hem de beyaz liste için izin verilen tutulma sayısını ifade etmektedir. Tutulma değerinin “U siyahtan griye” sonucunun üzerinde olması Bayrak Devleti performansının ortalamanın altında olduğu, tutulma değerinin “U griden beyaza” değerinin altında olması ise bayrak devleti performansının ortalama performansın üzerinde olduğu anlamına gelmektedir. Bayrak devletinin tutulma sayısı, bu iki değer arasında kaldığı takdirde bayrak devleti gri listede yer almaktadır.

3.2.4. Üye devletlerden bazılarının bayrak devleti denetim rejimleri

Bu bölümde buraya kadar Paris MoU liman devleti denetim rejimi incelenmiş olup bu başlık altında ise Ülkemiz denetim ve belgelendirme rejimiyle kıyaslayabilmek için Paris MoU üye devletlerden bazılarının gemi denetim ve belgelendirme rejimleri incelenecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde bayrak devleti uygulamaları hakkında bilgi verilmişti. IMO tarafından bir ülkenin bayrak devleti olarak görev yetki ve sorumluluklarını temel düzeyde kurallara bağlayan "IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu - (III Code)" bulunmakta olup bayrak devletlerinin gemi denetim ve belgelendirme hususlarındaki rejimlerini incelemeden önce bu kod hakkında kısaca bilgi verilecektir.

3.2.4.1. IMO enstrümanlarının uygulanması kodu - (III Code)

IMO, Üye Devletlerin taraf oldukları bahse konu enstrümanları uygulamalarında yardımcı olunması ve bu yolla küresel deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasının geliştirilmesi amacıyla 10 Aralık 2013 tarihli A 28/Res.1070 sayılı kararı ile III Kod'u kabul etmiştir. III Kod 1 Ocak 2016 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bu kod, daha önce yine aynı amaca hizmet eden ve ilk olarak 2005 yılında kabul edilip 2011 tarihinde son kez güncellenen “Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu” nun yerini almıştır.

III Kod'un hedefi, küresel deniz emniyetinin ve deniz çevresinin korunmasının geliştirilmesi ve Üye Devletlere IMO enstrümanlarının uygulanması konusunda destek olmaktır (IMO).

Üye Devletler, Kodu kendi şartlarına göre tetkik edecekler ve yalnızca taraf oldukları enstrümanlar kapsamında değerlendirmeye tabi tutulacaklardır. Bulunduğu coğrafyanın ve diğer şartların bir sonucu olarak bazı Üye Devletlerin Bayrak Devleti sorumlulukları Liman Devleti ve Kıyı Devleti sorumluluklarına göre daha önemli bir role sahip olurken bazı Üye Devletlerin Kıyı ve Liman Devleti sorumlulukları Bayrak Devleti sorumluluklarına göre daha fazla öne çıkabilir.

Kodun Bayrak Devletleri başlıklı kısmı, en fazla hükmün yer aldığı bölüm olarak dikkat çekmektedir. 15. Paragraftan 44. Paragrafa kadar uzanan Bayrak Devletleri bölümünde 30 hüküm bulunmakta olup Kodun neredeyse yarısını oluşturmaktadır. Bu bölümde Bayrak Devletinin sorumluluklarını ve yükümlülüklerini yerine getirmesi için taraf olunan IMO enstrümanlarını ulusal mevzuat yoluyla yürütmek üzere politika uygulaması, bu politikaların güncellenmesi ve revize edilmesi için gerekli görevlendirmelerin yapılması, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması programının yönetimi için kaynakların ve süreçlerin tesisi, gemilerin yeterli ve etkin şekilde gemiadamı ile donatılması konularında şartlar açıklanmıştır. Ayrıca, Bayrak Devleti yetkilerinin tamamının veya belli bir kısmının devredildiği kuruluşların seçimi, gözetim programı, idaresi, denetimi, yetkilendirilmesine ilişkin şartlar, kuralların uygulanması ve kural ihlallerinde uygulanacak olan yaptırımlar ve cezalar ile bunların hukuki altyapısı, gemiadamları ve gemilerin belgelendirilmesi, bayrak devleti sörveyörlerinin görev ve sorumluluklarının belirlenmesi, bayrak devleti sörveyörleri için minimum gerekler, yeterlilik şartları, eğitimleri vb. hususlar ele alınmıştır. Kaza araştırma incelemeye ilişkin görev alacak personelin dikkat edeceği hususlar, bu personelin belirlenmesinde dikkate alınacak uzmanlık alanları, kaza araştırma inceleme işlemlerinde gözetilecek prensipler ve kaza inceleme ve raporlama için dikkate alınacak olan enstrümanlar ile ilgili şartlar da yine Bayrak Devletleri bölümünde yer almıştır. Son olarak, Bayrak Devletinin yükümlülüklerini karşılamada kullandığı kaynakların, prosedürlerin ve idari süreçlerin uygulanması hususlarında kendi performansını periyodik olarak değerlendirmesi gerektiği belirtilerek değerlendirme ve sürekli gözden geçirme süreçlerinde dikkate alınacak konular hakkında örnekler verilmiştir.

3.2.5. Türkiye denizcilik idaresi ve denetim rejimi

3.2.5.1. Türk denizcilik idaresinin tarihsel gelişimi

Tarihsel süreçte hemen hemen her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da askeri faaliyetlerin denizciliğin doğuşuna ve gelişmesine ışık tuttuğu görülmektedir.

Osmanlı dönemindeki Türk denizciliği ele alındığında; Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz tarihi, Donanma Komutanı'na verilen ünvana göre, 3 ana döneme ayrılmıştır: “Derya Beyleri dönemi (1324–1390)”, “Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşalar dönemi (1390–1867)”, “Bahriye Nazırlığı dönemi (1867–1922)”. Askeri faaliyetler ile başlayan denizcilik 16-19. Yüzyıllarda yavaş yavaş iç deniz statüsünde olan Kızıldeniz ve Karadeniz’de Osmanlı gemileriyle, açık denizlerde ise bugünkü Avrupa devletlerinin gemileri ile ticari taşımacılık olarak devam etmiştir. 19. yy’da yaşanan savaşlar ile yoğun olarak yabancı şirketlerin tekeline geçen ticari deniz taşımacılığı neticesinde navlunlar hayli yükselmiş ve bundan rahatsız olan halkın şikayetleri neticesinde daha evvel “Hazine-i Hassa” olan idare genişletilerek yıllar içerisinde sırasıyla “Fevaid-i Osmaniye”, “İdare-i Mahsusa” ve sonrada “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi”ne dönüştürülmüştür.

Osmanlı döneminde son denizcilik idaresi olan “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi” 1923 yılında 597 sayılı Kanun’la “Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresi”ne çevrilmiştir. “Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresi” nin kuruluş amacı ve ana hedefi yeni ve yeterli bir filo meydana getirerek kendi limanlarımız arasındaki taşımacılık faaliyetlerini geliştirmek olmuştur.

Seyr-i Sefain İdaresi 1933 yılında kapatılarak kara sularımızda düzenli taşımacılık faaliyetleri yürütmek üzere “Deniz Yolları İşletmesi ile Akay Müdürlüğü” kurulmuştur. 1938 yılında “Deniz Yolları İşletmesi ve Akay Müdürlüğü İktisat Vekâletine” bağlı olarak Deniz Bank adı altında birleştirilmiş fakat 1939 yılında Deniz Bank’ ın kapatılması ile Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü, Haliç Vapurları Şirketi ile Şirket-i Hayriye’yi satın almış, İstanbul Boğazı ve Haliç’te vapur işletme hakkına sahip olmuştur (İnan, 2013).

1945 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak “Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı” oluşturulmuş ve kuruluş kanununa derç edilmek suretiyle denizcilik ile ilgili iş ve işlemler bu birim tarafından yürütülmeye başlanmıştır. 1973 yılında yapılan değişimler ile, “Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı”, “Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü” ne

dönüştürülmüş ve “Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü” kurulmak suretiyle denizcilikle ilgili faaliyetler bu iki Genel Müdürlük tarafından yürütülmüştür.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 1979 yılında “Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü”ne dönüştürülmüş, anılan Genel Müdürlük ile Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 28 Şubat 1982 tarihinde yürürlüğe giren “Bakanlıkların Yeniden Düzenlenmesi ve Çalışması Esasları” hakkındaki 8/4334 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile “Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirilmiştir.

17 Haziran 1982 yılında resmi gazetede yayımlanan Kanun Hükmünde Kararname ile “Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü” nün ismi, “Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı” şeklinde değiştirilmiştir. 1984 yılında denizcilik ile ilgili “Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı” oluşturularak bu iki birime denizciliğin değişik alanlarında görev paylaşımı yaptırılmıştır.

1987 yılında “Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun” ile “Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı” lağvedilerek “Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü” kurulmuştur.

Yukarıdaki kronolojik sıralamadan anlaşılabacağı üzere denizcilik alanında yürütülen görevler, değişik kurum ve kuruluşlara, çeşitli mevzuat düzenlemeleri ile yapılan görev ve yetkilendirmelere dayalı olarak yürütülmekteyken, bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik alanındaki bürokrasiyi azaltmak ve hizmetlerini daha etkin, hızlı ve verimli, ülkenin ihtiyaçları ve çıkarları doğrultusunda en iyi şekilde yürütmek ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla “491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında KHK” ile Başbakanlığa bağlı “Denizcilik Müsteşarlığı” kurulmuştur.

01.11.2011 tarihinde resmi gazete yayımlanan “655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ile denizcilik müsteşarlığı kapatılmış ve hem Ulaştırma Bakanlığının ismi ve yapısı değiştirilmiş hem de denizcilik otoritesi yeniden şekillendirilmiştir. Daha sonra başkanlık sistemine geçilmesiyle Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile 655 sayılı KHK’ da değişiklikler yapılmak sureti ile bakanlığın ismi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak güncellenmiş ve denizcilik ile ilgili otorite olarak bakanlık altında “Denizcilik Genel Müdürlüğü” ve “Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü” KHK ile belirlenen yetkileri dâhilinde ülkemiz denizcilik idaresi görevlerini üstlenmiştir.

3.2.5.2. Türkiye' de bayrak devleti denetim rejimi

655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK)'ye Türkiye'nin denizcilik idaresi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) olarak belirlenmiştir. Anılan KHK ile denizcilik konusunda diğer kurumların görev alanlarına giren hususlarda da koordinasyon görevi UAB'ye verilmiştir. Bakanlığın yapısına bakıldığında denizcilikte gemi denetim ve belgelendirme hususları “Denizcilik Genel Müdürlüğü” altında bulunan “Gemi Denetim Daire Başkanlığı” koordinesinde olmasının yanında bazı teknik konularda Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü görev ve yetki alanına girmektedir.

3.2.5.2.1. Türkiye'de bayrak devleti belgelendirme rejimi uygulamaları

Ülkemizde denizcilik idaresinin tarihsel gelişimi sürecinde aktarılan kurumlar Türk bayraklı gemilerin denetim ve belgelendirme hususunda görev almış olsalar da nihayetinde devlet kurumu olması ve denizde çalışan kaptan, zabıt, mühendislerin deniz hizmet ücretleri ile devlette verilen ücretler arasında açık farklar olmasına dayalı, verilen bu hizmetler 2000'li yıllara kadar konusunda uzman liyakat sahibi personeller aracılığı ile yürütülememiştir. İdare özellikle devlet kapsamında bulunan Deniz Nakliyat A.Ş.' nin özelleştirilmesi ile burda bulunan personelin bir çoğunu uzman olarak görevlendirmesinin yanında uzman kadrosunu denizci personel alımları ile güçlendirmiş ve daha önceleri Türk Bayraklı gemilerin liman devleti denetim istatistikleri özelinde Paris MoU beyaz-gri-siyah bayrak listelerinden de açıkça anlaşılacağı üzere çok kötü olan teknik durumlarına yönelik, değişiklik getirilen denetim rejimi politikaları sayesinde daha sonradan büyük atılım ve gelişim sağlamayı başarmıştır.

2003 yılına kadar tüm denetim ve belgelendirmeler idarenin kendi bünyesinde bulunan personeli tarafından yapılmakta iken 1/10/2003 tarihli ve 25246 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan “Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmeliğin” yayımlanarak yürürlüğe girmesi ile SOLAS' ın zorunlu kıldığı 3 temel sertifika hariç bir çok sertifikasyon anılan yönetmelik kapsamında yetkilendirilen tanınmış klas kuruluşlarına devredilmiştir. Bir çok konuda idare yetkisini devretmiş olsa da önemli belgelendirmeleri kendi bünyesinde yaparak etkin bir denetim mekanizmasının devamlılığını sağlamıştır. Anılan yönetmelik 18.01.2017 tarihli 29952 sayılı resmi gazetede yayımlanan “Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği” ile değişikliğe uğramış ve yayımlanan yeni yönetmelik kapsamında klas

kuruluşları ile yapılan protokoller ile idare, bu bölümün başında ayrıntıları verilmiş olan bayrak devleti kontrollerini düzenleyen uluslararası sözleşmeler kapsamında gemilerin alması gereken bütün belgelendirme yetkisini ve bu belgelere ilişkin denetim yetkisini klas kuruluşlarına devretmiştir.

3.2.5.2.2. IMO sözleşme, protokol, ek ve değişiklikleri bakımından ülkemizin durumu

Türkiye halihazırda 35 adet IMO sözleşme, protokol, ek ve değişikliklerine taraf olma çalışmaları tamamlanmıştır. Ülkemiz denizcilik idaresi olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızca bazılarının çalışması tamamlanmak suretiyle Türkiye Büyük Millet Meclisi' nin onayına sunulan bazılarının ise çalışmalarına başlama kararı alınarak halen taslak halinde bulunmak suretiyle 14 adet uluslararası sözleşme, protokol ve ekleri bulunmaktadır. Taraf olma süreci devam eden uluslararası sözleşme protokol ve ekleri aşağıdaki tabloda belirtildiği gibidir (UAB, 2019).

Tablo 8. Taraf Olma Süreci Devam Eden IMO Sözleşme ve Protokolleri

Sıra	Sözleşme Adı	
1	SOLAS protocol 88	Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi 1988 protokolü
2	SOLAS Agreement 96	Uluslararası Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi 1996 mutabakatı
3	MLC 2006	2006 Denizcilik Çalışma Konvansiyonu
4	INTERVENTION 1969	1969 Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme
5	INTERVENTION 1973 Protokolü	Petrol Dışındaki Diğer Maddelerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Olaylarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında 1973 Protokolü
6	London Convention 1972	1972 Atıkların Ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme
7	London Convention 1996 Protokolü	1972 Londra Sözleşmesine İlişkin 1996 Protokolü
8	NAIROBI WRC 2007 Sözleşmesi	2007 Enkazın Kaldırılmasına ilişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi
9	NUCLEAR 1971 Sözleşmesi	Nükleer Maddelerin Denizyolu ile Taşınmasından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi

“Tablo 8. Devamı”

10	STCW-F 1995 Sözleşmesi	1995 Balıkçılık Gemileri Personelinin Eğitimi, Sertifikasyonu Ve Vardiya Standartlarıyla İlgili Uluslararası Sözleşme
11	Torremolinos 1993	Balıkçı Gemilerinin Güvenliği Sözleşmesi’ne ilişkin 1993 Torremolinos Protokolü
12	CSC 1993 Değişiklik	Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme
13	London Convention 1978 Değişiklik	1972 Londra Sözleşmesine İlişkin 1978 Değişikliği
14	INMARSAT 2008 Değişiklik	INMARSAT 2008 Değişiklik

3.2.5.2.3. Türkiye’de uygulanan önsörvey ve hedefleme sistemi

Bayrak devleti olarak gemilere yapılan belgelendirme denetimleri sonrası IMO' nun yayımladığı harmonize sörvey ve sertifikalandırma sistemi rehberi içeriğindeki kurallar gereği bir gemi 15 aya kadar uzayabilen bir süreç sonrasında tekrar belgesinin geçerliliğine dair denetime tutulmaktadır. Gemilerin bu süreçte aynı kondisyonda ticari faaliyetlerine devam edip etmediğinin bayrak idaresince kontrol edilmiyor olması bir açık olarak görülmüş ve ülkemiz denizcilik idaresi tarafından liman devleti denetimlerine hazırlık olması adına ülkemiz limanlarına gelen Türk Bayraklı gemilere uygulanmak üzere önsörvey sistemi geliştirilmiştir. 2003 yılında uygulamaya giren önsörvey sistemi başlangıçta 6 ayda bir uygulanmaya başlamış olup daha sonra liman devleti memorandumlarında olduğu gibi bir hedefleme sistemi geliştirilmiştir.

Deniz ticaretinde gemilerin ticari faaliyetinde zamanın önemi göz önüne alındığında Paris MoU denetim sonuçlarının ve bu denetimler sonucunda yayımlanan siyah-gri-beyaz bayrak listelerinin gerek gemilerin gittiği limanlarda daha sık denetimlere tabi tutularak fazladan bekletilmesi gerekse de ülkemizin prestiji açısından önemime binaen önsörvey hedefleme sistemine zaman içerisinde değişiklikler getirilmiştir.

Ülkemizde uygulanan hedefleme sisteminin mevcut hedefleme sistemleriyle kıyası ile ülkemiz denetim rejimi adına daha iyi uygulanabilirliği açısından analiz ve değerlendirmesinin yapılabilmesi açısından içerik ve detayları açıklanacaktır.

İdarenin geliştirdiği Elektronik sertifika sistemi ile önsörvey veri girişleri yapılmakta ve yapılan veri girişlerine göre hedefleme sistemi önsörvey gerekliliğine yönelik hedefleme puanı hesaplamaları gerçekleştirmektedir. Sisteme IMO Numarası ile giriş yapılır. Tüm bağlantılar IMO Numarası kullanılarak yapılır. Hedefleme puanı, işlemin yapıldığı andaki veriler baz alınarak gerçek zamanlı olarak hesaplanır.

➤ Gemi kaydı kontrol edilir, kayıt bulunur ise aşağıdaki bilgileri okunur:

- Gemi tipi, yaşı
- Klas kaydı
- Son önsörvey tarihi, sonucu
- Son 36 ay içindeki tutulma sayısı (Önsörvey)
- Son 36 ay içindeki tutulma sayısı (MOU)
- Son 36 ay içindeki ISM kaynaklı tutulma sayısı (MOU)
- İşleten kaydı
- İşletenin tüm gemilerinin son 36 ay içindeki denetim sayısı (MOU)
- İşletenin tüm gemilerinin son 36 ay içindeki tutulma sayısı (MOU)
- İşletenin tüm gemilerinin son 36 ay içindeki ISM kaynaklı tutulma sayısı (MOU)

- Hesaplama 10 puan üzerinden, aşağıdaki dağılımla yapılır.

Tablo 9. Önsörvey hedefleme sistemi puan hesaplama tablosu

FAKTÖRLER	PUANLAR
Gemi Yaşı [0 – 1]	
YAŞ <12	0
YAŞ >=12	1
Gemi Klas Kaydı [0 – 1]	
Tanıdığımız Klaslar	0
Tanımadığımız Klaslar	1
Son 36 ay içindeki Tutulma Sayısı (ÖnSörvey) [0 – 1]	
Tutulma Sayısı <2	0
Tutulma Sayısı >=2	1
Son 36 ay içindeki Tutulma Sayısı (MOU) [0 – 1]	
Tutulma Sayısı <2	0
Tutulma Sayısı >=2	1
Son 36 ay içindeki ISM kaynaklı Tutulma Sayısı (MOU) [0 – 1]	
Tutulma Sayısı =0	0
Tutulma Sayısı >0	1
İşletenin Tüm Gemilerinin Son 36 ay içindeki Tutulma / Denetim Oranı (MOU) [0 – 2]	
Oran <0.01	0
0.01< Oran <= 0.5	1
0.5 < Oran <=1	2
İşletenin Tüm Gemilerinin Son 36 ay içindeki ISM kaynaklı Tutulma Sayısı (MOU) [0 – 1]	
Tutulma Sayısı =0	0
Tutulma Sayısı >0	1

(Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı)

Bulunan toplam risk aşağıdaki aralıklarda değerlendirilir.

<i>Toplam Puan</i> ≤ 4	SÖRVEY GEREKLİ DEĞİL
<i>Toplam Puan</i> ≥ 5	SÖRVEY GEREKLİ
<i>Son Ön sürvey</i> > 6 ay	SÖRVEY GEREKLİ

<i>Toplam Puan</i> < 4	DÜŞÜK RİSK (YEŞİL)
<i>Toplam Puan</i> $= 4$	STANDART RİSK (SARI)
<i>Toplam Puan</i> ≥ 5	YÜKSEK RİSK (KIRMIZI)

➤ Hedefleme sisteminde sürvey gerekliliğine yönelik bazı parametreler bulunmakla bunlar:

- Son Önsürvey tarihi 6 ay dan daha önce olan gemiler için toplam puana bakılmaksızın “Sürvey Gerekli” (kırmızı) uyarısı görüntülenir.
- Program Dışı Sürvey yapılması gereken gemiler için toplam puana bakılmaksızın “sürvey gerekli” (kırmızı) uyarısı görüntülenir.
- Son 1 ay içinde “Başarılı Önsürvey” (ISM Kodu ile ilgili bir tutuklanmayı gerektiren eksiklik maddesi (19) bulunmayan önsürvey) geçiren gemilerin toplam puanı 3 puan düşürülür.
- İşleten kaydı bulunamayan gemilerin toplam puanı 1 puan artırılır.

Ayrıca uygulamada Ülkemiz limanlarına giriş ve çıkış yapan gemilere ilgili liman başkanlığı tarafından yanaşmadan önce Yanaşma Ordinosu ve ayrılmadan önce ise Liman Çıkış Belgesi tanzim edilmekte olup hedefleme sistemi anılan ordino sistemi ile entegre çalışmakta olup buna göre:

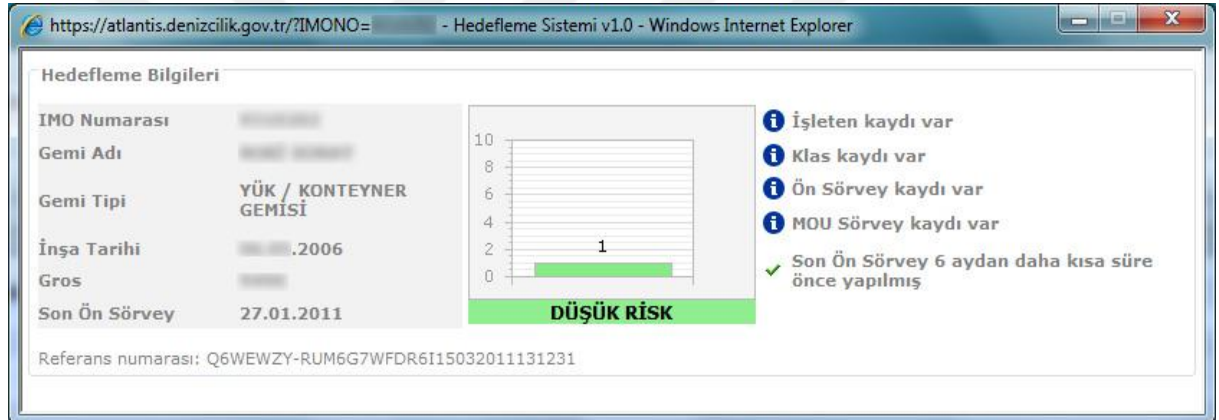
- Türk bayraklı gemilere Yanaşma Ordinosu düzenlenmesi aşamasında hedefleme sistemi otomatik olarak devreye girer ve puanın 5 ve üzeri çıkması halinde operatöre uyarı görüntülenir. Belge düzenlenmesi engellenmez.
- Türk bayraklı gemilerden yurtdışına çıkış yapacak olanlara LÇB düzenlenmesi aşamasında hedefleme sistemi otomatik olarak devreye girer ve puanın 5 ve üzeri çıkması halinde operatöre uyarı görüntülenir. Belge düzenlenmesi engellenir. Ancak anılan gemilerden son bir ay içerisinde geçerli bir önsürvey kaydı bulunanlara hedefleme puanına bakılmaksızın LÇB verilmesi engellenmez.

- Anılan geminin, Yanaşma Ordinosu düzenlenmesi aşamasında risk durumunun 5 den küçük olup gemi limandayken risk durumunun artması halinde hedefleme sistemi, ordino tarihinden itibaren 10 günlük süre içinde LÇB verilmesini engellemez.

İşletenin gemilerine ait denetim/tutulma sayıları hesaplanırken; geminin işleten yönetimine girdiği tarihe (SMC belgesinin düzenlenme tarihi) bakılır. Ancak işleten değişmeksizin SMC'nin yenilenmesi durumunda ilk SMC tarihi dikkate alınır.

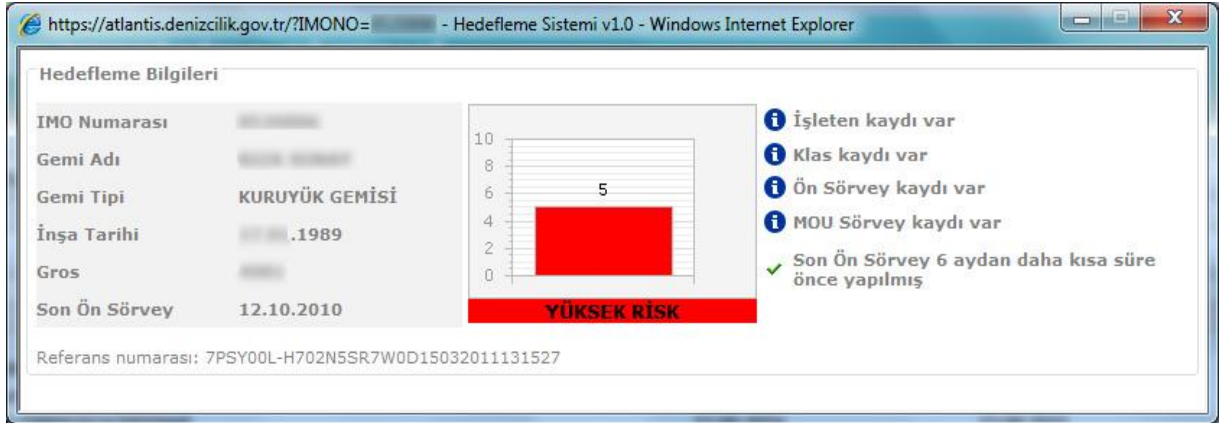
Yapılan önsörvey neticesinde geminin alıkonması halinde yani, gerçekleştirilen sörvey de bulunan bir eksiklik maddesi için 30 veya 19 kodu kullanılmış ise, rapor “Tutuldu” olarak işaretlenir. Eksikliklerin giderilmesi halinde “Tutuldu” bilgisi değişmez.

Hedef Faktör örnek uygulamalarından bazıları aşağıdaki gibidir.



FAKTÖRLER	Puanlar
DİĞER TÜM TİPLER – KONTEYNER GEMİSİ	0
YAŞ <12	0
Tanıdığımız Klaslar	0
Tutulma Sayısı =1 Önsörvey	0
Tutulma Sayısı =0 MoU	0
Tutulma Sayısı =0 MoU ISM Kaynaklı	0
0.01< Oran <= 0.5	1
TOPLAM	1
Hedef Faktör 5'in altında ve 6 ay içinde ÖnSörvey geçirmiş. Sörvey Gerekmiyor.	

Şekil 2. Düşük risk hedef faktör hesaplama örneği (Kaynak: UAB Elektronik Sertifika Sistemi)



FAKTÖRLER	Puanlar
KURUYÜK GEMİSİ	2
YAŞ >12	1
Tanıdığımız Klaslar	0
Tutulma Sayısı =1 Önsörvey	0
Tutulma Sayısı =2 MoU	1
Tutulma Sayısı =0 MoU ISM Kaynaklı	0
0.01< Oran <= 0.5	1
TOPLAM	5
Hedef Faktör 5 ve 1 ay içinde ÖnSörvey geçirmemiş. Sörvey Gerekliyor.	

Şekil 3. Yüksek risk hedef faktör hesaplama örneği (Kaynak: UAB Elektronik Sertifika Sistemi)

https://atlantis.denizcilik.gov.tr/?IMONO= - Hedefleme Sistemi v1.0 - Windows Internet Explorer

Hedefleme Bilgileri

IMO Numarası	
Gemi Adı	
Gemi Tipi	KURUYÜK GEMİSİ
İnşa Tarihi	.1992
Gros	
Son Ön Sörvey	11.01.2011

Referans numarası: GJYTUEG-BS30DXLPBDM115032011131558

İşleten kaydı var
Klas kaydı var
Ön Sörvey kaydı var
MOU Sörvey kaydı var

✓ Son Ön Sörvey 6 aydan daha kısa süre önce yapılmış

4

STANDART RİSK

FAKTÖRLER	Puanlar
KURUYÜK GEMİSİ	2
YAŞ >12	1
Tanıdığımız Klaslar	0
Tutulma Sayısı =0 Önsörvey	0
Tutulma Sayısı =0 MoU	0
Tutulma Sayısı =0 MoU ISM Kaynaklı	0
0.01< Oran <= 0.5	1
TOPLAM	4
Hedef Faktör 4 ve 6 ay içinde ÖnSörvey geçirmiş. Sörvey Gerekmiyor.	

Şekil 4. Standart risk hedef faktör hesaplama örneği (Kaynak: UAB Elektronik Sertifika Sistemi).

3.3. Ülkemizdeki Uygulamalar İle Paris Mou ve Bazı Üye Devletlerinin Uygulamalarının Karşılaştırmalı Analizi

3.3.1. Uluslararası sözleşmelere taraf olma ve klas kuruluşlarına yetki devri hususlarının karşılaştırılması

Bir önceki başlıkta III kod hükümlerine göre şekil alan gemi denetim ve belgelendirme hususları denizcilik idarelerinin siciline kayıtlı olan gemileri ikinci bölümde belirtilen uluslararası kurallara göre denetim yapma ve belgelendirme ödevi vermektedir. Denizcilik idareleri bu denetim ve belgelendirme faaliyetlerini kendi bünyesinde yapabileceği gibi ikinci bölümde değinilen tanınmış klas kuruluşlarına yetki devri protokolü düzenlemek sureti ile denetim ve belgelendirme faaliyeti yetkilerini devredebilmektedir.

Avrupa birliği ve Paris MoU üyesi olan Belçika, Fransa, Danimarka, Almanya, İngiltere, İspanya, İtalya ve Malta ülkelerinin ve Ülkemizin zorunlu (*statutory*) gemi denetim ve belgelendirme hususlarında hangilerinin idare bünyesinde yapıldığı, hangilerinin klas kuruluşlarına devir edildiğiyle ilgili EMSA' dan alınan bilgiler çerçevesinde tablo 9'da derlenmiştir.

Bayrak devletleri daha önceki bölümlerde verilen bilgiler ışığında denetim ve belgelendirme faaliyetlerini Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yapılan çalışmalar neticesinde yürürlüğe konulmuş kurallar çerçevesinde devletlerin onayladığı/taf olduğu sözleşmelere göre yapmaktadırlar. Diğer ülkeler ile kıyaslama yapılabilmesi için IMO'dan alınan bilgiler ışığında Ülkemizin imzalayarak taraf olduğu sözleşme ve ekleri ile Avrupa Birliği ve Paris MoU üyesi devletlerin hali hazırda taraf olduğu sözleşmeler tablo 10'da gösterilmektedir.

Tablo 10. Bazı denizcilik idarelerin gemi denetim ve belgelendirme hususlarında klas kuruluşlarına yapılan yetki devirleri

	Belçika		Fransa		Danimarka		Almanya		İngiltere		İspanya		İtalya		Malta		Türkiye	
Belge Adı	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme	Sörvey Yapma	Sertifika düzenleme
	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır
Yolcu Gemisi Emniyet	Evet	Evet	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yük Gemisi İnşa Emniyet	Limitli	Limitli	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yük Gemisi Teçhizat Emniyet	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yük Gemisi Radyo Emniyet	Limitli	Limitli	Hayır	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
ISM Code - Şirket Uygunluk	Limitli	Hayır	Hayır	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
ISM Code - Emniyet Yönetim	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yüklenme Sınırı Belgesi	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex I	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex II	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex IV	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex VI	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Tonaj Ölçüm Belgesi	Limitli	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizcilik Çalışma Konvansiyonu	Limitli	Hayır	Hayır	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Hayır	Limitli	Hayır	Limitli	Evet	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Sicile kayıtlı gemi sayısı >100 GR	235	572	705	657	1321	561	1520	2584	1014									
Barak Devleti Sörveyör sayısı	10	174	49	5	112	197	110	18	210									
Liman Devleti Sörveyör sayısı	9	88	19	27+5	72	109	134	4	130									
* Yalnızca gemi yurtdışında sörvey talebi olması halinde Klaslara yetki verilmektedir.																		
** Henüz taraf olunmadığı için Klas kuruluşlarından uygunluk belgesi alınması idarece zorunlu tutulmuştur																		

Kaynak: Avrupa Deniz Emniyet Ajanı - EMSA' dan alınan verilere göre oluşturulmuştur.

Tablo 11. Bazı denizcilik idarelerinin uluslararası sözleşmelere taraf olma durumları

As at 17/09/2019		
IMO Convention 48	x	
SOLAS Convention 74	x	
SOLAS Protocol 78	x	
SOLAS Protocol 88	x	
SOLAS Agreement 96	x	
LOAD LINES Convention 66	x	
LOAD LINES Protocol 88	x	
TONNAGE Convention 69	x	
COLREG Convention 72	x	
CSC Convention 72	x	
CSC amendments 93	x	
SFV Protocol 93	x	
Cape Town Agreement 2012	x	
STCW Convention 78	x	
STCW-F Convention 95	x	
SAR Convention 79	x	
STP Agreement 71	x	
Space STP Protocol 73	x	
IMSO Convention 76	x	
INMARSAT OA 76	x	
IMSO amendments 2006	x	
IMSO amendments 2008	x	
FACILITATION Convention 65	x	
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	x	
MARPOL 73/78 (Annex III)	x	
MARPOL 73/78 (Annex IV)	x	
MARPOL 73/78 (Annex V)	x	
MARPOL 73/78 (Annex VI)	x	
London Convention 72	x	
London Convention Protocol 96	x	
INTERVENTION Convention 69	x	
INTERVENTION Protocol 73	x	
CIC Protocol 76	x	
CIC Protocol 92	x	
FUND Protocol 76	x	
FUND Protocol 92	x	
FUND Protocol 2003	x	
NUCLEAR Convention 71	x	
PAL Protocol 02	x	
LIMC Convention 76	p	
LIMC Protocol 96	x	
SUA Convention 88	x	
SUA Protocol 88	x	
SUA Convention 2003	x	
SUA Protocol 2003	x	
SUA Convention 2005	x	
SALVAGE Convention 89	x	
OPRC Convention 90	x	
HNS Convention 96	x	
HNS PROT 2010	x	
OPRC/HNS 2000	x	
BUNKERS CONVENTION 01	x	
ANTI FOULING 2001	x	
BALLASTWATER 2004	x	
NAIROBI WRC 2007	x	
HONG KONG CONVENTION	x	
MLC 2006	x	

x= onaylanmış/taf olunmuş

Kaynak: IMO - <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

Tablo 10 incelendiğinde denizcilik idarelerinin bir çok hususta denetim ve belgelendirme yetkisini klas kuruluşlarına devrettiği anlaşılmaktadır. Bunun temel nedenlerinden birisinin de deniz taşımacılığının küresel bir işlem olması nedeniyle gemilerin bir çok zaman bayrağını taşıdığı ülkeye uğrak yapmadan ticari faaliyetine devam etmesi ve buna dayalı olarak ülkelerin denetim belgelendirme faaliyetlerinin daha hızlı ve etkin bir şekilde yapılabilmesi için ofis ağıları daha geniş olan klas kuruluşları aracılığı ile bu işlemleri yatırmak olarak değerlendirilebilir. İdareler yetkilerini devrettiği konularda sorumluluklarını değil icrai görevlerini devretmektedir. Bu yüzden tabloda ülkelerin bazı konularda tam yetki devri yaparken bazı hususlarda limitli bazı hususlarda ise yetkilerini devretmediği görülmektedir.

Tabloda dikkat çekici husus Emniyet yönetim sistemi hakkında denetim ve belgelendirme yetkileri kısmıdır. Belçika, Fransa'nın emniyet yönetim sistemi hakkında klas kuruluşlarına yetki vermediği veya limitli yetkilendirme yaptıkları, İngiltere'nin bazı gemi cinslerini hariç tutarak yalnızca sörvey için yetki verdiği, İtalya ve Almanya'nın sörvey için yetki verdiği sertifikasyon için yetki vermediği, Danimarka ve İspanyanın ise gemilerinin sadece yurtdışında denetim talep etmeleri halinde klas kuruluşlarını yetkilendirdiği, Malta'nın ise tüm konularda yetki verdiği görülmektedir.

Emniyet yönetim sistemi SOLAS gereği zorunlu kılınmış kural olmakla bu sistemin işlerliği ve belgelendirmesi, geminin ve şirketin teknik ve uygulamaya yönelik tabi olduğu bütün kurallara uyup uymadığının denetimi niteliğinde olması, başka bir deyişle gemi ve şirketin komple gözden geçirme yöntemi olmasının yanında geminin klas kuruluşunca da yapılan denetimlerin de kontrolünü sağlayarak yetki verdiği klas kuruluşunun da sahada denetimini içermektedir. Bu yüzden bayrağını taşıyan gemileri, bu gemileri işleten şirketleri ve diğer konularda yetki devri yaptığı klas kuruluşunun iş ve işlevleri bakımından gözden geçirilmesi olanağına karşı idareleri emniyet yönetim kodu hususunda tam yetki vermediği değerlendirilmektedir. Bu konuda tam yetkili olan Malta incelendiğinde bayraktaki gemi sayısı ve bayrak devleti uzman sayısı oranı bakımından yeterli personelinin olmamasına dayalı tam yetki yapıldığı değerlendirilebilir. Ülkemiz denizcilik idaresi ise diğer konularda olduğu gibi bu hususta da klas kuruluşlarına tam yetki devri yapmıştır.

Dikkate değer hususlardan bir diğeri ise yolcu gemsisi emniyet belgesi ve Denizcilik çalışma konvansiyonudur. Yolcu gemilerinin ticari yük olarak insan taşıdığı ve emniyetinin

çok önemli olduğu, denizcilik çalışma konvansiyonun ise gerek çalışanların hakları bakımından önemli olması gerekse de son yıllarda uygulamaya giren en önemli sözleşmelerden olması nedeniyle ülkemiz ve malta dışında diğer ülkeler limitli yetki devri yapmış veya yetki devri yapmadığı anlaşılmaktadır.

Ülkelerin denizcilik idareleri bayrağını taşıyan gemilerine taraf olduğu sözleşmeler gereği denetim ve belgelendirme yapmakla yükümlüdürler. Gemiler ticari faaliyetleri gereği teknik ve yapısal hususlar hariç, uygulamada uğrak yaptıkları limanların taraf olduğu kurallara uyması gerekmekte olup gittikleri ülkelerde liman devleti denetimlerinde bu hususlar denetime tabidir. Örnek vermek gerekirse ülkemiz limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere liman devleti olarak yaptığımız denetimlerde taraf olmadığımız bir sözleşme gerekliliklerinden herhangi bir eksiklik yazma hakkımız bulunmamaktadır. Bunun tersi düşünüldüğünde kendi bayrağımızı taşıyan gemilerimize ülke olarak taraf olduğumuz sözleşmelere göre denetim ve belgelendirme yapıldığı, gemilerimizin gittiği ülke limanlarında ülke olarak taraf oldukları sözleşmelere göre denetime tabi tutularak, geminin bayrak devleti tarafından denetlenmemiş birçok hususta liman devletince yaptırımlara maruz kalacağı düşünüldüğünde konu sözleşmelere taraf olmanın önemi açıkça ortaya çıkmaktadır.

Ülkemiz ve diğer ülkelerin kıyaslanması bakımından tablo 11 incelendiğinde SOLAS sözleşmesine ait 88 protokolü, 96 mutabakatı ve MLC 2006 sözleşmesi en önemli konular olarak karşımıza çıkmaktadır. Tabloda belirtilen ülkelerin hepsinin bunları imzalamakla taraf oldukları Ülkemizin ise bu 3 sözleşme ve eklerine hali hazırda taraf olmadığı anlaşılmaktadır.

Denizcilikte uluslararası sözleşmeler bakımından daha evvel SOLAS, MARPOL ve STCW sözleşmesi denizciliğin 3' lü saç ayağı tabiri ile temel kurallarını belirlemekte iken son olarak Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından denizcilikle ilgili çıkartılmış sözleşmelerin derlenerek Denizcilik Çalışma Konvansiyonu dördüncü ayak olarak kabul edilmiştir. Konvansiyon dünya deniz ticaret filosu tonajının (GRT olarak) en az %33'üne sahip 30 ülke tarafından onaylandıktan bir yıl sonra yürürlüğe girme şartlarını tamamlayarak 2013 yılında uygulamaya girmiştir. Konvansiyonun içerik olarak ülkemizdeki ilgili kurumları "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Hudut ve Sahil Sağlık Genel Müdürlüğü" olmakla konu birçok çalıştay yapılmış, 6 adet çalışma grubu oluşturulmuş fakat konuların tek kurumun yetkisinde olmamasına dayalı yetki karmaşası olması nedeniyle henüz bir sonuca bağlanamamıştır. Son olarak 25.03.2017 tarihli ve 30018

sayılı resmi gazetede yayımlanan Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun 1 maddesi ile “Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Konferansının 7 Şubat 2006 tarihinde Cenevre’de yapılan doksan dördüncü oturumunda kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006’nın beyanda bulunmak suretiyle onaylanması uygun bulunmuştur.” denilmekte ve taraf olma çalışmaları halen devam etmektedir.

3.3.2. Önsörvey ve Paris MoU hedefleme sistemleri faktörlerinin karşılaştırılması

Bir önceki bölümde, ülkemizdeki önsörvey bayrak devleti denetim sisteminde ve paris MoU liman devleti denetimi sisteminde uygulanan hedefleme sistemleri ayrıntılı biçimde incelenmiştir. Burada ise bu sistemlerdeki farklılık gösteren birtakım parametrelerin analizi sağlanmıştır. Aşağıdaki tabloda, hesaplamada kullanılan risk parametreleri, karşılaştırmalı olarak belirtilmektedir.

Tablo 12. Önsörvey ve Paris MoU hedefleme sistemleri faktörlerinin karşılaştırılması

Hedefleme sistemi Risk Prarmetresi	Paris MoU	Önsörvey Eski uygulama	Önsörvey Yeni Uygulama
Geminin Tipi	+	+	-
Geminin Yaşı	+	+	-
Geminin Bayrak Devleti	+	n/a	n/a
Geminin Klas Kuruluşu Performansı	+	-	-
Gemi İşleteni	+	+	+
Tarihsel Bilgiler (Eksiklik Sayısı)	+	-	-
Tarihsel Bilgiler (Tutulma Sayısı)	+	+	-
Risk kategori sayısı	4	3	0
Risk kategorisine göre Periyodik denetim aralıkları(ay)	6ay/12ay/36ay	Kalkıştan Önce/6ay	1ay/3ay

Yukarıdaki tabloda her iki hedefleme sisteminde de benzer parametreler kullandığı görülse de hesap metodunda ciddi farklılıklar bulunmaktadır.

3.3.2.1. Gemi tipi

Gemi tipi bazında Paris MoU kimyasal tanker, petrol tankeri gaz tankeri, dökme yük ve yolcu gemi tiplerini riskli olarak kabul etmiştir. Ancak Paris MoU, bu belirtilen gemi tiplerini diğer memorandumlara oranla daha riskli görmüştür. Şöyle ki gemi tipinin, anılan gemi tiplerinden birisi olması halinde gemi, yüksek risk karşılığı olan 5 puanın 2 puanını almakta olup oran bazında %40 etkisi bulunmaktadır. Önsörvey hedefleme sisteminde ise daha önceki uygulamada benzer şekilde riskli gemi tipleri 2 puan almakta iken risksiz gemi tipleri 0 puan almaktaydı fakat hali hazırda gemi tipine dayalı bir risk faktörü hesaplamaya katılmamaktadır.

3.3.2.2. Gemi yaşı

Gemi yaşı bazında Paris MoU, 12 yaş üstü gemilere hedefleme sisteminde 1 puan verirken 25 yaş ve üzer gemilere 2 puan vermekle bu gemileri riskli gemi olarak kabul etmiştir. Önsörvey sisteminde ise eski uygulamada 12 yaş üstüne 1 puan verilmek suretiyle risk hesabına dahil edilmekteydi fakat hali hazırdaki uygulamada bu parametrede dikkate alınmamaktadır.

3.3.2.3. Bayrak devleti

Bayrak devleti kontrolleri, liman devleti kontrolü mekanizmasından önce de var olan gemilerin uluslararası sözleşmelere uygunluğunun ilk kontrolünün sağlandığı mekanizmadır. Bu bakımdan, gemilerin bayrak devletlerinin, geminin risk derecesine etki ettiği değerlendirilmektedir. Paris MoU, bayrak devletlerini son 3 yıl göstermiş olduğu performansa (denetim/tutulma) dayalı geliştirdiği formülasyonla siyah, gri ve beyaz olarak ayırmakta; siyah listede bulunan bayrakları da kendi içerisinde sınıflandırmaktadır. Paris MoU, gemilerin düşük riskli olabilmesi için bayrak devletinin IMO tarafından denetlenmiş olmasının yanı sıra beyaz bayrak kategorisinde olmasını da zorunlu kılmaktadır. Diğer taraftan, siyah listede bulunan bayrak devletlerinin altındaki gemilere, listede bulundukları konuma göre risk puanları eklenmektedir. ülkemizin kendi gemilerine yaptığı denetim bayrak devleti denetimi olması nedeniyle böyle bir parametrenin hedefleme sistemi hesabına katılması mümkün değildir.

3.3.2.4. Klas kuruluşu

Paris MoU, klas kuruluşları açısından yaptığı değerlendirmede iki hususu dikkate almaktadır. Birincisi, klas kuruluşlarının göstermiş oldukları performanstır. Klas kuruluşları

performans bazında yüksek, orta, düşük ve çok düşük olarak sınıflandırılmaktadır. İkincisi ise klas kuruluşunun en az bir Paris MoU üye devleti tarafından yetkilendirilip yetkilendirilmediği hususudur. Klas kuruluşu açısından yapılan değerlendirmede geminin düşük riskli olabilmesi için ikinci şartı taşıması gerekmekte olup aynı zamanda performansının da yüksek olması gerekmektedir. Paris MoU, her yıl yayımlanan yıllık raporlarında klas kuruluşlarının performanslarını yüksek, orta ve düşük olarak sınıflandırmaktadır.

Önsörvey hedefleme sistemimizde ise daha önce klas kuruluşu parametresi, kuruluşların performansına bakılmaksızın geminin ülkemiz tarafından yetkilendirdiği herhangi bir klas kuruluşuna kayıtlı olup olmamasına dayalı 0 veya 1 puan almakta iken idare tarafından yayınlanan yetkilendirilmiş klas kuruluşları yönetmeliği gereği uluslararası sefer yapacak tüm gemilerin herhangi bir yetkilendirilmiş klas kuruluşuna kayıtlı olma zorunluluğu getirilmesinin yanında uygulama alanını kaybetmiş olmasının yanında hali hazırda bu parametre de dikkate alınmamaktadır.

3.3.2.5. Geminin işleteni

Paris MoU uygulamayı gemiyi işleten şirkete ait tüm gemilerin denetim performansı üzerinden yapmakta olup son 3 yıldaki eksiklik ve tutulma sayıları üzerinden şirketin performans seviyesini belirlemektedir. Eksiklik sayıları incelenirken ISM eksikliğine çok daha büyük önem verilmektedir. Ayrıca geminin, düşük riskli olabilmesi için şirket performansının yüksek olması gerekmektedir. Kötü performanslı şirketlerin gemilerini farklı şirket altında göstererek bazı gemileri için düşük performanslı olmamak adına yaptığı uğraşlar, hedefleme sisteminde karşılık bulmamaktadır çünkü geminin son 36 ay içerisinde denetim kaydı yoksa şirket performansı yüksek değil orta olarak hesaplanmaktadır.

Önsörvey hedefleme sisteminde önceden işleten performansı geminin bölgesel memorandumlarda geçirdiği denetim kayıtlarına göre son 36 aydaki tutulma oranına bakılmak suretiyle bu oran %1 altında, %1-%50 arasında ve %50 üzerinde olmasına göre 0,1,2 risk puanı verilirken yine memorandumlarda ISM kaynaklı tutulma yaşamışsa 1 puan verilmek suretiyle hedefleme sistemindeki risk faktörünü etkilemekteydi. Hali hazırdaki uygulama ise ISM uygulamalarının önemine binaen işletmedeki gemilerin DPA kriteri önem kazanmış olmakla idarenin belirlemiş olduğu DPA kriterine uygun bir personel istihdam edilmesi ve bu

personelin idarenin düzenlemiş olduğu farkındalık eğitimine katılmış olması halinde, o işleyen şirketin gemilerinin 3 aylık periyotlar ile önsörveye tabi olması şeklinde uygulanmaktadır.

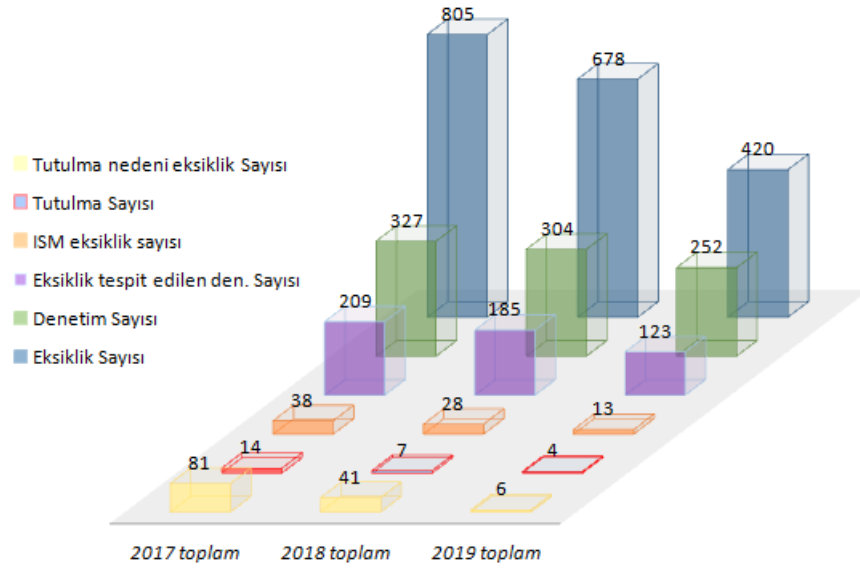
3.3.2.6. Geçmiş denetim performansı

Paris MoU, geminin denetim geçmişinde tespit edilen eksiklik sayılarını ve tutulma sayılarını dikkate almaktadır. Geminin tutulma yaşaması halinde bu durum geminin risk puanının artmasına yol açmaktadır. Geminin, düşük riskli olabilmesi için ise geminin hem tutulmasının olmaması hem de her bir denetimdeki eksiklik sayısının 5'ten fazla olmaması gerekmektedir.

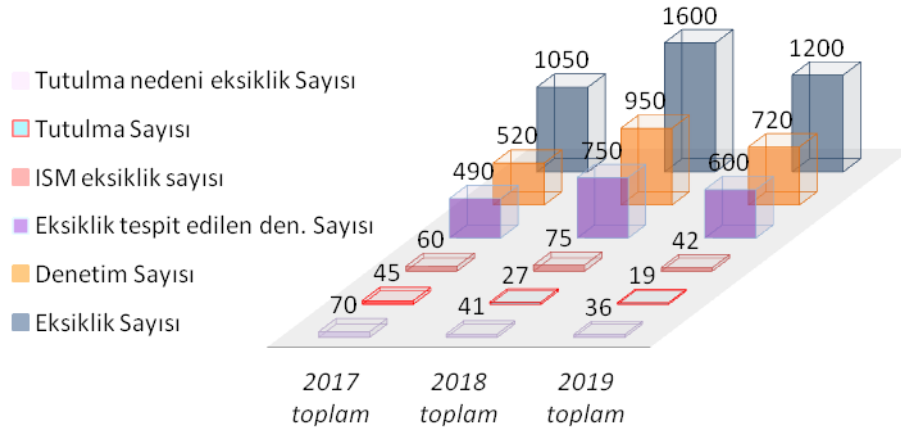
Önsörvey hedefleme sisteminde gemiye yazılmış olan eksiklik sayısı dikkate alınmaz iken geminin son 36 ay içerisinde liman devleti denetimleri ve önsörveyelerde tutulma sayısı 2 den az ise ayrı ayrı 0 puan 2 ve üzeri tutulma kaydı var ise yine ayrı ayrı 1'er puan risk değerlendirme puanı olarak eklenmekte iken geminin ISM kaynaklı herhangi bir tutulması var ise yine 1 puan eklenmekteydi. Hali hazırda Türk Bayraklı gemilerin geçmiş performansı da dikkate alınmaksızın DPA kriterine göre 1 veya 3 aylık periyotlarda denetime tabi tutulmaktadır.

3.3.3. Türk bayraklı gemilerin liman ve bayrak devleti denetimleri karşılaştırılması

Bu bölümde Türk bayraklı gemilere uygulanan Paris MoU liman devleti denetimleri ve bu denetimlerin sonuçları ile ülkemiz denizcilik idaresince uygulanan önsörvey denetimlerinin sonuçları tablo halinde verilerek etkiel analiz yapılacaktır.



Şekil 5. Türk bayraklı gemilerin Paris MoU denetim istatistikleri(Kaynak: www.parismou.org)



Şekil 6. Türk bayraklı gemilerin önsörvey denetim istatistikleri (Kaynak: UAB)

Tablo 13. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU kapsamında denetim ve tutulma sayıları

Türk Bayraklı Gemilerin Liman Devleti Denetimlerine İlişkin 2000-2019 Yılları Arasında İstatistiki Bilgiler					
YILLAR	DENETİM SAYISI	TUTULMA SAYISI	ORAN (%)	EXCESS FACTOR*	LİSTEDEKİ DURUM
2000	726	173	24	5,49	KARA LİSTE
2001	862	212	25	6,28	KARA LİSTE
2002	852	160	19	5,65	KARA LİSTE
2003	749	131	17	5,03	KARA LİSTE
2004	776	67	9	3,29	KARA LİSTE
2005	586	45	8	2,11	KARA LİSTE
2006	595	43	7	0,92	GRİ LİSTE
2007	670	41	6	0,44	GRİ LİSTE
2008	774	40	5	0	BEYAZ LİSTE
2009	738	34	5	-0,29	BEYAZ LİSTE
2010	782	34	4	-0,5	BEYAZ LİSTE
2011	586	28	4,77	-0,55	BEYAZ LİSTE
2012	561	26	4,43	-0,53	BEYAZ LİSTE
2013	502	15	2,98	-0,59	BEYAZ LİSTE
2014	431	20	4,65	-0,65	BEYAZ LİSTE
2015	391	24	5,78	-0,50	BEYAZ LİSTE
2016	415	21	5,06	-0,19	BEYAZ LİSTE
2017	327	14	4,28	-0,19	BEYAZ LİSTE
2018	304	7	2,3	-0,60	BEYAZ LİSTE
2019	252	4	1,59	-1,01	BEYAZ LİSTE

(Kaynak: www.parismou.org)

Tabloların incelenmesi ile Paris MoU'da yıllar bazında denetlenen Türk Bayraklı gemi sayısı giderek azalmıştır. Paris MoU' dan alınan verilere göre 2017 yılında tutulma oranı %4,28 olurken bu oran 2018 yılında %2,30 ve 2019 yılında %1,56 olarak hesaplanmıştır.

Önsörvey denetimlerine bakıldığında eski hedefleme sisteminin kalması ve tüm gemilere aylık olarak denetim yapılmaya başlanması ile denetim sayıları ile bu denetimlerde tespit edilen eksiklik sayılarında gözle görülür bir artış olduğu aşikardır. Bunun yanında DPA kriterinin getirilerek idarenin koymuş olduğu şartları sağlayan ve farkındalık eğitimi almış olan DPA istihdam eden şirketlerin gemilerine önsörvey aralıklarının 3 aya çıkması ile

denetim sayısı 2019 yılında tekrar azalmış ve uzun süredir aylık denetimlerin devam etmesine dayalı olarak denetimlerde tespit edilen eksiklik sayıları da giderek azalmıştır.

2003 yılından buyana Paris MoU denetim performansı tablosuna bakıldığında Ülkemizin 2006 yılına kadar kara listede, akabinde 2008 yılına kadar gri listede ve 2008 yılından bu yana beyaz listede olduğu ve türk bayraklı gemilerin performanslarının günden güne arttığı özellikle son 2 yılda tutulma oranlarının çok düştüğü görülmektedir. Buna etken olarak 2 neden sayılabilir. Birincisi Türk denizcilik idaresinin klas kuruluşları na yetki devri protokolündeki değişiklik ki uzun yıllardır Türk Bayraklı gemilerin yalnızca emniyet belgeleri hariç diğer tüm zorunlu denetim ve belgelendirme faaliyetleri klas kuruluşları tarafından yapıldığı göz önüne alındığında bunun etken olarak ağır basan faktör olabileceği değerlendirilmemektedir. İkincisi ise idarenin önsörvey denetim periyotlarını düşürmesi ile gemilere çok sık ve sıkı denetim yapmasıdır ki bu uygulamanın yürürlüğe girmesi ile ilk bir yılda gemilerin önsörveyler de tespit edilen kusurlarının gidermeden seyirlerine müsaade edilmemesi açıkça liman devleti denetimlerinde başarısını göstermiştir.

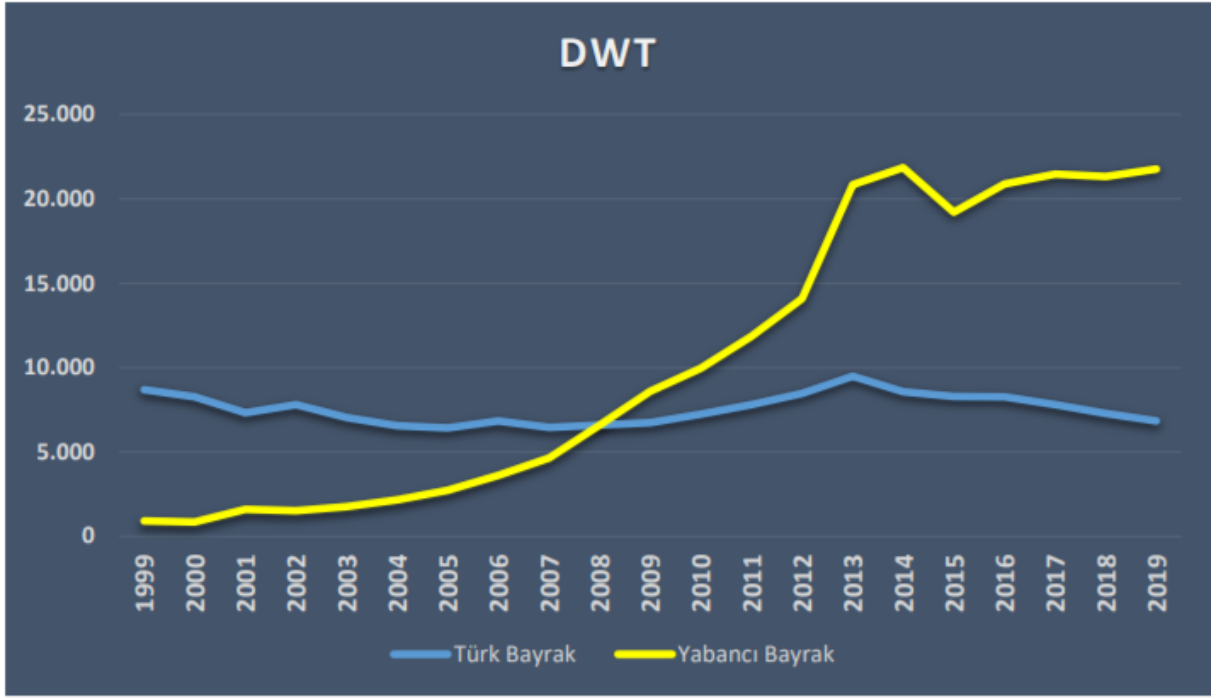
3.3.4. Türk deniz ticaret filosunun dünya filosundaki yeri

Tablo 14’de, 1999 – 2019 yılları arasında 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayrağına tescilli gemiler ile Türk sahipli yabancı bayrak devletlerine tescilli gemilerinin gelişimi yer almaktadır. 1999 yılında Türk sahipli filo 9,612 milyon DWT olup, bunun %90’ı Türk Bayraklı, %10’u ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2019 yılı itibariyle, Türk sahipli filo 28,6 milyon DWT bunun ise %24’ü Türk Bayrağında, %76’sı ise yabancı bayrakta yer almıştır. Verilen rakamlardan anlaşılabacağı üzere Türk armatörler filosu artarken tercihlerinin gemilerine Türk bayrağı çekmek yerine yabancı bayrak çekmek olduğu anlaşılmaktadır.

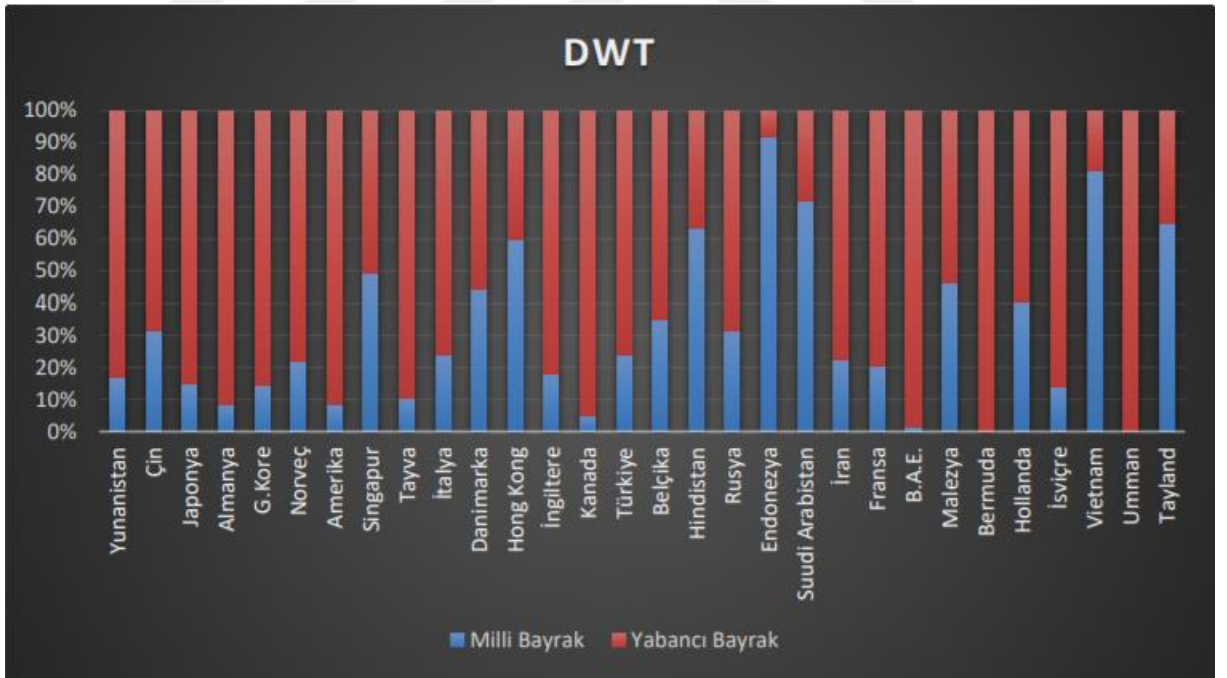
1 Ocak 2019 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2018 yılı başı ile 2019 yılı başına göre %0,1’lik bir düşüş gerçekleşmiştir.

Tablo 14. Türk deniz ticaret filosu istatistikleri

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Yıllık Değişim %
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	
1999	448	8.697	90%	69	915	10%	517	9.612	
2000	456	8.269	91%	96	855	9%	552	9.124	-5,1%
2001	445	7.321	82%	107	1.607	18%	552	8.928	-2,1%
2002	451	7.815	84%	117	1.514	16%	568	9.329	4,5%
2003	432	7.045	80%	147	1.772	20%	579	8.817	-5,5%
2004	408	6.556	75%	163	2.159	25%	571	8.715	-1,2%
2005	420	6.427	70%	237	2.725	30%	657	9.152	5,0%
2006	432	6.844	65%	353	3.609	35%	785	10.453	14,2%
2007	446	6.464	58%	424	4.650	42%	870	11.114	6,3%
2008	490	6.592	50%	513	6.591	50%	1.003	13.183	18,6%
2009	520	6.736	44%	636	8.592	56%	1.156	15.328	16,3%
2010	560	7.246	42%	665	9.954	58%	1.225	17.201	12,2%
2011	547	7.797	40%	672	11.863	60%	1.219	19.660	14,3%
2012	523	8.479	38%	642	14.093	62%	1.165	22.572	14,8%
2013	627	9.488	31%	842	20.838	69%	1.469	30.326	34,4%
2014	599	8.580	28%	890	21.846	72%	1.489	30.427	0,3%
2015	564	8.297	30%	834	19.209	70%	1.398	27.507	-9,6%
2016	551	8.272	28%	984	20.879	72%	1.535	29.151	6,0%
2017	525	7.800	27%	1.022	21.465	73%	1.547	29.265	0,4%
2018	483	7.288	25%	1.028	21.323	75%	1.511	28.611	-2,2%
2019	457	6.831	24%	1.027	21.758	76%	1.484	28.589	-0,1%
Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2019									



Şekil 7. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2019).



Şekil 8. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo büyüklükleri (Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2019).

Deniz Ticaret Odası 2020 yılı sektör raporunda “Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 380 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 270 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 241 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 95 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.” bilgisi verilmektedir.

Ayrıca anılan raporda “Dünya filosunda en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2019 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan’ın 1’inci, Çin’in 2’inci, Japonya’nın 3’üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır. 2018 yılına nazaran Türkiye’nin yabancı bayraktaki gemi oranı %75’ten, 2019 yılı başı itibariyle %76’ya yükselmiştir.” bilgilendirmeleri yer almıştır.

3.3.5. Türkiye’de bayrak devleti denetim uygulamaları ve hedefleme sisteminin GZTF analizi

Denizcilikte bayrak devleti denetim uygulamalarının geliştirilmesi, bu uygulamalara yönelik denizcilik sektörünün kuvvetli ve zayıf yönlerinin ortaya konulması, fırsat ve tehditlerin değerlendirilmesi ile mümkündür.

Güçlü Yönler:

1- Ülkemiz coğrafi konumu itibariyle uluslararası ulaşım koridorunun merkezinde olması nedeniyle birçok dünya ülkesinin bayrağını taşıyan gemilerin gerek kara sularımızdan geçiş yapması gerekse de limanlarımıza gelmesi nedeniyle gerektiğinde mütekabiliyet esasına dayalı Liman ve Kıyı devleti olarak yaptırım gücümüzün bulunması,

2- Ülkemizin Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında bayrağına tescilli gemi sayısına oranla en fazla sayıda denetim personeline sahip ülkelerin başında olması ,

3- Bayrak Devleti denetimlerinde ve Liman Devleti Kontrollerinde görev almak üzere istihdam edilen uzmanlarla idari yapılanmanın güçlendirilmesi yönünde atılan önemli adımlar,

4- Paris MoU Beyaz-Gri-Siyah bayrak listesinde Türkiye’nin Beyaz Listede yer alması,

5- Denizcilik idaresinin denetim ve belgelendirme kabiliyetinin ülkemiz sahil kesmine yayılmış 71 adet Liman Başkanlıkları ile güçlü taşra teşkilatının varlığı,

6- İki yıldır uygulanan aylık-üç aylık önsörvey hedefleme sistemi uygulamaları sayesinde bayrağımızı taşıyan gemilerimizin teknik durumlarında büyük ilerleme kaydedilmiş olması,

Zayıf Yönler :

1- Ülkemize ithal edilen ve Ülkemizden ihraç edilen yüklere ilişkin taşımacılık faaliyetlerinde % 76 gibi çok büyük oranında yabancı bayraklı gemilerin kullanılması,

2- Özel limanlardaki iş ve işlemlere yönelik düzenlemeler hakkında mevzuat yetersizliği ,

3- MLC 2006 sözleşmesine taraf olma sürecinde sözleşme gerekliliklerini yerine getirecek kurumlar arasındaki yetki karmaşası ve koordinasyon eksikliği,

4- Denizcilik sektörüne ilişkin risk analizlerinin ve değerlendirmelerinin yeterli oranda yapılmamış olması,

5- Denizlerde emniyet ve güvenliği arttıracak olan bilimsel çalışmaların yeterince desteklenmemesi,

6- Denizci kökenli insan kaynaklarına eğitim ve idare dışındaki kamu kurumlarında uygun maddi imkanlar sağlanmadığından istihdam talebinin azalması,

7- Bayrak ve Liman Devleti denetim görevlilerine teknik destek yetersizliği,

8- SOLAS 88 protokolü ve MLC 2006 gibi önemli uluslararası sözleşme protokol ve eklerine taraf olunmamış olması,

9- Türk Bayrağına tescilli gemilerin günden güne azalması

10- Bayrak Devleti Denetimi hedefleme sisteminin kullanım dışı kalması ve değişen denetim rejimlerine ayak uyduramaması,

11- Mevcut uygulanan Bayrak Devleti hedefleme sisteminin Türk Bayraklı gemilere ağır gelmesi nedeniyle donatanların alternatif çözüm yolları araştırması,

12- İdare olarak tüm belgelendirme denetimleri yetkilerinin klas kuruluşlarına verilmiş olması nedeniyle Türk Bayraklı fakat türkiye uğrağı olmayan gemilere idare tarafından hiçbir zaman denetim yapılamaması,

13- Gönüllü IMO denetim (VIMSAS) raporunda ülkemize yazılan eksiklikte de belirtildiği üzere yetki devri ile yetkilendirilen klas kuruluşlarının idare tarafından etkili bir şekilde izleme ve denetiminin yapılamaması,

Fırsatlar:

- 1- Türkiye'nin uluslararası ulaşım koridorunun merkezinde olması, transit ve uğraklı taşımacılık için bir fırsattır,
- 2- Zorunlu IMO denetimine (IMSAS) iyi bir hazırlık yaparak bayrak devleti uygulamaları yönünden idare yapısının tüm normlara uygun hale getirmek
- 3- IMSAS denetiminde alınacak olumlu sonuçlar neticesinde bayrağımıza tescilli gemilerin paris MoU hedefleme sisteminde denetim aralıklarının maksimum aralığa çekilmesi
- 4- İdare bünyesinde bulunan denetim personelinin denizci olmasına dayalı uygun eğitim programları ve teknik destek sağlanarak halihazırda bulunan personel liyakat ve kalitesinin artırılabilir olması,
- 5- Bayrak devleti hedefleme sisteminin AB standartlarında güncellenmesi ile donatanların ticari kaygılarının giderilebilir olması
- 6- Türk bayrağına tescilli gemi sayısının yapılacak düzenlemelerle artırılabilir olması
- 7- Yapılacak düzenlemeler ile Türk bayrağından kaçışların azaltılabilir olması

Tehditler:

- 1- Denizde can ve mal emniyetine yönelik son zamanlarda yürürlüğe konulan uluslararası kurallara uyumdaki gecikmeler,
- 2- Denizcilik Çalışma konvansiyonuna halen taraf olunmamış olmasına dayalı türk bayraklı gemilerin yurt dışında Liman devleti denetiminde karşılaşılabileceği muhtemel sorunlar,
- 3- Zorunlu IMO denetimi (IMSAS) da bayrak devleti uygulamalarına yönelik eksiklikler tespit edilmesi,
- 4- Türk bayrağına tescilli gemi sayısının azalması ve buna bağlı olarak Paris MoU denetim rejiminde denetim aralıklarının arttığı da göz önüne alındığında az sayıda gemimizin dahi tutulmasının ilerde ülkemizin beyaz bayrak kategorisinden düşmeye sebebiyet verebileceği
- 5- Türkiye uğraksız çalışan Türk Bayraklı gemilerimize bayrak devleti denetimi yapılamaması nedeniyle idarenin bu gemilerin kondisyonundan yeterince haberdar olmamasına dayalı liman devleti denetimlerinde yaşanabilecek olası sorunlar

6- Kondisyonu çok kötü durumda olan gemilerin uluslararası sefer yapmasının tamamen önlenmesini gerektirecek bir uygulamanın olmamasına dayalı bu gemilerin bayrak devleti prestijine olası negatif etkileri

7- Mevcut önsörvey hedefleme sisteminde aylık/3 aylık periyotlarda denetim uygulamaları gemilerin limanlarda fazladan beklemesine sebebiyet vermesi ve bu beklemelerin ticari faaliyetlerine olan negatif etkileri göz önüne alındığında, önsörveye tabi olmamak için donatanların bayrak değişikliği yoluna başvurmaları.



4. TARTIŞMA VE SONUÇLAR

Tez çalışmasında, ülkemizin bayrak devleti denetim rejimi ve Paris Memorandumu ile bu memoranduma üye, Avrupa Birliği üyesi bazı ülkelerin bayrak devleti uygulamaları incelenmiştir. Literatürde yer alan çalışmalar araştırılmış, ulusal ve uluslararası uygulamaların incelenmesi ile çeşitli analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Çalışmanın daha önceki bölümlerinde gemilere uygulanan liman devleti kontrollerinin, denizde can, mal ve çevre emniyetinin temini bakımından uygulanan en önemli araçlardan birisi olduğu açıklanmaktadır. Bayrak devleti kontrolleri ise gerek liman devleti kontrolleri ile aynı amaca hizmet etmekte gerekse de bayrağını taşıyan gemileri yurtdışında tabi tutulacağı bu kontrollere hazırlayarak ülkenin prestiji ve deniz ticaret filosunun çıkarları doğrultusunda uygulanan önemli bir mekanizma olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizlerde emniyetli bir seyrü sefer sağlanmasının yanında yapılan uygulamaların makul ve ticarete sekte vurmayacak şekilde uygulanması adına son derece önemli olan bu kontrollerin etkin biçimde yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda, ülkemizde yürütülen uygulamalar ile Avrupa da yürütülen uygulamaların kıyası sağlanarak ülkemizin bayrak devleti olarak iyileştirme sağlanabileceği düşünülen uygulamaları aşağıda açıklanmaya çalışılarak öneriler getirilmiştir.

4.1. Bayrak Devleti Belgelendirme Rejimi

Liman, Bayrak ve Kıyı devletlerinin yükümlülükleri IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu' nda (*III Code*) belirtilmektedir. Nitekim Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde devletlerin denizcilik idarelerine yaptığı gönüllü ve zorunlu denetimlerde (VIMSAS-IMSAS) bu kodu baz alarak denetimleri icra etmektedir. Anılan kod'da Bayrak devletlerinin yükümlülüklerinden bir tanesi de bayrağını taşıyan gemilerin cins ve tonajına göre uluslararası sözleşmelerde belirlenen kurallar kapsamında denetlenerek uygun bulunması halinde sertifikalandırmasıdır. Bayrak devleti bu uygulamayı kendi bünyesinde kuracağı sistem ve birimler vesilesiyle yapabildiği gibi bu yetkilerinden bazılarını veya hepsini

tanınmış kuruluş olarak geçen klas kuruluşlarına yetki devri protokolü imzalamak suretiyle yaptırabilmektedir.

Tablo 10 incelendiği zaman birçok Avrupa ülkesinin bazı yetkilerini tamamen bazılarını da kısmen klas kuruluşlarına devrederken bazı konularda da klas kuruluşlarına yetki devri yapmayarak idarenin kendi bünyesinde istihdam ettiği personel ile bu görevlerini icra ettiği anlaşılmaktadır. Denizcilik idarelerinin istihdam ettiği uzman sayısı ve siciline kayıtlı gemi sayısı oranlandığı zaman bu oranın düşük olduğu tabloda bulunan Malta vb. ülkelerde tamamen klas kuruluşlarına yetki devri yapıldığı açıktır.

Ülkemiz açısından gemi sayısı ve istihdam edilen personel oranı baz alınırse tabloda ülkemiz ilk sırada yer almakta fakat bütün yetkileri klas kuruluşlarına devrettiğimiz görülmektedir. Tabloda bulunan ülkelerin büyük oranda uluslararası emniyet yönetim kodu kapsamında Şirket uygunluk belgesi ve gemi emniyet yönetim sistemi belgesi ile ilgili klas kuruluşlarına tamamen yetki devri yapmadığı bunun dışındaki belgelendirmelerle ilgili klas kuruluşlarını yetkilendirdiği anlaşılmaktadır. Uluslararası emniyet yönetim kodu karada gemiyi işleten şirketin, denizde ise donatan tarafından atanmış kaptan ve alt mürektebatın gerek işletim ve yönetim seviyesinde gerekse de teknik hususlarda uluslararası kuralların uygulanıp uygulanmadığının denetlenebileceği sistemin gözden geçirilmesi faaliyetidir. Bu yolla yalnız işleten ve donatan değil aynı zamanda geminin mevcut belgelendirmesini yapan kuruluş da denetlenmiş olmaktadır. Emniyet yönetim sistemi hariç diğer tüm konularda denetim ve belgelendirme yetkisini klas kuruluşlarına devreden bir denizcilik idaresi ISM kod denetim ve belgelendirme yetkisini kendisi icra ederse hem şirketi hem gemiyi hem de diğer konularda yetki verdiği geminin klas kuruluşunu sahada denetleme imkanı bulmuş olmaktadır.

Deniz ticaretinin küresel bir ulaşım ağı olduğu göz önüne alındığında gemilerin denetim periyotlarının dünyanın hangi ülkesinde yapılacağı kestirilemez. Herhangi bir ülkenin kara sınırları dışında dünyadaki diğer tüm bölgelerde denetim ve belgelendirme birimi bulundurması hem maliyet olarak hem de personel istihdamı olarak mali açıdan uygulanabilir değildir. Klas kuruluşlarının merkez ofisleri milliyetine bağlı olarak kurulduğu ülkede bulunan ve dünyanın birçok yerinde şube ofisleri bulunan uluslararası ticari kuruluşlar olarak daha geniş personel ağına sahip olmakla kuruluşa kayıtlı gemilerin belgelendirme ve denetim faaliyetlerine daha hızlı cevap verdiği göz önüne alındığında denizcilik idarelerinin klas

kuruluşlarına yetki devri yapması daha uygun olarak değerlendirilmektedir. Diğer yönden III kod gereği verdiği yetkilerinde uygulamalarını takip ve denetim altında tutma görevi de göz önüne alınırsa yukarıda açıklandığı üzere bunun en iyi yöntemi olarak ISM kod konusunda yetkilerini idare bünyesinde icra etmesi en iyi yöntem olarak değerlendirilmektedir.

Ülkemiz denizcilik idaresi bayrağımızı taşıyan uluslararası sefer yapan gemiler için tüm konularda yetkilerini klas kuruluşlarına devretmiştir. Dünya genelinde taleplere daha hızlı cevap verilmesi bakımından bu yetki devirleri uygun ve uygulanabilir olarak değerlendirilmesinin yanında uluslararası denizcilik örgütünün idaremize uyguladığı gönüllü denetim (VIMSAS) sonuç raporunda yazılan iki adet eksiklikten bir tanesinin yetki verilen klas kuruluşlarının gemi üzerinde denetimlerinin yetersizliği hususunda olduğu göz önüne alındığında ISM kod denetim ve belgelendirme faaliyetlerinin idare bünyesinde kendi personeli ile icra edilmesinin daha etkin bir uygulama olacağı, bu sayede 2021 yılında denizcilik idaremizin geçireceği zorunlu IMO denetiminde (IMSAS) aynı konulardan herhangi bir eksiklik tespit edilmesinin de önüne geçileceği değerlendirilmektedir.

4.2. Ülkemizin Uluslararası Sözleşmelere Uyumu

Dördüncü bölümde denizcilikte ilerlemiş bazı ülkelerin ve ülkemizin denizcilik alanında uygulama bulmuş uluslararası sözleşme ve protokollerine taraf olma durumları tablo 11’de verilmiştir. Buna göre ülkemizin iki konuda taraf olma çalışmalarının tamamlanması gerektiği karşımıza çıkmaktadır.

Bunlardan bir tanesi denizciliğin anayasası niteliğinde olan uluslararası denizde can ve mal emniyeti 1988 protokolüdür. Tabloda bulunan diğer tüm ülkeler bu protokole hali hazırda taraf olmakla kendi ülkelerinin limanlarına uğrak yapan gemilere bu kapsamda liman devleti denetimi uygulamaktadır. Ülkemiz halen bu protokole taraf olmamakla sicilimize tescil edilmiş olan Türk Bayraklı gemilere SOLAS 1976 protokolüne göre denetim ve belgelendirme yapılmaktadır. Ülkemizin de 1988 protokolüne taraf olma çalışmalarının ivedilikle tamamlanarak iç mevzuatımıza derç edilmesi ve bu kapsamda denetim ve belgelendirme yapılması gittikleri ülkelerin limanlarında geçirecekleri liman devleti denetimlerinde avantaj sağlayacağı değerlendirilmektedir.

İkinci önemli konu ise Denizcilik Çalışma Konvansiyonuna taraf olma süreci hakkında olup taraf olma çalışmalarının başlatılmasına yönelik TBMM’de karar alınmasına rağmen konvansiyonun gereklilikleri ile ilgili konularda ülkemizde ilgili ve ilişkili kurumlar olan

“Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı”, “Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı”, “Hudut ve Sahil Sağlık Genel Müdürlüğü” gibi birden fazla kurumun yetki alanında konular bulunması ve bu kurumlardan Ulaştırma ve Altyapı bakanlığı hariç yapısında denetim ve belgelendirme faaliyetlerini yürütecek uygun personel istihdamı olmamasına rağmen bu konularda yetkilerini denizcilik idaresine de devretmedikleri için uygulamada bürokratik engeller çıktığı sonucuna varılmaktadır. Kurumlar arası yetki devirleri ile sözleşmeye taraf olma çalışmalarının hızlandırılarak ivedilikle tamamlanması ile iç mevzuatımızda uygulama yeri bulması ve bu konuda da klas kuruluşlarının ilave yetki devri protokolü ile yetkilendirilmesi bayrağımızı dalgalandıran gemilerimizin MLC 2006 konvansiyonuna uyumluluğunu gösterir sertifika için denetlenmesi ve belgelendirilmesi konusunda büyük önem taşıdığı değerlendirilmektedir.

4.3. Bayrak Devleti Hedefleme Sistemi Rejimi

Liman devletlerinin, limanlarına uğrak yapan her yabancı bayraklı gemiyi denetlemesi mümkün değildir. Bu durumun aynı zamanda haksız rekabete yol açacağı da göz ardı edilmemelidir. Bu sebeplerle dünyada riskli gemiler üzerine yoğunlaşma fikri oluşmuş ve bu gemilerin ticaret yapmaması adına elimine edilmesi gerektiği yönünde ortak fikir oluşmuştur. Bu bağlamda PSC rejimleri, belirli kriterler belirleyerek gemileri risk gruplarına ayırmış; bu gruplara göre denetim periyotları belirleyerek kendi hedefleme sistemlerini geliştirmiştir. Bu bakımdan deniz emniyetinin temini açısından riskli gemi kriterlerini doğru biçimde belirleyerek bu sistemleri geliştirmek önem arz etmektedir.

Dördüncü bölümde gemilere uygulanan liman devleti denetimlerinin bayrağını dalgalandırdığı ülkenin prestiji ve gemilerin ticari çıkarları için önemi açıklanmış olmakla ülkemizde bu denetimlere hazırlık amaçlı önsörvey sistemi hakkında detaylı bilgi verilmiş, Avrupa ülkelerince uygulanan Paris mutabakat zaptı gereği gemilere uygulanan liman devleti denetimi hedefleme sistemi ile ülkemizde uygulanan önsörvey hedefleme sisteminin karşılaştırması yapılmıştı.

Halihazırda ülkemizde uygulanan hedefleme sisteminde yalnızca iki parametre bulunmakta olup bunlar gemiye uluslararası emniyet yönetim kodu kapsamında karada atanmış kişi'nin (DPA) bakanlığın koymuş olduğu kriterler ve bakanlıkça verilen farkındalık eğitimini almış olanlara 3 aylık periyotlarda, bunu karşılamayan veya farkındalık eğitimine katılmayan DPA çalıştıran şirketlerin gemilerine ise ayda bir önsörvey uygulanmaktadır.

Paris MoU liman devleti denetimi hedefleme sisteminde bulunan kriterlere göre gemilerin 6 ay ile 36 ay arasında periyotlarda denetime tabi tutulduğu göz önüne alındığında ülkemiz hedefleme sistemine göre yapılan denetim periyotlarının çok sık olduğu, bunun yansıması olarak dördüncü bölümde Türk deniz ticaret filosu değişim grafikleri incelemesinde belirtildiği üzere Türk sahipli gemi filosu yıllara göre artmasına rağmen sicilimize tescilli gemi sayısında negatif bir büyüme olduğu, bunda ekonomik etkenlerin yanında bayrağımızı taşıyan gemilerin idaremizce yapılan sık denetimlerin etkisi olduğu değerlendirilmektedir.

Bu tez çalışmasında, deniz emniyeti alanında ele alınsa da çalışmada getirilen önerilerin dolaylı olarak da olsa ekonomik açıdan katkıları olabileceği değerlendirilmektedir. Literatürde Paris MoU tarafından uygulanan sistemin etkin bir mekanizma sunduğu göz önüne alınarak önsörvey Hedefleme sisteminin buna yakın parametrelerle güncellenmesiyle riskli gemilere daha sık; risksiz gemilere daha seyrek periyotlarda denetim yapılacağından limanlarımızda gereksiz gecikmelerin önüne geçilerek daha hızlı operasyon hizmeti sağlanabilecek; ticaretin aksaması engellenecektir. Yine hedefleme sistemi sayesinde yüksek performanslı ve deniz emniyetini tehdit etmeyen gemilere daha uzun periyotlarda denetim yapılacağından gereksiz önsörveyler yapılmayarak bu alanda oluşan gereksiz iş yükü ortadan kalkacak; dolayısıyla bu konudaki istihdam gereksinimi azalacaktır. Diğer husus ise riskli gemilere yapılacak sık periyotlarda ve etkin denetimler sayesinde bu gemiler eksikliklerini gidermek adına ülkemizde faaliyet gösteren tersanelere yönlendirilecektir. Dolayısıyla bu durumun, ülkemize ekonomik kazançlar oluşturacağı değerlendirilmektedir.

Bu bağlamda ülkemizde önsörvey hedefleme sisteminde kullanılabilecek parametreler örnek bir hedefleme sistemi önerisi sunulmaktadır.

Sörvey yapılacak gemi seçimindeki amaç riskli gemiler olduğuna göre burdaki ilk etken gemi tipi ve gemi yaşı olarak karşımıza çıkmakta olup, hedefleme sistemlerinde gemi tipi bazında Paris MoU kimyasal tanker, petrol tankeri gaz tankeri, dökme yük ve yolcu gemi tiplerini riskli olarak kabul etmekte, yaş olarak ise 12 yaş ve üstü gemilere risk puanı verildiği göz önüne alınarak önsörvey hedefleme sistemi içinde aynı parametreler kabul edilebileceği değerlendirilmektedir.

Klas kuruluşlarının birer ticari kuruluş olduğu göz önüne alındığında denetim performanslarına göre hedefleme sisteminde risk değerlendirmesine katılması gerektiği düşünülmektedir. Ülkemizde hali hazırda uluslararası sefer yapacak gemilere yetkilendirilmiş

bir klas kuruluşuna kayıtlı olma zorunluluğu olduğu için klaslı veya klassız olmasına göre değil kayıtlı olduğu klas kuruluşunun performansına göre risk değerlendirmesi yapılması gerekmektedir. Paris MoU tüm klas kuruluşlarının performanslarını gerçekleştiren liman devleti denetimlerine göre değerlendirilmekte ve yıllık olarak bu değerlendirmeleri yayınlamaktadır. Klas kuruluşları ile ilgili yayınlanan bu performans listesi baz alınarak Önsörvey hedefleme sisteminde geminin klas kuruluşu performansının risk kategorisine dahil edilmesin daha uygun olacaktır.

Hedefleme sisteminde değerlendirilmesi gereken diğer önemli bir husus ise şirket performansı olarak karşımıza çıkmakta bu konuda Paris MoU da yapılan değerlendirme uygulamasına benzer bir uygulamanın önsörvey hedefleme sistemi için ülkemizde hayata geçirilmesi önerilmektedir. Buna göre şirketlerin işlettiği gemilere yönelik eksiklik ve tutulma indeksleri toplam önsörvey uygulama ortalamasına göre değerlendirilerek şirketler yüksek,orta,düşük ve çok düşük performans kategorilerinde puan almalıdırlar.

Tablo 15. Önsörvey hedefleme sistemi için eksiklik ve tutulma indeksi önerisi

Eksiklik ve Tutulma İndeksi	Denetim Başına Eksiklik Puanı
Ortalama üstü	Önsörvey uygulama ortalaması +2 puan
Ortalamaya eşit	Önsörvey uygulama ortalaması +/-2 puan
Ortalamanın altında	Önsörvey uygulama -2 puan

Tablo 16. Önsörvey hedefleme sistemi için şirket performans parametre önerisi

Tutulma İndeksi	Eksiklik İndeksi	Şirket Performansı
ortalama üstü	ortalama üstü	Çok düşük
ortalama üstü	ortalama	düşük
ortalama üstü	Ortalama altı	
Ortalama	ortalama üstü	
Ortalama altı	ortalama üstü	
Ortalama	ortalama	orta
Ortalama	ortalama altı	
ortalama altı	ortalama	
ortalama altı	ortalama altı	
		yüksek

Önsörvey hedefleme sisteminde değerlendirilmesi gereken son parametre ise geminin geçmiş denetim performansı olarak önerilmektedir. Geminin son 36 ay içerisinde herhangi bir önsörvey veya liman devleti denetiminde tutulma sayısı 2 veya üzerinde olması halinde

sistemin gemiyi yüksek riskli kategoride algılaması, tutulma olmaksızın son 36 ay içerisinde denetimlerde yazılan eksiklik sayıları 10 ve üzerinde olması halinde ise düşük risk kategorisine girmeyecek şekilde sistem tarafından algılanmasının efektif uygulama olacağı değerlendirilmektedir.

Yukarıda verilen uygulanabilir parametre değerlendirmelerine göre ülkemizde uygulanabilir hedefleme sistemine ilişkin öneri tablo olarak aşağıdaki gibidir.

Tablo 17. Önsörvey hedefleme sistemi uygulanabilir parametreler önerisi

Değerlendirme Parametresi		Kriter	Ağırlık Puanı	Açıklama
1	Gemi Tipi	Kimyasal tanker, gaz tankeri, petrol tankeri, dökme yük gemisi, yolcu gemisi	1	.--
2	Gemi Yaşı	>12	1	.--
		<12	0	.--
3	Geminin Klas Kuruluşu performansı	Yüksek	0	.--
		orta	1	*düşük risk grubuna girmez
		düşük ve çok düşük		
4	Şirket performansı	Yüksek	0	
		orta	1	*düşük risk grubuna girmez
		düşük ve çok düşük	2	*düşük risk grubuna girmez
5	Geçmiş Denetim Performansı-tutulma(LDD&BDD)	son 36 ay içerisinde tutulma sayısı=0	0	.--
		son 36 ay içerisinde tutulma sayısı=1	1	*düşük risk grubuna girmez
		son 36 ay içerisinde tutulma sayısı>=2	2	*yüksek risk grubundadır
6	Geçmiş Denetim Performansı-eksiklik sayısı (BDD)	son 36 ay içerisinde toplam eksiklik sayısı sayısı<10	0	.--
		son 36 ay içerisinde toplam eksiklik sayısı sayısı>=10	1	*düşük risk grubuna girmez

Yukarıdaki tabloda belirtilen kriterlere göre ağırlık puanı 5 ve üzerindeki gemiler yüksek riskli kabul edilerek 3 ayda bir, 5 puanın altında ağırlık puanı olan gemilerden düşük

risk kriterleri uygun olan gemiler 9 ayda bir, 5 puan altında olup düşük riskli kriterlerine uygun olmayan gemilerin ise standart riskli sayılarak 6 ayda bir denetime tabi tutulmasının yukarıda sayılan dayanaklar çerçevesinde daha uygun olacağı öngörülmektedir.

Sonuç olarak yapılan analizler neticesinde liman devleti kontrolü konusunda en önemli uygulamalardan olan hedefleme sistemi hususunda, Paris MoU tarafından uygulanan sistemin etkin bir mekanizma sunduğu sonucuna ulaşılmış, ülkemizde halihazırda uygulanan önsörvey hedefleme sisteminin GZFT değerlendirmesi neticesinde revize edilmesi gerekli olduğu ve bu bağlamda, yukarıda önerildiği şekilde yeni hedefleme sistemi revizyonuna gidilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

4.4. Bayraktan Men Cezası Uygulaması

Paris MoU denizde can,mal ve çevre emniyetini dikkate alarak sub-standart gemiler için uzun zamandır giriş yasağı uygulamasını sürdürmektedir. Çalışmanın 3. bölümünde ayrıntılı bir şekilde değinilen giriş yasağı uygulaması kısaca siyah ve gri listede bulunan ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerden, son 24 ayda 2 ve 3 mükerrer tutulma yaşayan gemilere memoranduma üye ülkelerin limanlarına giriş yasağı uygulaması şeklindedir.

Paris Mou uygulamasına benzer bir şekilde özellikle Türk bayraklı gemilerden standart altı olan gemilere yukarıda önsörvey hedefleme sisteminde önerilen şirket performansı düşük ve çok düşük kategoride olan şirketlerin gemileri önsörveyler de son 24 ayda 2 mükerrer tutulma yaşarsa uluslararası seferden 6 ay süreli men cezası, 3 mükerrer tutulma yaşarsa Türk Bayrağından men cezası verilmesi uygulamasının getirilmesi gerek donatanların bu şekilde bir yaptırıma maruz kalmaması için daha iyi işletmeye sevk edecek gerekse de standart altı gemileri bayrakta tutmayarak ülkemizin uluslararası alanda prestijinin korunmasına katkıda bulunacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye son yıllarda özellikle denizcilik alanında uzman idarecilerimizin önderliğinde gerçekleştirmiş olduğu uygulamalarla, dünya denizciliğindeki konumunu yukarılara taşıyarak başarısını ispat etmiştir. Yukarıda verilen sistem yapı ve uygulama bazında değişiklik ve düzenleme önerilerinin de yerine getirilmesi ile Türkiye Denizcilik İdaresi tarafından gerçekleştirilen önsörvey ve program dışı sörvey uygulamalarına ciddiyetle devam ederek bayrak devleti denetimlerinin Liman devleti denetimlerine olan başarılı etkilerini daha da ileriye taşıyacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

- Açıkgöz, R., (2007). Türkiyenin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi Ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Alpar, M. B., (2013). Ticari Gemilerde Uyulması Gerekli Asgari Normlara İlişkin 147 sayılı ILO sözleşmesi ile ilgili çalışma hayatı mevzuatı. <http://www.kamu-is.org.tr/pdf/627.pdf>.
- Bang, H., (2009). Port State Jurisdiction and Article 2018 of the UN Convention on the Law of Sea. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 8-12.
- Cariou, P., Meija, M. Q., Wolff, F. C. (2007). An econometric analysis of deficiencies noted in port state inspections. *Maritime Policy Management*, 34, 243-258.
- Cariou, P., Meija, M. Q., Wolff, F.-C. (2008). On the effectiveness of port state control inspections. *Transportation Research*, 44(3), 491-503.
- Cariou, P., Meija, M. Q., Wolff, F. C. (2009). Evidence on Target Factors Used for Port State Control Inspections. *Marine Policy*, 33(5) 847-859.
- Cariou, P., Wolff, F. C. (2011). Do Port State inspections influence flag- and classhopping phenomena in shipping? *Journal of Transport Economics and Policy*, 45.
- Churchill, R.R., Lowe A.V. (2009). *The Law of the Sea*. Third Edition. Manchester University Press.
- Cuttler, M. (1995). Incentives for reducing oil pollution from ships: the case for enhanced port state control. *Georgetown International Environmental Law Review*, 8, 175–204.
- Çelik, M., Er, D., Özok, F. (2009). Application of fuzzy extended AHP methodology on shipping registry selection: The case of Turkish maritime industry. *Expert Systems with Applications*, 36, 190-198.
- Denizcilik Müsteşarlığı “Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009 2013)”.
- EMSA 2019, <http://www.emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html> (Erişim Tarihi:15.02.2020).
- Ercan Ö., Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi, Doktora Tezi, DEÜ, FBE, İzmir 2010.
- Eyigün, Ö. (2013). Liman Devleti Kontrolü (PSC) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Fan, L., Luo, M., Yin, J. (2014). Flag Choice and Port State Control inspections / Empirical evidence using a simultaneous model. *Transport Policy*, 35, 350-357.
- Gallagher, W. (2003). *Choice of Flag Multi-Faceted Business Decision*. Amsterdam: Mareforum Ship Finance.
- Gianni, M. (2008). Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety, Report, Oslo. <https://docplayer.net/279003-Real-and-present-danger-flag-state-failure-and-maritime-security-and-safety-matthew-gianni.html>.
- Hare, J. (1997). Port state control: strong medicine to cure a sick industry. *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 26(3), 571-594.
- IACS- Uluslararası klas kuruluşları birliği <http://www.iacs.org.uk/publications/procedures/> (erişim tarihi:02.03.2020) .
- ILO 2020, <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS159413/lang-en/index.htm> (erişim tarihi: 03.03.2020).

- IMO, 2019a. <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (erişim tarihi:15.12.2019).
- IMO, 2019b. [http://www.imo.org/About/Conventions/List Of Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/List%20Of%20Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx) Uluslararası Denizcilik Örgütü - (erişim tarihi:15.12.2019).
- IMO, 2019c. [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (erişim tarihi:15.12.2019).
- IMO, 2019d. <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships.aspx> (MARPOL) (erişim tarihi:15.12.2019).
- IMO, 2019e. [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (erişim tarihi:15.12.2019).
- IMO, 2019f. <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/colreg.aspx> Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs) (erişim tarihi:15.12.2019).
- ISL, 2019 <http://www.isl.org> Institute of shipping Economic and logistic.
- Kaya A.Y., Erginer K.E. (2016). Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi. Cilt:14 Sayı:2.
- Knapp, S., Franses, P. H. (2009). Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?. *Marine Policy*, 33, 826-846.
- Knapp, S., Franses, P. H. (2007). Econometric analysis on the effect of port state control inspections on the probability of casualty - Can targeting of substandard ships for inspections be improved?. *Marine Policy*, 31, 83-87.
- Li, K. X., Zheng, H. (2008). Enforcement of law by the Port State Control (PSC). *Maritime Pol. Management*, 35(1), 61-71.
- Odeke, A. (2006). An Examination of Bareboat Charter REGistries and Flag of Convenience Registries in International Law. *Ocean Development & International Law*, 36(4), 339-362.
- Okur, D. A. (2008). Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi Ve Liman Devleti Denetimi. İstanbul: Doktora Tezi
- Paris MoU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Including 42nd Amendment, adopted 17 May 2019 (effective date: 21 December 2019) <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/memorandum> ,(erişim tarihi:16.01.2020).
- Psaraftis, H. N. (2002). Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 1, 3-16.
- Roberts, S. E., Marlow, P. B. (2002). Casualties in Dry Bulk Shipping(1993-1996). *Marine Policy*, 26(6), 437-450.
- Rodriguez, E., Piniella F. (2011). The new Inspection Regime of the Paris MoU on Port State Control: Improvement of The System. *Journal of Maritime Research*, IX, 9-16.
- Shaughnessy, T., Tobin, E. (2016). Flags of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas.

- Türk Loydu. www.turkloydu.org, (erişim tarihi: 19.08.2019).
- UAB T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı / Dış İlişkiler Daire Başkanlığı/Ülkemizin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmeleri ile ilgili son durumu.
- UN 2019 https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm (erişim tarihi:16.12.2019).
- 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.
- Vorbach, J. E. (2001). The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping. *Ocean Development & International Law*, 32, 27-42.
- Zwinge, T. (2011). Duties of Flag States to Implement and Enforce International Standards and Regulations - And Measures to Counter Their Failure to Do So. *Journal of International Business and Law*, 42.



Ülkemiz Bayrak Devleti Denetim Rejmi

ORIJINALLIK RAPORU

% 10	% 10	% 1	% 2
BENZERLIK ENDEKSİ	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	www.udhb.gov.tr İnternet Kaynağı	% 5
2	polen.itu.edu.tr İnternet Kaynağı	% 1
3	Submitted to The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK) Öğrenci Ödevi	% 1
4	www.denizticaretodasi.org.tr İnternet Kaynağı	% 1
5	iklim.cob.gov.tr İnternet Kaynağı	% 1
6	acikerisim.deu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
7	www.denizegitimportali.com İnternet Kaynağı	<% 1
8	www.dtoizmir.org.tr İnternet Kaynağı	<% 1



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU



ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI : Muhammed Ali KART
ÖĞRENCİ NO : 3001160003
ÖĞRETİM YILI : 2020
ANABİLİM DALI / BİLİM DALI : Deniz İşletmeciliği
PROGRAM TÜRÜ : YÜKSEK LİSANS ☒ DOKTORA ☐
TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI : Prof. Dr. Fatih Mehmet ADA TEPE
II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI :
TEZ BAŞLIĞI : ÜLKEMİZ BAYRAK DEVLETİ DENETİM REJİMİ
İNCELENMESİ İLE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE UYGULANAN PARİS MALLİ LİMAN
DEVLETİ DENETİMLERİNDEKİ BULGULARIN ANALİZİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam. 88 sayfalık kısmına ilişkin, 23.11.2020 tarihinde Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNİTİN programı ile, *Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının* Sinci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı % 10 'dır.

Tezimin benzerlik oranı, 06/122017 tarih ve 20 sayılı *Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul Kararıyla* Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespit edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.

EK: TURNİTİN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı

Tarih: 01.11.2020
Muhammed Ali KART

DANIŞMAN ONAYI
UYGUNDUR / UYGUN DEĞİLDİR
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)

Prof. Dr. Fatih Mehmet ADA TEPE

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)

(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir

ÖZGEÇMİŞ

Adı – Soyadı : Muhammed Ali KART

Doğum Tarihi :

Doğum Yeri :

Lise : 1999 – 2003 Özel İsmail Kaya Lisesi

Lisans : 2004 – 2008, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Çalıştığı Kurumlar : (2009, - devam ediyor) T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI
BAKANLIĞI – Denizcilik Uzmanı

2009-2008 Ticari gemilerde zabitan