

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZ İŞLETMELERİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KURU YÜK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞLETME
VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ
UYGULAMALARI**

Hatice AKPINAR

Danışman
Doç. Dr. Durmuş Ali DEVECİ

2009

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZ İŞLETMELERİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KURU YÜK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞLETME
VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ
UYGULAMALARI**

Hatice AKPINAR

Danışman
Doç. Dr. Durmuş Ali DEVECİ

2009

Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Kuru Yük Deniz Yolu Taşımacılığında İşletme Ve Gemi Temelinde Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

13 / 03 / 2009

Hatice AKPINAR

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı : Hatice AKPINAR
Anabilim Dalı : Deniz İşletmeleri ve Yönetimi
Programı : Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi
Tez Konusu : Kuru Yük Deniz Yolu Taşımacılığında İşletme Ve Gemi Temelinde Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları

Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarih ve Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA	<input type="radio"/>	OY BİRLİĞİ	<input type="radio"/>
DÜZELTİLMESİNE	<input type="radio"/>	OY ÇOKLUĞU	<input type="radio"/>
REDDİNE	<input type="radio"/>		

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır.

Öğrenci sınava gelmemiştir.

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.

** Bu halde adayın kaydı silinir.

*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.

Evet

Tez mevcut hali ile basılabilir.

Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.

Tezin basımı gerekliliği yoktur.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

ÖZET
Yükseklisans Tezi
Kuruyük Denizyolu Taşımacılığında İşletme ve Gemi Temelinde
Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları
Hatice Akpınar

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Deniz İşletmeleri ve Yönetimi Anabilim Dalı
Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi Programı

Denizcilik birçok endüstriye göre çok daha uluslararası ve tehlike boyutu daha yüksek endüstriler arasındadır. Birçok denizci ülke tarafından kabul edilen yaklaşıma göre denizde emniyeti arttırmanın en önemli yollarından biri, uluslararası düzeyde kural ve uygulamalar ortaya koymaktır. Bu kural ve uygulamalardan biri Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu'dur (ISM). Kuru yük taşımacılık pazarı; genel yük, kuru dökme yük, konteyner ve Ro-Ro yükleri ve bu yükleri taşıyabilen gemi türlerinin tamamını içermektedir. Kuru yük taşımaları, deniz yolu taşımacılığının % 50'sinden fazlasını kapsamaktadır. Dünya denizlerinde böylesi bir yoğunlukta gerçekleşen kuru yük taşımacılığının, özellikle "emniyetli yönetim" kural ve uygulamalarının yüksek oranlardaki ticari sahayı ve tarafı etkilediği görülmektedir.

Bu araştırmada kuru yük ve dökme yük gemilerinin ISM kodu gerekleri kapsamında; gemi temelinde "Emniyetli Yönetim Sertifikası Denetim Raporları", işletme temelinde "Uygunluk Belgesi" Denetim Raporları" ile klas kuruluşu tarafından bulunan uygunsuzluklar incelenmiştir. Yapılan inceleme neticesinde işletme filosunda denetime konu olan filo gemilerinin ISM kod paragrafları referansı ile hangi konularda eksik kaldığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Emniyetli Yönetim, Gemi Kazaları, Kuru yük Taşımacılığı, Emniyetli Yönetim Uygulamaları

ABSTRACT
Master Thesis

**Safety Management Applications of Dry Cargo Shipping on
the Basis of Company and Ship**

Hatice Akpınar

Dokuz Eylul University

Institute of Social Sciences

Department of Maritime Business Administration

Shipping has always been recognized as one of the most international and hazardous commercial activities worldwide. One of the methods of avoiding or minimizing risks at the maritime transport is seen as regulating and implementing international rules and standards by most of the maritime nations. One of these rules and applications is the International Safety Management Systems (ISM). Dry cargo shipping market includes general cargoes, dry bulk cargoes, containerized cargoes, ro-ro cargoes, and the ships that can carry those cargoes. Dry cargo shipping cargoes constitutes 50 % of the total maritime traffic. Thus importance of the maritime safety applications in dry cargo shipping which took considerable share in maritime transport can be easily recognized.

In this research, “the reports on the Safety Management Inspection of the ships” which is based on the ships, “the reports on the Document of Compliance” which is based on the shore administration, and the reports of the Classification Institution which classify the ships under the research were analyzed. As a result of the analysis, the defects of the Safety Management Systems applications in the ships under the analysis were determined with reference to ISM Code articles.

Key Words: Safe Management, Ship Accidents, Dry Cargo Shipping, Safe Management Applications

KURUYÜK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞLETME VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ UYGULAMALARI

YEMİN METNİ	ii
TUTANAK	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
TABLO LİSTESİ	xii
ŞEKİL LİSTESİ	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KURU YÜK TİCARETİ VE TAŞIMACILIĞI

1.1. KURU YÜKLERİN SINIFLANDIRILMASI	3
1.2. DÜNYADA KURU YÜK TİCARETİ	5
1.2.1. Demir Cevheri İthalatı ve İhracatı	6
1.2.2. Kömür İthalatı ve İhracatı	6
1.2.3. Tahıl İthalatı ve İhracatı	6
1.2.4. Boksit İthalatı ve İhracatı	6
1.2.5. Alumina İthalatı ve İhracatı	7
1.2.6. Diğer Dökme Yük İthalat ve İhracatları	7
1.3. TÜRKİYE'DE KURU YÜK TİCARETİ	7
1.4. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KURU YÜK TAŞIMACILIĞI	9
1.5. DÜNYA TİCARET FİLOSU İÇERİSİNDE KURU YÜK FİLOSU	11
1.6. TÜRK TİCARET FİLOSU İÇERİSİNDE KURU YÜK FİLOSU	12

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ KAZALARI VE ULUSLARARASI EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ

2.1. GEMİ KAZALARI VE DENİZ TİCARETİNE YANSIMALARI	15
2.1.1. Deniz Ticaretine ve Emniyetli Gemi Yönetimine	
Şekil Veren Gemi Kazaları	16
2.1.2. Gemi Kazalarına Yol Açan Nedenler	19
2.1.3. Gemi Kazalarının Etkileri ve Sonuçları	21

2.2. ULUSLARARASI EMNİYET GEREKSİNİMİ VE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ	25
2.2.1. Değişen Emniyet Anlayışı	26
2.2.2. Denizde Emniyeti Sağlayan Uluslararası Konvansiyonlar	30
2.2.2.1. Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi-SOLAS	30
2.2.2.2. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme-MARPOL	31
2.2.2.3. Denizde Çatışma Önleme Tüzüğü (COLREG 72)	31
2.2.2.4. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Sözleşmesi (STCW 78/95)	32
2.2.2.5. Uluslararası Arama ve Kurtarma Protokolü (SAR-79)	32
2.2.2.6. Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Anlaşma (Load Lines- 1966)	32
2.2.2.7. Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi	32
2.3. ISM KOD'UNUN ORTAYA ÇIKIŞI	33
2.4. ULUSLARARASI EMNİYETLİ YONETİM KODU'NUN KAPSAMI	34
2.5. ISM KOD'UN AMAÇLARI ve GETİRDİKLERİ	37
2.6. İŞLETME VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ	40
2.6.1. Emniyetli Yönetim Sistemi	42
2.6.2. Uygunluk Belgesi (DOC)	42
2.6.3. Emniyetli Yönetim Sertifikası (SMC)	43
2.7. ISM VE KALİTE STANDARTLARI	44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ EMNİYETİ'NİN ULUSLARARASI TARAFLARI

3.1. DENİZ EMNİYETİ'NİN ULUSLARARASI TARAFLARI	48
3.2. DENİZ SİGORTA KURULUŞLARI	49
3.3. LİMAN DEVLETİ	49

3.3.1. Liman Devleti Denetimleri	50
3.3.2. Türkiye’de Liman Devleti Uygulamaları	51
3.4. BAYRAK DEVLETİ	52
3.4.1. Bayrak Devleti Uygulamaları	53
3.4.2. Türkiye’de Bayrak Devleti Uygulaması	54
3.5. AVRUPA BİRLİĞİ VE EMNİYETLİ YÖNETİM UYGULAMALARI	56
3.6. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)	58
3.7. IMO VE EMNİYETLİ YÖNETİM	60
3.8. KLAS KURULUŞLARI	61
3.8.1. Klas Kuruluşlarının Doğuşu	62
3.8.2. Klas ve ISM Uygulamaları	63
3.8.3. Klas Kuruluşlarının Deniz Ticaretine Katkıları	64
3.8.4. Klas Kuruluşlarının Sorumlulukları	65
3.8.5. Türkiye’de Klas Uygulamaları	67

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İŞLETME VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ UYGULAMALARI

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	70
4.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	72
4.2.1. Araştırmanın Kapsamı	72
4.2.2. Araştırma Verilerinin Toplanması ve Analizi	73
4.3. ARAŞTIRMANIN BULGULARI	74
4.3.1. Araştırma Kapsamında İncelenen İşletmenin Profili	74
4.3.2. İşletme Temelinde Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları	75
4.3.3. Gemi Temelinde Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları	78
4.3.4. Paris Mutabakat Zabtı, Tokyo Mutabakat Zabtı ve Klas NK Yıllık Raporları ile ISM Uygulamalarının Değerlendirilmesi	79

SONUÇLAR VE ÖNERİLER	87
KAYNAKLAR	94
EKLER	99

KISALTMALAR

ABS	American Bureau of Shipping
BV	Bureau Veritas
COLREG	Denizde Çatışma Önleme Tüzüğü
EMSA	Avrupa Birliği Deniz Emniyet Acentası
DNV	Det Norske Veritas
DOC	Uygunluk Belgesi
DPA	Karada Yetkilendirilmiş Kişi
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Deadweight Ton
GL	Germenisher Lloyd
GMDSS	Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Haberleşme Sistemi
GT	Groston
IACS	Uluslar arası Klas Kuruluşları Birliği
ICS	Uluslar arası Deniz Ticaret Odası
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISM	Uluslararası Emniyetli Yönetim
ISMA	Uluslararası Gemi İşletmecileri Birliği
ISO	Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu
ITF	Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Fedarasyonu
LL	Lloyd's Register
LOAD LINE	Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Antlaşma
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme
MOU	Mutabakat Zabtı
NKK	Nippon Kaiji Kyokai
RINA	Registro Italiano Navale
Ro-Ro	Roll on Roll of
SOLAS	Denizde Can ve Mal Emniyeti Hakkındaki Uluslararası Sözleşme
SMC	Emniyetli Yönetim Sertifikası

SMS	Emniyetli Yönetim Sistemi
STCW	Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TL	Türk Lloydü
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
v.d.	ve diğerleri

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Uluslararası Standart Sanayi Sınıflamasına Göre Yıllık İhracat	8
Tablo 2. Uluslararası Standart Sanayi Sınıflamasına Göre Yıllık İthalat	8
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı Oranları	10
Tablo 4. Araştırma Dahilinde İncelenen Gemilerin Genel Özellikleri	73
Tablo 5. Araştırma Kapsamındaki Gemilerin Bayrak, Klas ve ISM Bilgileri	75
Tablo 6. Araştırmaya Konu Olan Gemilerin Bayrak Devletleri ve Klas Kuruluşlarının Paris Mou 2007 Performans Değerlendirmesi	82
Tablo 7. Araştırmaya Konu Olan Gemilerin Bayrak Devletleri ve Klas Kuruluşlarının Tokyo Mou 2007 Performans Değerlendirmesi	83
Tablo 8. NKK Klashı Gemilerin ISM Eksikliklerinin ISM Kod Paragraflarına Göre Dağılımı	84
Tablo 9. Araştırma Sonucu Ortaya Çıkan Gemilerin ISM Eksikliklerinin ISM Kod Paragraflarına Göre Paris MOU ve NKK yıllık Raporları ile Karşılaştırılması	86

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.	Dünya Ticaret Filosu İçerisinde Gemi Türlerinin Dağılımı	11
Şekil 2.	Türk Deniz Ticaret Filosu İçerisinde Kuru yük Gemileri Yaş Ortalaması	13
Şekil 3.	Türk Deniz Ticaret Filosu İçerisinde Konteyner, Kuru yük / Konteyner, Konteyner / Ro-Ro Gemilerinin Yaş Ortalaması	13
Şekil 4.	125 Dökme Yük Gemisinin Kaza Mevkii (1963–1996)	24
Şekil 5.	Yetkilendirilmiş Kuruluşların Klasladıkları Türk Bayraklı Gemilerin Gros Tonajlarına Göre Dağılımı	68
Şekil 6.	Yetkilendirilmiş Kuruluşların Klasladıkları Türk Bayraklı Gemilerin Sayılarına Göre Dağılımı	68
Şekil 7.	Paris Mou Denetimlerinde Türk Bayraklı Gemilerin Klaslara Göre Tutulma Oranları	69
Şekil 8.	DOC Denetimleri Neticesinde Bulunan Uygunsuzluklar	77
Şekil 9.	SMC Denetimleri Neticesinde Bulunan Uygunsuzluklar	79

GİRİŞ

Gemi kazaları istenmeden gerçekleşen olaylardır. Kazanın şiddeti hiçbir kayıp ya da hasar gerçekleşmemesi ile geminin ve yükün tamamının kaybı arasında oluşmaktadır. Gemi emniyet kural ya da uygulamaları gemi kazalarının şiddetini azaltmak üzere geliştirilmektedir. Yapılan incelemeler sonucu dünya üzerinde meydana gelmiş irili ufaklı tüm denizcilik kazalarının dünya denizcilik sektörünü şekillendirdiği gözlemlenmiştir.

Tüm bu deniz kazaları ve sonuçları gemilerin ve işletmelerin daha sıkı takip edilmeleri gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Denizcilik sektöründe daha tutarlı uygulanması gerekli bir sistem kurulması ve bu sistemin uluslararası kurum ve kuruluşlarla takibinin sağlanması gerekliliği anlaşılmıştır.

İkinci dünya savaşı sonrası deniz emniyet gelişmeleri yönündeki uygulamalar ciddi hız kazanmıştır. Denizde emniyeti sağlayan ve uygulamaya yönelik kurallar sistematığı geliştiren konvansiyonlar içinde en önemlilerinden olan Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu ile dünya üzerindeki emniyet kavramının kontrol edilebilir bir sisteme dönüştürülmesine yardımcı olmuştur.

Armatörlerin deniz ticareti yapmaları, meydana gelen kazalar neticesinde alınan karar ve kurallar ile uluslararası kod ve kurallara armatörlerin ne kadar iyi uyduklarına göre değişmektedir. Konu kod ve kurallara uyum derecelerine göre armatörlerin deniz ticaretindeki durumları hakkında yorum yapılması artık kaçınılmazdır. Deniz ticaretinde kullanılan gemilerini dünya denizlerinde aktif kullanmaları için ilgili kuralların gerekleri doğrultusunda hareket etmeleri gerekmektedir.

Dünyada denizyolu ile yapılan taşımacılık değerleri incelendiğinde araştırma dahilinde kuru dökme yük, konteyner, kırk ambar (genel yük), Ro-Ro gemilerinde taşınan yüklerin ve gemi türlerinin tamamını oluşturan ve “kuru yük” olarak belirtilen yüklerin denizyolu taşımacılığının yarıdan fazlasını kapsadığı görülmüştür.

Dünya denizlerinde böylesi bir yoğunlukta gerçekleşen kuru yük taşımacılığının özellikle “emniyetli yönetim” kural ve uygulamalarının ne kadar yüksek oranlardaki ticari sahayı ve tarafı etkilediği görülmektedir. Özellikle böylesine geniş bir sahayı etkilemesi ISM kod’un kuru yük gemileri genelinde uygulanmasının önemini bir kez daha göstermektedir.

Çalışmanın birinci bölümde araştırma kapsamı içerisine giren kuru yükleri ve kuru yük gemilerini, kuru yük kavramı içerisine giren yük çeşitlerinin Dünya ve Türkiye’de ithalat ve ihracat oranlarını, konu yüklerin deniz taşımacılığı içerisindeki oranlarını ve bu yükleri taşıyan gemilerin Dünya ve Türkiye ticari filoları içerisindeki oran ve yaşları incelenmiştir.

İkinci bölümde dünyada meydana gelen gemi kazaları ve bu kazalar neticesinde ortaya çıkan kural ve uygulamalar ayrıntılı olarak incelenmiştir. Özellikle emniyetli yönetim sisteminin ortaya çıkışı, amaçları ve deniz ticaretine yön veren neticeleri değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde deniz emniyetinin uluslararası tarafları ele alınmış her bir tarafın emniyet kavramı içerisindeki yeri ve uygulamaları incelenmiştir. Özellikle klas kuruluşları ve uygulamaları araştırmanın da uygulama kısmında yer alması sebebi ile önem teşkil etmektedir.

Dördüncü bölümde işletme ve gemi temelinde araştırmaya konu olan işletmenin gemi temelinde emniyetli yönetim uygulaması olarak incelenen emniyetli yönetim sertifikası ve işletme temelinde emniyetli yönetim uygulaması olarak değerlendirilen uygunluk belgesi denetimleri incelenmiş ve yapılan denetimler neticesinde bulunan uygunsuzluklar ISM kod paragrafları referansı ile oranlar ve rakamlara çevrilerek işletmenin ve yönetimi altındaki gemilerin Emniyetli Yönetim Uygulamaları değerlendirilmeye çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE KURU YÜK TİCARETİ VE TAŞIMACILIĞI

1.1. KURU YÜKLERİN SINIFLANDIRILMASI

Denizcilik endüstrisini kendine özgü yükleri elleçleyebilen üç ana parçaya ayrılabilir (Clarkson Research, 2004:2):

(1). Dökme yük taşımacılığı; yüklerin homojen biçimde olduğu, dökme yük taşıyan gemiler ve tankerler ile taşınan büyük ebatlardaki kömür, petrol, hububat tarzındaki yükleri kapsamaktadır.

(2) Özel yük taşımacılığı; düzenli hat taşımacılığı ya da düzensiz taşımacılık sistemine konu olan tamamen özel gemilerde ya da çok amaçlı gemilerde taşınabilen kimyasallar, gazlar, orman ürünleri ya da motorlu araçlar gibi özel yükleri kapsamaktadır.

(3) Düzenli hat taşımacılığı; düzenli seferler ile bir geminin ambarını dolduramayacak küçük miktarlardaki yüklerin taşınmasını kapsar. Düzenli hat taşımacılığına konu olan yükler günümüzde konteyner gemileri , çok amaçlı gemiler ya da Ro-Ro gemileri ile taşınmaktadır.

Denizcilik sektörü milyon ton ağırlığındaki petrol yükünden bir kutu hediyelik eşyaya kadar her türlü yükün taşınmasını gerçekleştiren bir sektördür. Deniz taşımacılığının ana ticari yükleri altı kategoriye ayrılmaktadır. (Clarkson Research, 2004:9) :

(1) Enerji Ticareti: Enerji özellikle dökme yük taşımacılığına yön veren ve yöneten yük türlerini içermektedir. Denizyolu ile taşınan malların yarısına yakını bu gruba giren petrol, sıvılaştırılmış gaz, petrol ürünleri ve elektrik üretimde kullanılan termal kömür gibi yükleri içermektedir.

(2) Tarımsal Yük Ticareti: Dünya deniz taşımacılığını yaklaşık %13'üne karşılık gelen tarım endüstrisi için hammadde niteliğindeki malları kapsar. Soğutulmuş gıdalar, hayvan yemi, şeker, gübre bu yük grubu içerisine girmektedir.

(3). Metal Endüstri Ticareti: Dünya deniz taşımacılığının %25'lik kısmını oluşturan hammadde ve çelik ürünleri ve demir olmayan metal ürünleri kapsayan ana yük grubudur. Demir cevheri, çelik ürünleri, demir olmayan metal yükler, hurda bu grup yük arasındadır.

(4). Orman Ürünleri Ticareti: İnşaat sektörü ya da kağıt yapımı gibi endüstrilerde kullanılan orman ürünlerini kapsamaktadır. Kereste ve ağaç ürünleri bu grup içine girmektedir.

(5). Diğer Endüstri Materyalleri: Çimento, mineraller, kimyasallar, tuz, alumina gibi çok geniş ürün yelpazesini kapsayan ürünlerden oluşmaktadır. Denizyolu taşımacılığının %9'luk bir bölümünü oluşturmaktadır.

(6). Diğer mamul ürünler: tüketim malları, makineler, tekstil ürünleri gibi yükleri içeren diğer mamul ürünlerden oluşmaktadır. Deniz taşımacılığı içerisindeki toplam payı yaklaşık %3 civarında olmasına karşın değerli mallar olmalarından sebep değer içerisindeki pay dağılımları %50'ye yakındır ve özellikle düzenli hat taşımacılığı üzerinde ciddi etkileri vardır.

Petrol, sıvılaştırılmış gazlar ve kimyasallar gibi tankerler ile taşınan yükler ve türevleri dışında kalan düzenli hat taşımacılığına ve tramp/düzensiz taşımacılığa konu olan her türlü yük ve taşımacılığı araştırma dahilinde kuru yük taşımacılığı içerisinde değerlendirilmektedir. Kuru dökme yük ya da kırık ambar (genel yük) taşımacılık kapsamına giren yukarıda kategorize edilmiş yükleri taşıyan dökme yük gemileri, konteyner gemileri, Ro-Ro gemileri ve çok amaçlı gemiler araştırma kapsamında değerlendirilmekte ve genel anlamda araştırmada geçen kuru yük denizyolu taşımacılığı kavramının içerisinde yer almaktadırlar.

1.2. DÜNYADA KURU YÜK TİCARETİ

2006 yılında dünya genelinde yüklenen yüklerin 7.4 milyon tona ulaştığı tahmin edilmektedir. Bu değer yıllık büyüme değeri olarak %4.3'lük bir büyümeyi ifade etmektedir. Toplam taşıma içerisinde ham petrol yüklemeleri %26.9; petrol ürünleri ise %9.2'lik bir pay almaktadır. Toplam taşıma miktarı içerisinde %63.9'luk pay ile en yüksek payı ise kuru yük taşımaları olarak dökme yük, kırkambar yük ve konteynerize taşınan malların tamamı almıştır (UNCTAD, 2007:4).

Kuru yük piyasasında, Çin çelik endüstrisinin oynadığı rol giderek artmaktadır. Ülkenin pik demir üretimi 2005 yılında %33.7 artıştan sonra 2006 yılında %20.3 oranında gerçekleşmiştir. Buna paralel olarak demir cevheri ithalatı 2006 yılında %18.5 artmış, 50 milyon tona ulaşmıştır. bu artış 2005 yılında ise %32.3 oranında gerçekleşmiştir. Dünya ticaretinin gelişimi OECD tahminlerine göre 2004 yılında %10.8, 2005 yılında %7.7 ve 2006 yılında %9.6 oranında artmıştır. Denizyolu taşımacılığı hacminde ağırlıklı olarak düşük hacimdeki dökme yük taşımacılığı etken ve belirleyici olmaktadır. (DTO, 2007: 20)

UNCTAD 2007 Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi istatistiklerine göre kuru yük taşımacılığı için yüklenen yüklerin %50.5'i gelişmiş ülkelerden, %1.1' geçiş ekonomisi diye tabir edilen ülkelerden, %48.4'ü geliştirmekte olan ülkelerden yapılmıştır.

Dökme yük taşımacılığı çok uzun yıllardır deniz taşımacılığı giderlerini ve dökme yüklerinin ulaştırma giderlerini azaltmak adına kullanılır. Bu tür ticari taşımalar dökme elleçlemeye uygun yeterli hacimlerde yük miktarı ile gerçekleşmektedir. Beş ana kategoriye ayrılan dökme yükler şu şekildedir: kömür, demir cevheri, tahıl, fosfat kayası, boksit ve alumina. (Roberts ve Marlow, 2002)

1.2.1. Demir Cevheri İthalatı ve İhracatı

UNCTAD 2007 Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi istatistiklerine göre kuru dökme yükler için ihracat oranları yük bazında incelendiğinde 2006 yılı genelinde demir cevheri ihracatçıları ve ihracat oranları olarak Avustralya %37.7, Brezilya %34.2, Hindistan %13.8, Güney Afrika %3.9, Kanada %3.1 ve diğer ülkeler olarak görülmektedir. Demir cevheri ithalatçıları ve oranları ise %45.6 ile en büyük ithalatçı ülke Çin olurken %18.9 ile Japonya ikinci ve %18.8 ile Avrupa Birliği üçüncü olmaktadır.

1.2.2. Kömür İthalatı ve İhracatı(Termal Kömür Ve Kok Kömürü)

UNCTAD 2007 Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi istatistiklerine göre dünya genelinde 2006 yılı itibari ile kömür ihracatçıları olarak ilk sırayı %32.3 ile Avustralya alırken sırasıyla %22.0 ile Endonezya, %9.0 Güney Afrika, %8.0 ile Çin, %8.0 ile Kolombiya, %7.4 ile Rusya ve % 6.0 ile Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri gelmektedir. Kömür ithalatçılarına baktığımız zaman %54.6 ile Avrupa ve Japonya, %10.7 Kore, %9.1 ile Tayvan, %6.2 ile Hindistan ve diğerleri gelmektedir.

1.2.3.Tahıl İthalatı ve İhracatı

UNCTAD 2007 Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi istatistiklerine göre dünya genelinde 2006 yılı itibari ile tahıl ihracatçıları incelendiğinde Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri %48.2 ile ilk sırayı almaktadır. Onları sırası ile %9.5 ile Avustralya, %9.4 ile Arjantin, %8.8 ile Avrupa ve %3.3 ile Çin izlemektedir. Tahıl ithalatçıları olarak ilk sırayı %33.3 ile Asya, %21.7 ile Afrika, %21.7 ile Latin Amerika almaktadır.

1.2.4. Boksit İthalatı ve İhracatı

UNCTAD 2007 Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi istatistiklerine göre dünya genelinde 2006 yılı itibari ile boksit yükü incelendiğinde ana yükleme

limanları olarak %40 ile ilk sırayı Afrika alırken sırasıyla Amerika % 34.8 ile ikinci ve Jamaika % 13.2 ile üçüncü sırada yer alırken boksit ithalatçıları olarak Avrupa % 47.5 ile birinci ve Amerika % 41.7 ile ikinci sıradadır.

1.2.5. Alumina İthalatı ve İhracatı

UNCTAD 2007 Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi istatistiklerine göre dünya genelinde 2006 yılı itibari ile alumina yükü incelendiğinde %43.8 ile Avustralya, %25.7 ile Amerika ve % 13.9 ile Jamaika gelmektedir. Alumina yükünün genel ithalatçıları olarak ise Kuzey Amerika ve Avrupa gelmektedir.

1.2.6. Diğer Dökme Yük İthalat ve İhracatları

2006 yılında dünya ticareti genelinde fosfat kayası 31 milyon tona ulaşmıştır. 13 milyon ton ile Fas en büyük ihracatçı olarak yer alırken fosfat kayası talep edenler arasında Avrupa ve Amerika en büyük ithalatçıları olarak yer almaktadırlar. İkincil dökme yüklerin giderek artan oranlarda ithalat ve ihracatlarının sürmesi beklenmektedir. Çelik ürünleri ve çimento ihracatlarında Çin'in artan talepleri büyümeyi arttıran nedenler arasında görülmektedir. Çelik ve orman ürünlerinin yüklemelerindeki artış beklentileri %8.3 olarak yansırken tarımsal ürünlerin yüklemelerindeki artış oranları %2.8 olarak belirtilmiştir (UNCTAD, 2007:19).

1.3.TÜRKİYE'DE KURU YÜK TİCARETİ

62,9 milyon ton olarak gerçekleşen 2006 yılı denizyolu ihracatımızın en büyük kalemleri inşaat Demiri %11.8, Feldispat %7 ve Botaş Ham Petrol %6.56; 139.8 milyon ton 2006 yılı denizyolu ithalatımızın ise en büyük kalemleri Ham Petrol %15.75, Kömür %15.51 ve Hurda Demir %10.82 olarak gerçekleşmiştir. 2006 denizyolu ihracat kalemlerinde dolu konteynerlerin toplam ihracata oranı %31.05, ithalat kalemlerinde dolu konteynerlerin toplam ithalata oranı ise %13.28 olarak gerçekleşmiştir. (D.T.O, 2007: 78-96)

Tablo1. Uluslararası Standart Sanayi Sınıflamasına Göre Yıllık İhracat (US \$ Milyon)

	2004	2005	2006	2007	2008•	Pay(%) (2007)
Genel Toplam	63 167	73 476	85 535	107 262	81 397	100,0
Tarım ve Ormancılık	2 542	3 329	3 481	3 725	1 989	3,5
Balıkçılık	103	140	131	158	136	0,1
Madencilik ve Taşocakçılığı	649	810	1 146	1 661	1 239	1,5
İmalat	59 579	68 813	80 246	101 073	77 679	94,2
Diğer	294	384	531	645	356	0,7

• Ocak-Temmuz

Kaynak: <http://www.igeme.org.tr/stats/index.cfm>

Tablo 1'den görüleceği üzere 2007 yılı itibari ile toplam ihracat 107 262 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. İmalat ürünleri ihracatı toplam ihracat oranları içerisinde %34.2 ile birinci sırayı alırken Tarım ve Ormancılık ürünlerinin toplam ihracat payı içerisindeki büyümesi 2007 yılı itibari ile %3.5; Madencilik ve Taşocaklığı % 1.5 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Uluslararası Standart Sanayi Sınıflamasına Göre Yıllık İthalat (US \$ Milyon)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008•	Pay(%) 2007)
Genel Toplam	69 340	97 540	116 774	139 576	170 063	126 380	100,0
Tarım ve Ormancılık	2 540	2 757	2 801	2 902	4 641	4 152	2,7
Balıkçılık	2	8	24	33	31	20	0,0
Madencilik ve Taşocakçılığı	9 033	10 981	16 321	22 034	25 314	21 536	14,9
İmalat	55 222	80 447	94 208	110 379	133 938	93 961	78,8
Diğer	2 542	3 346	3 419	4 229	6 139	6 711	3,6

• Ocak-Temmuz

Kaynak: <http://www.igeme.org.tr/stats/index.cfm>

Tablo 2 incelendiği zaman Türkiye'nin ithalat rakamları ve oranları görülmektedir. 2007 yılı itibari ile toplam ithalat 170 063 milyon dolara ulaşmıştır. İthalat rakamlarındaki büyüme imalat sanayinin %78.8 oranındaki payı ile en yüksek sırada iken ikinci sırayı %14.9'luk payı ile Madencilik ve Taşocaklığı almaktadır.

1.4. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KURU YÜK TAŞIMACILIĞI

Kuru yük taşımacılığı giderek artan oranlarda yükselirken Tablo 3'den de görüleceği üzere 2006 yılında 4.74 milyon tona ulaşmıştır. Bu taşımalar denizyolu ile yapılan taşımacılığın %63.9'luk oranını temsil etmektedir. Ana dökme yüklerin denizyolu ile taşıma rakamları (demir cevheri, tahıl, kömür, boksit/alumina ve fosfat) tahmini olarak 1.83 milyon tona yaklaşmıştır. İkincil dökme yükler ve düzenli hat taşımacılığına konu olan kuru yükler olarak sınıflandırılmıştır (UNCTAD, 2007:14).

Kuru yük taşımalarının 1.96 milyar tonu konteynerler ile yapılmaktadır. Clarkson Araştırma Servisi tarafından yapılan tahminlere göre 2006 yılında konteyner taşımacılığı %11.2 oranında büyüme göstermiştir. Özellikle son yirmi yıl göz önüne alındığında neredeyse senelik bir artışla ton bazında konteyner ile taşınan yükler %9.8 artarken toplam kuruyük içerisinde konteyner taşımacılığı 1985 yılında yıllık ortalama %7.4 oranında artarken 2006 yılında bu oran %24'lere ulaşmıştır (UNCTAD, 2007:19-21).

Özellikle ana konteyner rotalarındaki gelişmeler büyümeyi tetiklemektedir. Pasifik ticaretinin ana ayağı olan Asya-Amerika Birleşik Devletleri rotası %12.1 büyüme kaydederken Amerika Birleşik Devletleri-Asya arasındaki rotada %4.5'lik bir büyüme kaydedilmiştir. Asya – Avrupa arasındaki ticaret hacmi 12.5 milyon TEU kapasiteye ulaşırken Avrupa- Asya arasındaki konteyner taşımacılığı %5.4 büyüme göstermiştir. Transatlantik ticari rotasında konteyner taşımacılığı Avrupa – Amerika arasında %2.4 artmıştır. Özellikle Asya ve Çin'den Avrupa ve Amerika'ya doğru ciddi oranlarda artan bir trafik söz konusudur. Genel olarak Doğu-Batı; Kuzey-Güney ve Güney-Güney rotalarında artışlar devam etmektedir (UNCTAD, 2007:19-21).

Tablo 3. Dünya Deniz yolu Taşımacılığı Oranları (Milyon ton)

Yıl	Tanker yükü	Kuru yük	Ana dökme yükler•	Toplam
1970	1 442	1 124	448	2 566
1980	1 871	1 833	796	3 704
1990	1 755	2 253	968	4 008
2000	2 163	3 821	1 288	5 983
2006••	2 674	4 742	1 828	7 416

• Demir cevheri, tahıl, kömür, boksit/alumina ve fosfat.

•• Tahmini değerler.

Kaynak:UNCTAD, 2007; 4

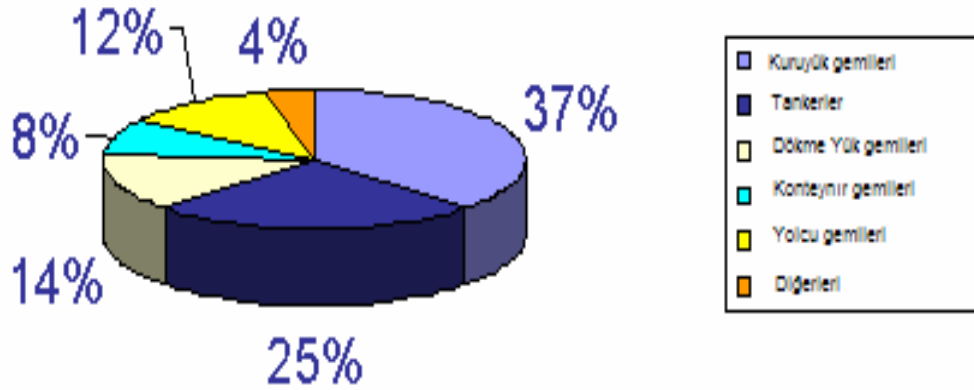
Türkiye’de taşımacılık değerlerine ve ülkeler bazında yapılan kuru yük taşımacılığı incelendiğinde; 2006 yılında OECD ülkelerine denizyoluyla 27.5 milyon ton ihracat ve OECD ülkelerinden 37.3 milyon ton ithalat yapılmıştır. OECD ülkelerine toplam 64.8 milyon ton olarak gerçekleşen dış ticaret hacminin ülkelere göre yüzdeleri sırasıyla; %19.63’ü A.B.D., %14.6’sı İtalya ve %8.67’si Romanya olarak gerçekleşmiştir. 2006 Yılında Avrupa Birliği ülkelerine denizyoluyla yapılan toplam dış ticaret hacmi 39 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu hacmin 18 milyon tonu ihracat, 21 milyon tonu ise ithalat taşımalarıdır. Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki 35.6 milyon tonluk dış ticaret hacminin %23’ü İtalya ile, %14’ü İspanya ile ve %12’si İngiltere ile gerçekleşmiştir. AB Ülkeleri ile denizyolu dış ticaret taşımacılığının 2005 yılında 35.6 milyon tonluk taşıma hacminin 2006’da 39 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 16 milyon tondan 21 milyon tona yükseldiği ve ihracat yüklerinin ise 19.6 milyon tondan 18.1 milyon tona düştüğü görülmektedir. AB ülkeleri ile yapılan denizyolu dış ticaret taşımacılığı’nda değer olarak ilk üç ülke; İtalya %18.22, Almanya %16.13 ve Fransa %13,81 olarak görülmektedir. Konteyner taşımacılığında 2006 yılında bir önceki yıla oranla TEU bazında %15.8 oranında artış görülmektedir. TCDD limanlarında toplamda TEU bazında %9.9’luk artış olmuştur. 2006 Yılında TCDD’ye bağlı limanlardaki TEU bazında elleçlemenin %44.8’i İzmir, %34’ü Mersin ve %21.1’i Haydarpaşa Limanı’nda yapılmıştır. (D.T.O, 2007: 78-96)

Dünyada deniz yolu ile yapılan taşımacılık değerleri incelendiğinde araştırma dahilinde kuru dökme yük, konteyner, kırk ambar (genel yük), Ro-Ro gemilerinde taşınan yüklerin ve gemi türlerinin tamamını kapsayan “kuru yük” olarak belirtilen yüklerin deniz yolu taşımacılığının yarısından fazlasını kapsadığı birçok uluslar arası kuruluş tarafından yayınlanan raporlarda görülmüştür. Dünya denizlerinde böylesi bir yoğunlukta gerçekleşen kuru yük taşımacılığının özellikle “emniyetli yönetim” kural ve uygulamalarının ne kadar yüksek oranlardaki ticari sahayı ve tarafını etkilediği görülmektedir.

1.5. DÜNYA TİCARET FİLOSU İÇERİSİNDE KURU YÜK FİLOSU

2006 yılında %7.7’lik bir büyüme kaydeden Dünya ticaret filosu 2007 yılının başlangıcı itibari ile 1.04 milyon deadweight tona ulaşmıştır. Bu değer %8.6 ‘lık bir büyüme oranına denk gelmektedir. Kuru dökme yük filosu %6.2 büyürken genel kargo(kırk ambar) filosu %4.9 büyüme kaydetmiştir. %15.5 ile en büyük büyüme değerini konteyner gemileri yapmıştır (UNCTAD, 2007:x).

Şekil 1. Dünya Ticaret Filosu İçerisinde Gemi Türlerinin Dağılımı (Ocak 2008)



Kaynak: <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/number-of-ships.php>

Şekil 1’de görüldüğü üzere dünya ticaret filosu 2008 Ocak ayı başlangıcına göre %37 ile en çok genel yük gemisine sahip iken %14 kuru dökme yük ve %8 konteyner gemi filoları onu takip etmektedir.

2008 Ocak ayı başlangıcına göre Dünya Ticaret Filosu 50.525 gemi adedine sahip iken bu toplam içerisinde genel yük gemileri 18.982 adet, dökme yük gemileri 6.890 adet ve konteyner gemileri 4.170 adet olarak tespit edilmiştir (<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/number-of-ships.php>).

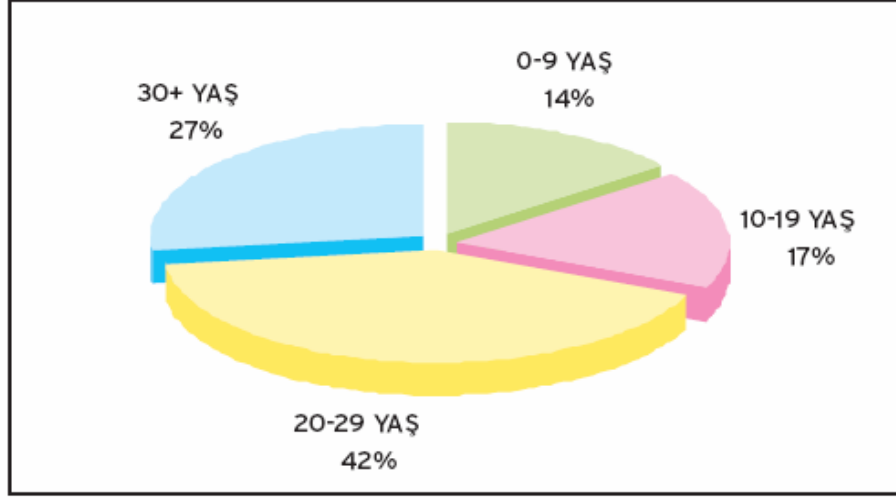
Dünya ticaret filosu ortalama tahmini yaşı 12 yıla düşmüştür. Gemi tipine göre 9 yıl ile en genç filo konteyner gemilerine ait iken onu 12.9 yaş ortalama ile dökme kuru yük gemileri izlemektedir. Dünya filosu içerisinde en yaşlı gemiler 17.4 yıl yaş ortalaması ile kırk ambar yüklemeye konu olan gemilerdir hatta kırk ambar yük gemilerinin dünya genelinde %56.8 ‘i 19 yaşından daha büyük görülmektedir (UNCTAD, 2007:X).

1.6. TÜRK TİCARET FİLOSU İÇERİSİNDE KURU YÜK FİLOSU

1980 yılında 2.0 Milyon dwt olan Türk Ticaret Filosu dünya sıralamasında 35. sırada yer almıştır. Türk Ticaret Filosu’nun gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ile 1998-2002 dönemleri ülkenin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin sonuçlarıdır.

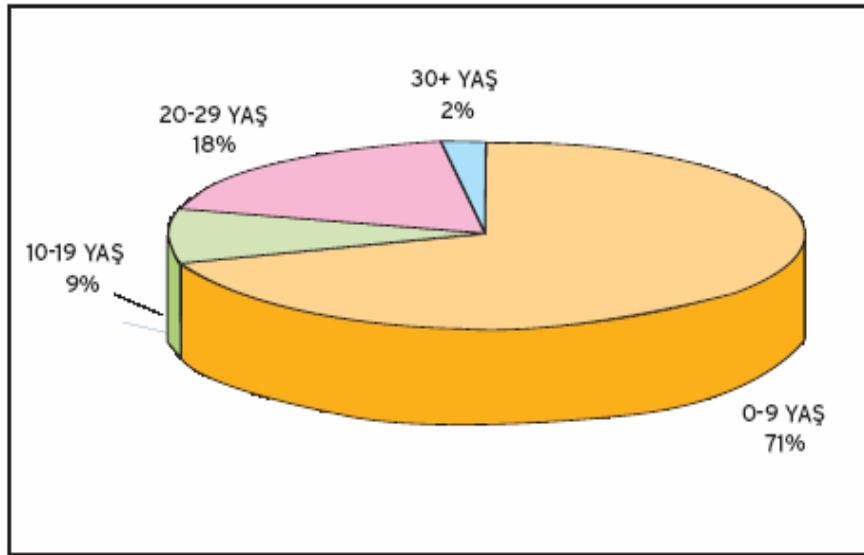
Türk Deniz Ticaret Filosu’nun sayısal olarak %29.74’ünü oluşturan kuru yük gemilerinin genel yaş ortalaması 28’dir. Dwt olarak Türk Deniz Ticaret Filosu’nun %48.01’ini oluşturan dökme yük gemilerinin yaş ortalaması ise 21’dir. Türk Deniz Ticaret Filosundaki Dökme yük ve Obo gemilerinin, %26’sı 0-9 yaş grubunda, %6’sı 10-19 yaş grubunda, %56’sı 20-29 yaş grubunda ve %12’si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır (DTO, 2007:56-60).

Şekil 2. Türk Deniz Ticaret Filosu İçerisinde Kuru Yük Gemileri Yaş Ortalaması



Kaynak: Deniz Sektör Raporu, 2007:58

Şekil 3. Türk Deniz Ticaret Filosu İçerisinde Konteyner, Kuru yük / Konteyner, Konteyner / Ro-Ro Gemilerinin Yaş Ortalaması



Kaynak: Deniz Sektör Raporu, 2007:63

Türk Deniz Ticaret Filosundaki Konteyner, Kuru yük/Konteyner, Konteyner/Ro-Ro gemilerinin %71'i 0-9 yaş grubunda, %9'u 10-19 yaş grubunda, %18'i 20-29 yaş grubunda ve %2'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır (Bknz. Şekil.3).

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ KAZALARI VE ULUSLARARASI EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ

2.1. GEMİ KAZALARI VE DENİZ TİCARETİNE YANSIMALARI

Gemi kazaları istenmeden gerçekleşen olaylardır. Kazanın şiddeti hiçbir kayıp ya da hasar gerçekleşmemesi ile geminin ve yükün tamamının kaybı arasında oluşmaktadır. Gemi emniyet kural ya da uygulamaları gemi kazalarının şiddetini azaltmak üzere geliştirilmektedir. (Talley vd, 2005: 263)

IMO tarafından yapılan kaza tanımları aşağıdaki gibidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2008):

Çok Ciddi Kaza (ÇCK): Meydana gelen kaza sonucu, geminin bütün kaybı yada can kaybı yada şiddetli kirlilikle sonuçlanmış kazayı,

Ciddi Kaza (CK): Çok ciddi kaza niteliğinde olmayan,

(1) Yangın, patlama, çatışma, karaya oturma, dokunma, ağır hava koşullarından dolayı meydana gelen hasar, buza çarpma, teknede çatlak ve tekne hasarından şüphelenilen durumları,

(2) Gemiyi denize elverişsiz hale getiren yapısal hasar, hasarın geminin su altı kesiminde meydana gelmesi, ana makinenin durması, yaşam mahallinde büyük hasar vb.,

(3) Miktarına / niteliğine bakılmaksızın kirlilik,

(4) Römorkör yada kıyı yardımı gerektiren bir arıza gibi durumlarla sonuçlanan kazayı.

Deniz Olayı: Çok ciddi veya ciddi kaza niteliğinde olmayıp, gemi veya herhangi bir kişi/kişileri tehlikeye sokan, gemiye, yapılara yada çevreye ciddi zararlarla sonuçlanabilecek olayları.

Gemi kazaları şu şekillerde de tanımlanabilmektedir (Talley, 1999:1366):

- Çatma: Bir geminin başka bir gemiye deniz yüzeyinde çarpması ya da başka bir gemi tarafından çarpılması;gemi dışında herhangi sabit bir nesneye çarpması
- Karaya Oturma: Geminin deniz yüzeyi ile temas etmesi yada bir engele takılması
- Yangın ve patlama: Yangın ya da patlama gemide tekne ya da makine arızası nedenleri dışında oluşmuş kazalardır.
- Ekipman arızaları: Tekne ya da makine hasarları sebebi ile oluşmuş ve herhangi bir kategoriye sokulamayan tüm kazalar

Denizde emniyet, edinilen tecrübeler ile günden güne artmıştır. Denizcilik ve Gemi İnşa alanlarında yapılan pratikler ve koyulan kurallar, facialarla sonuçlanan kazalar sonucu yapılan çalışmalarla gelişmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü Kaza İnceleme Kodu A.849(20) (IMO Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), sadece tavsiye niteliğinde olup 1997 yılından buyana bütün kaza incelemelerine uygulanmıştır. Kod, uluslararası koordinelerde, kabul edilen prosedürler ve pratikler için esas teşkil etmiştir. Amacı Deniz Kazaları incelemelerinin geliştirilmesi için müşterek çalışmadır. Bu sayede deniz kazalarının sistematik incelemesinde ilerleme kaydedilecektir. Kod'un, eksiksiz ve tarafsız incelemelerin kaza şartlarını ve sebeplerini bulmakta etkili olacağı ve bu sayede şunları sağlayacağı belirtilmektedir. (Denizcilik Müsterşarlığı, 2008):

- Denizde emniyetin artacağını
- Yanlış seyreden uygulamaların belirlenebileceğini
- Denizde emniyetin artırılması hususunda uygulanacak olan esasların doğru ve etkililik oranlarının tespitlerinin yapılabileceği vurgulanmaktadır.

2.1.1. Deniz Ticaretine ve Emniyetli Gemi Yönetimine Şekil Veren Gemi Kazaları

Uluslararası konvansiyonların bu güne kadarki seyrine bakıldığında hemen hemen tüm kuralların hep önemli kazaların araştırılmasından sonra ve bu kazalardan çıkartılan dersler sayesinde yapıldığı görülecektir(reaktif yaklaşım). Örneğin SOLAS

1914, 1572 kayıplı Titanik kazasından sonra yapılmıştır. MARPOL 1973, Manş denizini 120.000 MT ham petrol ile kirleten Torrey Canyon kazasından sonra düzenlenmiş, imzalanması gecikmiş, ancak 1976 ve 1977 deki yine büyük kirlilik yaratan Amaco Cadiz ve Argo Merchant kazalarından sonra MARPOL 1978 protokolü imzalanmıştır. Herald of Free Enterprise, Estonia, Exxon Valdez, Achille Lauro, Braer, Erika ve en son olarak da Prestige hep geçirdikleri kazalardan sonra yapılan araştırmalar sayesinde kuralların ve yöntemlerin değişmesi için tetik rolü oynayan gemilerdir. ISM kodu, Ro-Ro yolcu gemilerine getirilen sıkı kurallar, çift cidarlı tankerler, AB deniz güvenliği kuruluşu (EMSA) nın etkinliğinin artması hep bu ve bunlara benzer kazaların ardından geliştirilmiştir (Yalçın, 2003).

SOLAS; uluslararası anlaşmalar arasında emniyetli gemi yönetimi ile ilgili olan en önemli anlaşmalar arasındadır. 20 Nisan 1912 yılında meydana gelen Titanic yolcu gemisi kazasından sonra 1914 yılında kabul edilmiş en eski anlaşmadır. Uluslararası seviyede deniz emniyeti kurallarının ilk kez benimsenmeye başlaması da anlaşmanın öneminde yatan en ciddi gerçeklerdendir (Garcia, 2001:22).

Erika ve Prestige kazalarının ardından alınan önlem ve kurallar Avrupa birliğinin kendi içerisinde emniyet kültürünü geliştirme çalışmaları ile proaktif kültürü yerleştirme adımları olarak değerlendirilebilir.

İlk büyük petrol kirliliği İngiliz kanalında 1967 yılından Torrey Canyon tankeri ile yaşanmıştır. (Hetherington, vd 2005:403) Torrey Canyon gemisi kazasında 120.000 ton ham petrol denize yayılmıştır; bu kaza da emniyet probleminin ne kadar ciddi boyutlarda olduğunu göstermektedir. Bu kaza sonrası Uluslararası Denizcilik Örgütü tanker kazalarını önlemeye ve sonucunda oluşabilecek olumsuzlukları azaltmaya yönelik bazı önlemleri benimsemiştir. Özellikle MARPOL Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından benimsenen en önemli ölçülerden biridir. MARPOL'ün oluşturulmasındaki yatan gerçekler arasında sadece deniz kazaları sonucu oluşan ham petrol kirliliği yanında; kimyasal sonucu oluşan kirlilik, paketli mallar sonucu oluşan kirlilik, pis su atıkları, katı çöp atıkları ve hava kirliliği sorunları da vardır. (Garcia, 2001:23)

Yaşanan bu kazalar ve sonuçları göstermiştir ki Avrupa birliği oluşturulmaya çalışılan emniyet kavramında aksaklıklar vardır ve üye devletler arasında bir uyumsuzluk söz konusudur. Üye devletler almaları ve oluşturmaları gereken önleyici tedbirleri sağlayamamışlardır. Avrupa komisyonu bu bağlamda Erika I ve Erika II paketlerini proaktif bir uygulama olarak hazırlamıştır. Bu bağlamda alınan kararlar ve tedbirler aşağıdaki gibidir (Thébault, 2004:6):

- Klas kuruluşlarının performansları yakıdan takip edilmeli
- Talimat 95/21/EC ile standart altı çalışan gemiler yayınlanmalı
- Avrupa içi gemi trafik gözlem sistemi kurulmalı
- Gemilerin acil durumlarda sığınacakları limanlar belirlenmeli

Herald of Free Enterprise feribotu kazasından sonra 1988'den 1994'e kadar çok önemli yenilemeler yapılmıştır. Mayıs 1994'te toplanan konferans sonunda yapılan yenilemeler ile 3 yeni bölümün eklenmesine karar verilmiştir. Bu bölümlerden en önemli ve zorunlu olanı Uluslararası emniyetli yönetim kodunun (ISM) zorunlu olmasıdır. Bu yeni bölüm "bölüm 9" olarak eklenmiş ve tüm 500 gros ton üzerindeki tankerlere, kuru yük gemilerine, gaz taşıyan tankerlere, yolcu gemilerine uygulanması kararlaştırılmıştır. Diğer 2 bölüm; "bölüm 10" yüksek hızlı teknelerin emniyeti ve "bölüm 11" emniyetli deniz uygulamalarında önemli ölçüler olarak yer almaktadır. (Garcia, 2001:27)

Tarihe geçen kazalar ve yapılan incelemeler sonucu alınan önlemler Denizcilik Müsteşarlığı(2008) tarafından şu şekilde sıralanmıştır:

- 1870 HMS CAPTAIN (500 Kayıp) Denge ve fribord önemi anlaşılmıştır
- 1912 TITANIC (1572 Kayıp) – Filikaların sayısı ilk defa tartışılmış; ilk SOLAS toplantısı gündeme gelmiştir.
- 1934 MORRO CASTLE (124 Kayıp) ve 1963 LAKONIA (128 Kayıp) – Yangın emniyeti kuralları geliştirilmiştir.
- 1956 ANDREA DORIA (46 Kayıp) - Radar kullanım hatası sebebiyle geminin su alması ve sancak filikanın kullanılamamış olmasıdır.

- 1967 TORREY CANYON (120 000 MT Ham petrolün denize boşalması) – MARPOL gündeme gelmiştir.
- 1987 HERALD OF FREE ENTERPRISE (188 Kayıp) – ISM kod ve Emniyetli Yönetim Sistemi gündeme gelmiştir.
- 1994 ESTONIA (852 Kayıp) – Ro-Ro Yolcu Feribotlarının denge koşulları, Hızlı Kurtarma Botları gereksinimleri ve Denize Adam Düştü botları gündeme gelmiştir.

2.1.2. Gemi Kazalarına Yol Açan Nedenler

Gemi kazalarının nedenleri Amerika Sahil Güvenlik birimi tarafından üç kategoride değerlendirilmektedir (Talley, 1999:1370):

- **İnsan hatalarından kaynaklanan gemi kazaları:** Stres, umursamazlık, operatör hataları, yorgunluk, uygun olmayan yükleme, yanlış karar verme, bilgi eksikliği, hatalı istifleme, hatalı römorkaj ve yanaşma, yetersiz emniyet uyarıları olarak sıralanmaktadır.
- **Doğal sebeplerden kaynaklanan gemi kazaları:** Enkaz, deniz tabanının sığlık olması, kötü hava, ters akıntı olarak sıralanmaktadır.
- **Geminin kendisinden kaynaklanan gemi kazaları:** Korozyon, demirin taraması, yükün kayması, pervanenin düzensiz çalışması, gemide biriken statik elektrik, yetersiz makine gücü gibi sıralanabilir.

İngiliz Thomas Miller P & I Klübü tarafından 1987-1996 yılları arasında 1500 sigorta poliçesi üzerinden ödenecek tutar üzerinde yapılan araştırma ile kazaların %90'ı insan hatasından kaynaklanmakta olduğunu ortaya çıkarmıştır (Talley, vd 2005:265).

Kazaların oluşmalarında insan hatalarının ortaya çıkma nedenleri olarak yorgunluk, stres, iş baskısı, iletişim, çevresel faktörler, denizcilerin çok uzun zaman

evlerinde uzak kalmaları olarak sıralanabilmektedir. Ayrıca 21. yüzyıla gelindiğinde denizcilik sektörü için başka zorluklar ortaya çıkmıştır. Ortalama 25 yıl öncesine kadar gemi üzerinde 40 ila 50 denizci bulunurken günümüzde teknolojinin sağladığı avantajlar ile bu sayı 20-25 personel arasındadır. Seyir yardımcılarının sayesinde artık kazaların şiddetleri ve oluşma olasılıkları da azalmıştır. Fakat teknolojiadaki hataların azalması kazaların oluşumundaki insan hatalarıyla olan bağlantının artmasına neden olmuştur (Hetherington, vd 2005:402).

Çok uzun zaman boyunca emniyet kavramı ve gereksinimleri insan davranışlarından ziyade gemi ve donanımı üzerine idi. Bu anlayış 1998 yılında Uluslararası Emniyetli Yönetim(ISM) Kodu'nun armatörlerden yönetim prosedürlerini belgelendirerek emniyetli olmayan insan davranışlarını bulup elemesini gerektirmesi ve bunun birçok gemi türü için zorunlu hale gelmesi ile değişmiştir. Gemi-insan etki düzenlemesi savunucuları bu sayede sadece meydana gelecek kaza sayısında azalma olmayacağını ayrıca bu kazalar sonucu oluşan yaralanmaların da sayı olarak azalacağını belirtmektedirler (Talley vd., 2006:174).

1995-1996 yılları arasında Yeni Zelanda Emniyet Birimi tarafından elde edilen verilere göre deniz kazalarının %49'u insan hatasından, %35'i teknik sebeplerden, %16'sı doğal sebeplerden meydana gelmektedir. İnsan hatalarından kaynaklanan kazaların en yaygın sebepleri hatalı karar verme, uygun vardiya tutmama, kurallara uymama olarak açıklanmıştır (Hetherington, vd 2005:402).

Ticari denizcilik yüksek oranlarda ölümcül kazalara konudur. Amerika Sahil Güvenlik tarafından 2004 yılında açıklanan 5 yıllık rapor sonuçlarına göre 673 yolcu ve deniz personeli yaralanmaları ve ölümleri gerçekleşmiştir. Ortak kazalar ise daha çok çatma, karaya oturma, gemi dışında başka bir nesneye çatma (allision) gibi nedenlerdir. Ortalama olarak kazaların oluş nedenleri seyir yardımcılarının sayesinde azalma göstermiştir (Hetherington, vd 2005:403).

Özellikle 1980'li yılların sonlarında yaşanan felaketlerin nedenleri arasında insan hataları ve yönetim kusurları yer almaktadır (Pun vd., 2003:716).

Emniyeti etkileyen birçok insan etkileri arasında:yorgunluk, otomasyon, takım çalışması, durum değerlendirme, karar verme, iletişim, sağlık ve stres bulunmaktadır. Bu bağımsız nedenlerin her biri kaza sebebi olabilmektedirler. Gemideki emniyet iklimi bu bağımsız etkenlerin yanı sıra bireysel emniyet davranışlarının olup olmamasından da etkilenmektedir (Hetherington, vd 2005:404).

Deniz kazaları maliyet bakımından dört kategoriye ayrılmaktadır (Goulielmos ve Giziakis, 1998:185):

- Gemi kaybetme maliyeti
- Yüğü kaybetme maliyeti
- İnsan hayatı kaybetme maliyeti
- Deniz çevresini kirletme maliyeti

2.1.3. Gemi Kazalarının Etkileri ve Sonuçları

Yapılan incelemeler sonucu dünya üzerinde meydana gelmiş irili ufaklı tüm denizcilik kazalarının dünya denizcilik sektörünü şekillendirdiği gözlemlenmiştir. Bu şekillendirmeler aşağıdaki başlıklar altında düzenlendiğinde kazaların etkilerinin hiç de azımsanmaması gerekliliği fark edilmiştir.

• **Deniz Ticaretine Yön Vermektedirler:** Meydana gelen kazalar neticesinde alınan karar ve kurallar armatörlerin deniz ticareti yapmaları neredeyse uluslararası kod ve kurallara ne kadar iyi uyduklarına göre değişmektedir. Konu kod ve kurallara uyum derecelerine göre armatörlerin deniz ticaretindeki durumları hakkında yorum yapılması artık kaçınılmazdır. Deniz ticaretinde kullanılan gemilerini dünya denizlerinde aktif kullanmaları için ilgili kuralların gerekleri doğrultusunda hareket etmeleri gerekmektedir. Günümüz yük sahipleri özellikle kuru yük/dökme kuru yük gemilerini seçerler iken geminin uluslararası geçerliliğe sahip sertifikalarını ve bu sertifikaları ne kadar güvenilir bir klas kuruluşundan aldıklarını incelemektedir. Güven esasına dayanan deniz ticaretinde evrakların değeri şüphesiz ki çok büyüktür. Özellikle Avrupa ve Amerika gibi limanlarında ciddi önlemler alan ülkeler ile ticari

bağları olan yük sahipleri için seçilecek geminin önemi daha da ciddi bir karardır. Yükün zamanında ve hasarsız teslimi, yüklenilen malın alıcı ve satıcı arasındaki anlaşma şartlarında teslimi, yükleyicinin ticari itibarı için çok büyük önem teşkil etmektedir.

- **Gemi Dizayn ve Şekillerine Yön Vermektedirler:** Meydana gelen deniz kazaları oluş nedenleri incelendikçe eksikliklerin bulunması ve konu hatanın tekrar ciddi bir faciaya neden olmaması için çok önemlidir. Özellikle teknik hatalar nedeni ile gerçekleşmiş bir kazanın sonuçlarının değiştirilebilir olması diğer nedenlere göre daha kesin cevaplar vermektedir. Meydana gelen tanker kazaları sonunda sıvı dökme yük taşıyan tankerler için çift cidar (double bottom) uygulamasının başlatılması ve dökme yük gemilerinde ambar perdelerinin güçlendirilmesi gibi dizayn değişikliği ve uygulama kararları alınmıştır.

- **Dünya Üzerinde Kurumlar Arası İletişim ve Bilgi Akımı Güçlendirmektedirler:** Dünya üzerinde denizcilik sahnesinde yer alan kurumlar ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile deniz ticaretini etkilemektedirler. Uluslararası kararların alınması ve uygulanmasında bayrak ve liman devletlerinin, armatörlerin, klas kuruluşlarının, yük sahiplerinin, sigorta kuruluşlarının, ve diğer tüm ilgililerin ortak karar ve çalışmaları etkin olmaktadır. Tüm bu çalışmaların etkin ve sürdürülebilir olması periyodik ve fiziksel gerçekleşen toplantıları sırasındaki görüş alışverişleri yanında aralarındaki veri ve bilgi akışın sağlandığı internet ortamında gerçekleşmektedir.

Gemi kazaları üzerine dünya çapında birçok araştırma yapılmış ve ciddi sonuçlara ulaşılmıştır. Bu araştırmalarda elde edilen neticeler kazalar üzerine önlem alma ve emniyetli gemi yönetimi uygulamalarına şekil vermesinde önemli sonuçlar içermektedir. Bu araştırmalardan bir tanesi Roberts ve Marlow (2002) dökme ve kuru yük gemileri üzerine gerçekleştirmiş oldukları bir araştırmadır. Araştırma sonuçları bakımından ciddi neticeler içermektedir. Bu araştırmaya göre dökme yük ve kuru yük taşıyıcıları geçtiğimiz yıllarda artan kaza oranları ile kötü ün yapmışlardır. Ticari denizcilik faaliyeti birçok kaza riskine konu olsa da (çatışma,

yangın ve patlama,karaya oturma) büyük dökme yük felaketleri ile sonuçlanan kazalara konu olmaktadır.

Büyük dökme yük gemi kazaları ciddi medya baskısı altına girmektedir. Bir kaç klas kuruluşu dökme yük taşıyıcılarında meydana gelen kazaların fiziksel nedenleri üzerine bir araştırma yapmıştır. Gerçekleştirilen araştırmaya göre konu gemilerde kayıpların yüksek oranda gemi dizaynı, yükleme operasyonu sırasında gerçekleşen hasar oluşumu ve gemide meydana gelen korozyon dolayısıyla gerçekleştiğini ortaya koymuştur. Bu araştırma daha çok 20 yaşın üzerinde genelde demir cevheri taşıyan dökme yük taşıyıcıları üzerinde gerçekleştirilmiştir. Bir başka araştırma da hemen hemen aynı sonuçlara varmış ve kayıpların korozyon ya da metal yorgunluğu ile alakalı olduğunu raporlamıştır. İki araştırma da ağır yüklerin ve geminin yaşının kazaların oluşumunda belirleyici özellikte olduğunu belirtmiştir. Hatta ikinci araştırma sonuçları içerisinde tahmini olarak dünya dökme yük filosunun 10 yaşın altına inmesi durumunda kaza oranlarının %80 azalabileceği sonucuna varılmıştır (Roberts ve Marlow, 2002:440).

Talley tarafından yapılan bir araştırmaya göre (Talley vd., 2006:175):

(1) Konteyner ve dökme yük gemilerinde meydana gelen ölümcül personel kazaları tankerlerde meydana gelen ölümcül kazalara oranla daha az gerçekleşmektedir.

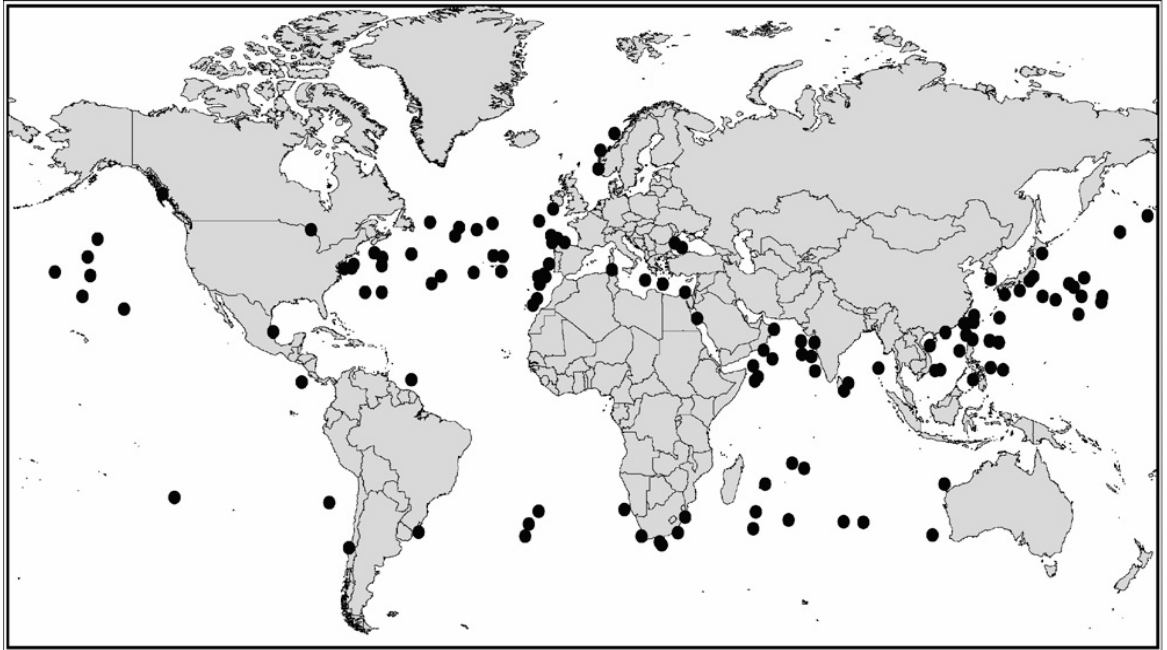
(2) Gerçekleşen ölümcül kazaların diğer kaza türlerine oranla en çok yangın / patlama kaza türünde yaşanmaktadır.

(3) Çok amaçlı gemi tiplerinde meydana gelen ölümcül gemi kazaları tek tip gemilere oranla daha fazla ortaya çıkmaktadır.

Dökme yük gemi kazalarının 1963-1996 yılları arasında incelendiği araştırmaya göre kazaların oluşmalarının 5 ana nedeni saptanmıştır: çatışma, yangın ve patlama, karaya oturma, batma ve diğer nedenler. Kazaların artış oranları 1973-1980 yılları arasında dünya filosunun büyümesi ile alakalı olarak bulunmuştur. Dökme yük gemileri için en kötü yıllardan olan 1991 sonrası kaza oranlarında azalma tespit edilmiştir. Şekil 4'deki haritadan da görüleceği üzere 125 dökme yük

gemisinin dünya üzerindeki meydana gelen kazaların mevkileri gösterilmektedir. Kaza yerleri tropikal siklonların, tayfun ve kasırgaların görüldüğü yerlerde yoğunlaşmaktadır; Japonya'nın kuzey batı Pasifik kıyıları, Güney Çin Denizi, Biskay Körfezi, Kuzey Atlantik ve Arap Denizi. 22 dökme yük gemi kazası Kuzey Doğu Pasifik kıyılarında Japonya'ya gitmeye çalışırken yaşanmıştır (Roberts ve Marlow, 2002:441).

Şekil 4. 125 Dökme Yük Gemisinin Kaza Mevkii (1963–1996)



Kaynak :Roberts ve Marlow, 2002:442

Kaza yapan 125 dökme yük gemisinin %40'ı demir cevheri taşıırken %29 ağır metal hammaddeleri ve cevherleri taşımaktaydı. Kaza yapan gemilerin çoğu Amerika ve Kanada kıyılarından ayrılıp Çin ya da Japonya kıyılarına ulaşmaya çalışmaktaydı. M/V Derbyshire Kanada'dan Japonya'ya demir cevheri yükü ile gitmeye çalışmaktaydı.

Kaza yapan gemilerin %70'den fazlası 15 yaş ve üzerinde bulunmuştur. Ayrıca birçoğunun Japon tersanelerinde inşa edilmiş olduğu ortaya çıkmıştır. Yine çoğunluğunun kolay bayrak çektiği ve ikinci sicillere kayıtlı oldukları ortaya

çıkıştır.Gemi kazalarının neticeleri olarak ortaya çıkan sonuçlara göre (Roberts ve Marlow, 2002:443):

- Kazaların oluşları ile alakalı risk faktörlerinden ilki geminin taşıdığı yük cinsi olarak ortaya çıkmaktadır.
- Kazaların oluşları ile ciddi alakalı olduğu düşünülen ikinci risk faktörün ise ticari rota olduğu düşünülmektedir. Kazaların oluş yerleri dikkate alındığında Avustralya'dan Avrupa'ya Güney Afrika'dan Kuzey Doğu Asya'ya ve Avrupa'dan Kuzey Amerika'ya gidiş rotalarının etkili oldukları düşünülmektedir.
- Üçüncü risk faktörü olarak gemilerin kayıtlı oldukları sicil ve bayraklar olduğu belirtilmektedir. Kolay bayrak devletlerine ve devletlerin ikinci sicillerine kayıtlı olan dökme yük gemileri diğer gemilere göre daha risklidir.
- Dördüncü risk faktörü olarak da gemilerin yaşları olarak değerlendirilmiştir.

Bu neticeler doğrultusunda uygulanmakta olan emniyetli yönetim sistemlerinde bir hata olduğu bu durumda ise kazaların önüne geçebilmek adına yapılan liman devleti denetim yüzdelerinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

2.2. ULUSLARARASI EMNİYET GEREKSİNİMİ VE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ

Denizciliğin dünya çapındaki en uluslararası ve tehlikeli ticari faaliyetler arasında görülmesinden dolayı temel riskleri önlemenin ya da azaltmanın en önemli yollarından biri olarak uluslararası kurallar ve standartlar uygulanmaktadır.19. yüzyılın önde gelen denizcilik ulusları böyle bir uygulama içine girerek deniz emniyeti kavramını oluşturmaya başlamışlardır. (Garcia, 2001:23)

Denizcilik sektöründe ciddi gemi kazaları meydana gelmiştir. Herald of Free Enterprise'ın ve Estonia'nın alabora olması, Exxon Valdez trajedisi, Sea Empress'in karaya oturması gibi olaylar neticesinde denizcilik sektörü medyanın ve kamunun dikkatini kötü bir şekilde üzerine çekmiştir. Tüm bu ve bunun gibi kazalar neticesinde sektör ulusal ve uluslararası düzeylerde oluşabilecek kazaları önleme

abalarına girmiştir. IMO; operasyonel, yönetimsel, vb. konulardaki emniyet problemlerini çözmek üzere çalışmalar sürdürmektedir. Kazalar neticesinde elde edilen sonuçlar doğrutusunda edinilen bilgiler ile olası kazalar için önlemler alınmaya başlanması 1987 yılında gerçekleşen Herald of Free Enterprise kazası sonrasıdır. Bu kaza sonrası özellikle IMO' nun kural geliştirme uygulamalarını değiştirmiştir. Kaza neticesinde operasyonel ve yönetimsel anlamda ciddi sorunlar olduğunun tespit edilmiştir. Yine benzer bir sonuç 1989 yılında ciddi petrol kirliliğine neden olan Exxon Valdez kazası ardından 1990 yılında Baltık Denizi'nde gerçekleşen ve 900 kişinin hayatını kaybetmesine neden olan Estonia kazası da acı olaylardandır. Yine 1990 yılında gerçekleşen 158 kişinin hayatını kaybetmesine neden olan Scandinavian Star kazası da aynı acı sonuçları doğurmuştur (Wang, 2001:22).

Tüm bu deniz kazaları ve sonuçları gemilerin ve işletme daha sıkı takip edilmeleri gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Denizcilik sektöründe daha tutarlı uygulanması gerekli bir sistem kurulması ve bu sistemin uluslar arası kurum ve kuruluşlarla takibinin sağlanması gerekliliği anlaşılmıştır.

2.2.1. Değişen Emniyet Anlayışı

IMO emniyet anlaşmalarına taraf olan devletler 1998 öncesi daha çok gemilere, gemilerin yapı ve ekipmanlarına odaklanırken Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu(ISM) ile birlikte insan davranışları üzerine yoğunlaşmaya başlamışlardır. Bu uygulama ile birlikte denizcilik şirketlerinin yönetim prosedürlerini yazılı bir sistem dahilinde uygulamaları gereği ortaya çıkmıştır. (Talley vd, 2005:266)

Bu uygulamaları ile ISM kod denizcilik endüstrisinin kalbi konumuna gelmiş ve uygulamaların fiziksel olmasından ziyade insan faktörü üzerine yoğunlaşmasını sağlamıştır. İngiliz klas kuruluşlarından olan Lloyd's ve Norveç klas kuruluşlarından olan Det Norske Veritas'a göre ayrıca kod gemi işlemeciliğinde kalitenin de garantisi olarak görülmektedir (Talley, 1999:1367).

Araştırmalar göstermiştir ki kazların sonuçları incelendiğinde çalışanların yorgunluğu ve azalan performanslarının ciddi etkileri vardır. Ulusal Ulaşım Emniyet Birimi tarafından yapılan açıklama ile 1989 yılında karaya oturmada 24 saat önce Exxon Valdez'in vardiyacısı 5-6 saat uyku ile durmakta idi. Kısa seyiler, uzayan çalışma saatleri, ağır deniz trafiği, gemi üzerinde çalışan personel sayısı azalmaları, sağlık, stres, personel performansını etkileyen sebeplerdendir (Hetherington vd, 2005:405).

Emniyet uygulamalarının insan faktörü üzerine dönmesinin bazı nedenleri vardı (Talley, 1999:1368):

- Birçok gemi kazası insan hatası yüzünden gerçekleşmekte idi
- Gemi kazaları sigorta poliçeleri üzerinden ödenecek tutarlar genelde insan hataları yüzünden gerçekleşmekte idi
- İnsan davranışlarını değiştirmek emniyet için gemi dizaynların üzerinde oynamaktan daha ucuz maliyetli idi.

Deniz ulaştırmasında emniyet kuralları daha çok gemi üzerine odaklanmışken ISM kod uygulamaları ile birlikte bu odaklanma değişmiştir. Uluslararası emniyetli yönetim koduna birçok gemi türü için 1998 yılından itibaren zorunlu hale getirilmiş ve işletmelerin emniyetli yönetim uygulamalarını kontrol etme ve eksikliklerini gidermek için yazılı hale dönüştürmesi gerekmektedir. Ayrıca insan etkileri üzerine gerekli düzenlemeler sadece gemi kazalarını azaltmak ile kalmayacak bu kazalar sonucu gemi personeli yaralanmalarını da azaltacağı savunulmuştur (Talley, 1999:1368).

Denizcilik sektöründe gemi üzerinde çok çeşitli milliyetlerden personel istihdam edilmektedir. Uluslararası Gemi adamları Araştırma Merkezi (SIRC) tarafından yapılan çalışmaya göre dünya denizlerinde dolaşan gemilerin yaklaşık üç'te biri aynı milliyetten personel ile donatılmaktadır. Bu şartlar da doğal olarak gemi üzerinde kullanılan dil üzerinde bir kargaşa yaratmaktadır. Bayrak devletleri

her geminin kendi ortak iş dilini belirlemesini ve personelin o dili konuşabilmesini istemektedirler (Hetherington, vd 2005:406).

Emniyet kültürü paylaşılan değerler, destekleyici dökümantasyon ve davranışsal rutinlerin yanı sıra en iyi uygulama, örnek yönetim ve uygun düzen arasındaki yetenekli bir ortalama ile oluşmaktadır. Aynı zamanda yeni düşüncelere açık ve kendi yanılmasından korunabilen bir ortam yaratmaktır (Höpfl, 1994:50).

Areze ve Miguel'e (2003) göre emniyet kültürü; organizasyondaki herkes tarafından çalışanların ve kamunun öncelikli olarak emniyetinin gözetilmesi ve sürekli değerler olarak tanımlanmaktadır. Tüm birey ve grupların emniyet konuları ile ilgili koruma ve geliştirme üzerine hareket etmeleri olarak açıklanmaktadır. İnsanlar, hareketler ve organizasyon arasındaki etkileşimin ortak ürünü olarak değerlendirilmektedir.

Ciddi deniz kazalarının devam etmesi deniz emniyeti olarak daha teknik konuların ele alınmasının yanında insan davranışları, yönetim ve emniyet kültürü üzerine önem verilmesine neden olmuştur (Ek ve Akselsson, 2005:160).

Emniyet kültürü kişilerin ve kurumların tutum ve davranışlarına, inançlarına, algılarına ve personel arası değer paylaşımlarına yansımaktadır. Emniyetli yönetim sistemi değişip geliştikçe emniyet kültürü de onunla birlikte yenilenmektedir. Varolan emniyet kültürü ISM'in gemi ve kara işletmesinde ne kadar iyi uygulanacağına belirlenmesinde rol oynamaktadır (Ek ve Akselsson, 2005:162).

Emniyet kültürü ve emniyet iklimi terimleri organizasyonun çıktıları olarak tanımlanmaktadır. Kültür daha çok kazanılmış ve geliştirilmiş bilgi anlamında daha dengeli bir manada kullanılırken; iklim, geçici ya da dönemsel bir karakter ima etmektedir (Arezes ve Miguel, 2003:23).

Emniyet iklimi genel olarak işletmelerin emniyet performanslarını ve ölçüleri gibi değerlendirilmektedir. Örgütler emniyet iklimlerini organizasyonun o an, o

noktadaki emniyet kültürünün bir yansıması olarak değerlendirmektedirler. Zohar ‘a (2000) göre yapılan bir başka tanıma göre iklim teriminden genel olarak anlaşılması gerekenin “şablonlara giden prosedürler” olarak yorumlamaktadır. Zohar’a göre prosedürler şablonları temsil etmekte ve işletmenin emniyet konusundaki öncelik ve hedeflerini yansıtmaktadır (Hetherington vd, 2005:407).

Emniyet iklimi; belli bir zaman dilimindeki emniyet kültürünün ölçümü olarak değerlendirilebilir (Arezes ve Miguel, 2003:25).

Griffin ve Neal (2000) emniyet iklimini; yönetim değerleri ve alt boyutları olarak değerlendirmişler ve emniyet iklimi ile örgütün performansı arasında önemli bir ilişki olduğunu savunmuşlardır. Bu doğrultuda emniyet iklimi işletmenin emniyet performansını ölçme ve değerlendirmek için bir araçtır. Griffin ve Neal’a göre emniyet iklimi ve emniyet performansı arasındaki değişkenler çalışanların bilgi düzeyleri, yetenekleri ve motivasyonlarıdır (Hetherington vd, 2005:408).

Denizde emniyet araçları ve uygulamaları olarak kural ve gereksinimler kullanılmaktadır. Kullanılan bu kural ve gereksinimler genel olarak aşağıdaki konu başlıklarını kapsamaktadır (Kopacz vd., 1999:201):

- Seyir Emniyeti
- Radyo haberleşmesi
- Can Kurtarma Araçları ve Arama ve Kurtarma(SAR)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Sözleşmesi- STCW
- Gemi Dizayn ve Gereçleri
- Gemi Yangınla Mücadele
- Gemi Dengesi ve Yükleme Hattı
- Konteyner içindeki yüklerin ve tehlikeli yüklerin taşınması
- Kimyasal,sıvı ve gaz dökme yüklerin
- Balıkçı teknelerinin emniyeti
- Deniz çevresinin gemilerden kaynaklanan kirliliğe karşı korunması

2.2.2. Denizde Emniyeti Sağlayan Uluslararası Konvansiyonlar

İkinci dünya savaşı sonrası deniz emniyet gelişmeleri yönündeki uygulamalar ciddi hız kazanmıştır. Özellikle uluslararası yasal sistemin gerçekleştirdiği bütünleşik bir yaklaşım olan tüm gemi adamlarının belli bir seviyede denizde emniyet uygulaması ciddi bir yaklaşım olarak görülmektedir (Kopacz vd., 1999:199). Denizde emniyeti sağlayan ve uygulamaya yönelik kurallar sistematigi geliştiren konvansiyonlar şu şekilde sıralanabilir.

2.2.2.1. Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)

Emniyetin yasal olarak sağlanması gereken davranış ve asgari insanların denizde emniyeti uygulama şekilleri birçok uluslararası yazılı döküman ile belirlenmiştir. Bunların arasında en önemlisi sayılan konvansiyon Denizde Can Güvenliği Uluslararası sözleşmesi (Safety Of Life At Sea - SOLAS) olarak kabul edilmektedir. Bu sözleşme 1914 yılında 1500 üzerinde insan hayatı kayıplarına yol açan o zamana kadar görülmemiş bir felaket olan 1912 yılının nisan ayından gerçekleşen Titanik kazası ardından Londra'da imzalanmıştır. SOLAS'ın kabulü sonrası insan hayatının mal kayıplarından daha önemli olduğu kabul edilmiştir. 1914 yılı deniz emniyeti sisteminin doğuş yılı olarak kabul edilmektedir (Kopacz vd., 1999:200).

Bazı ulusların kabul etmesine rağmen SOLAS 1914 kararlaştırıldığı gibi 1915 yılında uygulamaya girememiştir. 18 ülkenin katıldığı;1929 yılında Londra'da yapılan bir diğer uluslararası konferansta SOLAS'ın ikinci versiyonu kabul edilmiştir. Kabul edilen bu yeni SOLAS 1933 yılında uygulamaya girmiş ve eskisiyle aynı prensipler üzerine kurulmasına rağmen yeni kurallar getirmiştir. Uygulamaya girmesinden 15 yıl sonra; 1948 yılında, yeni teknolojik değişimler sonucu üçüncü versiyonu uygulamaya girmiştir. Bu uygulamayla beraber çok önemli adımlar atılmış ve 500 gros ton üzerindeki tüm kargo gemilerinin uluslararası emniyetli ekipman sertifikasına sahip olmaları gerektiği benimsenmiştir. Tüm bu yapılan yenilenmeler sonucu SOLAS 1914 yılında ilk uygulamaya başlanan halinden

çok farklı bir hal almış, çok daha iyi anlaşılır hale gelmiştir. Anlaşmanın yenilenmesi süreci biraz yavaş bir gelişme süreci göstermiştir (Garcia, 2001:26).

Denizde Can Güvenliği Uluslararası sözleşmesi (Safety Of Life At Sea - SOLAS 74) ile birlikte kendi uygulamaları içinde düzenlemeler meydana getirilirken, aynı zamanda denizde emniyeti sağlayan diğer konvansiyonlar da aşağıda belirtilmiştir.

2.2.2.2. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

IMO Genel Kurulu 1973 yılında toplanan konferans sonunda kabul edilen“Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi” (MARPOL 73/78) ile denizlerin zehirli sıvılar,. pis sular ve çöpler, ambalajlı zararlı maddeler ve petrol kirlenmelerinin önlenmesi hedeflenmiştir. Gemi kazaları neticesinde özellikle yayılabilecek petrol kirliliği de bu kapsama girmektedir.

Denizde emniyeti etkilemesi açısından değerlendirildiğinde ikinci önemli sözleşme olarak Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (Prevention of Pollution from Ships- MARPOL 73/78)gelmektedir.

2.2.2.3. Denizde Çatışma Önleme Tüzüğü (COLREG)

Dünya ticareti ile birlikte gemiler ve büyüklükleri de değişmeye başlaması deniz trafiğini rahatlatma ve kurallara bağlama gerekliliğini doğurmuştur. IMO tarafından kabul edilen ve uygulamaya getirilen Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları ve diğer deniz trafiği kurallarını içermektedir.

Ayrıca SOLAS'dan önce imzalanmış olan denizde emniyeti etkileyen COLREG 72 - Denizde Çatışma Önleme Tüzüğü gibi denizcilik sözleşmeleri

olmasına karşın bu sözleşmeler SOLAS ve MARPOL'e yardımcı nitelikte değerlendirilmektedir.

2.2.2.4. Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Sözleşmesi (STCW 78/95)

Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası ile gemilerin bu sözleşmedeki standartlara göre eğitilmiş gemi adamları ile donatılmalarını ve gemilerde vardiya tutma esaslarını belirtmektedir. STCW kod ile ilgili daha geniş bilgiye kalite standartlarında değinilecektir.

2.2.2.5. Uluslararası Arama ve Kurtarma Protokolü (SAR-79)

Uluslar arası Arama ve Kurtarma Protokolüne taraf olan ülkeler denizde arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin yükümlülüklerini içermektedir. Bu sözleşmeye göre kıyısı olan ülkelerin belirleyecekleri SAR sahalarında koordineli olarak arama-kurtarma hizmeti vermektedirler.

2.2.2.6. Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Anlaşma (The International Convention on `Load Lines 1966)

IMO tarafından denizde can ve mal emniyetini korumak amacıyla kabul edilen anlaşmaya göre gemilere yüklenecek yüklerin belli ve emniyetli sınırlar dahilinde belirlenmiş olan markalar dahilinde yüklenmeleri gerekmektedir.

2.2.2.7. Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Orgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1979)

Denizde haberleşme imkanları çok büyük oranlarda uydu aracılığı ile gerçekleşmektedir. Artan gemi sayısı ile orantılı haberleşme kurallarının düzen ve yön verilmesi ihtiyacı üzerine kurulan bu organizasyon ile standart bir haberleşme uygulaması başlatılmıştır.

2.3.ISM KOD'UNUN ORTAYA CIKIŞI

Herald of Free enterprise'ın batması denizcilik endüstrisinde yer alan ulusların deniz emniyeti konularını yorumları konusundaki önemi vurgulamada öncülük etmiştir. Zira kaza ile ilgili araştırmalar göstermiştir ki; kazanın oluşumundaki en büyük hatalardan biri geminin yönetimdeki eksikliklerden kaynaklanmaktadır. IMO 1989 ekim ayında 16. toplantısında A.647(16)73 kararını kabul etmiştir. Bu karar IMO deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerinin emniyetli operasyon konularında ilk yol gösterici dizinlerinden oluşmaktadır (Garcia, 2001:30).

ISM kod hem kara personeli ve hem deniz personeli için uyulacak ve izlenecek emniyetli yönetim uygulamaları bütünüdür.

1989 yılında meydana gelen Exxon Valdez kazasından sonra Alaska deniz kıyılarına 37.000 ton ham petrol yayılmış çok kötü bir çevre kirliliği yaratmıştır. Bir yıl sonra; 1990 yılında Scandinavian Star adlı feribot kazası sonucu çok fazla insan hayatını yitirmiştir. 1991 yılında 80.000 ton ham petrol taşıyan Agib Abruzzo isimli gemi Moby Price adlı feribot ile Livarno açıklarında çatışmış ve 143 kişinin hayatını kaybetmesine neden olmuştur. Aynı yıl Mısır feribotu olan Salem Express resiflere vurmuş ve akabinde batarak 470 kişinin ölümüne neden olmuştur. 1994 yılında Estonia adlı yolcu feribotu baş omuzluk kapısının kötü havada açık kalması sonucu çok fazla can kayıplara neden olmuştur. Tüm bu ağır kayıplar sonucu art ardına yapılan toplantılar sonucu 1993 yılının kasım ayında ,uzantısının emniyetli yönetim olduğu, A.741(18) nolu karar alınmıştır. Emniyetli yönetim kodu daha çok bir tavsiye olarak benimsenmiş olmasına karşın emniyetli uygulamaları arttırması açısından uygulamada zorunlu hale getirilmiştir. Emniyetli gemi yönetimi kodunu SOLAS içerisine adapte ederek koda zorunlu yapısı kazandırılmıştır (Garcia, 2001:30).

ISM kodun uygulama olarak iki aşamada gerçekleşmesi belirlenmiştir. İlk aşama 1 temmuz 1998 tarihine kadar tüm yolcu gemileri, ham petrol tankerleri,

kimyasal tankerler, gaz taşıyıcıları ve dökme yük gemilerinin koda uygun yönetim teknikleri ile ticaretlerine devam etmeleri, ikinci aşama ise 1 temmuz 2001 tarihine kadar 500 gros tonun üzerindeki diğer gemi türleri ve kıyıda uzakdaki uygulama platformları emniyetli gemi yönetimi sistemlerini çalışır durumda bir uygulama anlayışı ile yönetmeleri gerekmiştir

Bundan ayrı olarak, Avrupa Konseyi'nin 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe koyduğu ve 1 Temmuz 1996 tarihinden itibaren de uygulamasını başlattığı bir kuralla, bayrağı ne olursa olsun 12' den fazla yolcu taşıyan ve Avrupa Birliği'ne üye ülkelere sefer yapan Ro-Ro yolcu gemilerinin ISM sertifikası almaları şartı öne alınmıştır (Taylan, 1999:348).

Son uygulama tarihinden önce oranlar ile ilgili birçok tahminler gerçekleşmiştir. IMO konu tarihten önce dünya ticari filosunun %78'inin emniyetli yönetim sistemi uygulamalarına başlayacağını tahmin etmiştir. 1 Temmuz 1998 tarihi itibari ile IMO'nun açıklamalarına göre filonun %87'si ISM sertifikalarını almış bulunmakta idi. Fakat yapılan liman devleti kontrollerinde sertifikalandırılan gemilerin %11 eksik ISM sertifikalandırılması yapıldığı ortaya çıkmıştır. Yapılan kontrollerde ortaya çıkan eksiklikler şu şekilde özetlenmektedir (Chen, 2000:222):

- Alınmış olan sertifikalar konu gemilere ait değildir
- Gemi personeli atanmış kişi hakkında cevap verememiştir
- Gemideki ISM el kitapları personel çalışma dilinde bulundurulmamaktadır.
- Can kurtarma araçları ve yangın söndürme ekipmanları yetersiz ve eksik bulunmuştur.

2.4.ULUSLARARASI EMNİYETLİ YONETİM KODU'NUN KAPSAMI

Denizcilik dünya üzerindeki birçok endüstriye göre en çok uluslararası düzeyde kabul edilen ve en tehlikeleri arasında sayılan endüstriler arasındadır. Birçok denizcilik ulusu tarafından kabul edilen yaklaşıma göre denizde emniyeti arttırmanın en önemli yollarından biri olarak uluslararası düzeyde kabul edilen kural

ve uygulamalar gelmektedir. IMO tarafından benimsenen Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu(ISM) işletmelerin gemi yönetimi için gerekli olan minimum yasal gereklilikleri içermektedir (Pun vd., 2003:706).

Özellikle son yıllarda işletmeler uygulanabilir ve sertifikalandırılmış yapısal yönetim sistemlerinin üzerinde durmaya başlamışlardır. Bu tarz sistemler başarı ve sonuçları ölçülebilen sistemler olarak özetlenmektedir (Arezes ve Miguel, 2003:24).

Son yıllarda kalite, sağlık ve emniyet gereksinimleri konularında birçok ülkede çok katı kurallar uygulanmaya başlanmıştır. Özellikle topluluk ve kamu oluşumlarından gelen baskılar sonucu farklı endüstri ve alanlarda birçok emniyet uygulama ve standardı yasalaştırılmıştır (Pun vd., 2003:708).

Dikkatler bilinçli bir şekilde büyüyen emniyet yönetimi ve gemiadamlarının etkin kullanımına doğru kaymıştır. ISM kodu ile geminin operasyon,bakım-tutum ve kirlilik önleyici faaliyetlerinin emniyetli yönetimi (Bandyopadhyay, 2004:45);

(1).Gemi operasyonunda ve çalışma ortamında emniyetli çalışma sahası kurmak

(2). Yaralanma ve hayat kayıplarının önlenmesi

(3). Herhangi bir mala ya da çevreye zarar vermektan kaçınılması

(4).Tüm tanımlanmış ve olası risklere karşı acil durum hazırlıklarının gerçekleştirilmesi

(5). Uygun bakım-tutumun yapılması

(6). Verimli bir iletişim sağlanması

(7). Gemiadamlarının günümüz koşullarında uygun bilgi,beceri ve davranışları gösterebilecek eğitimi almaları ile gerçekleşecektir.

SOLAS'a 24 Mayıs 1994 yılında yapılan değişiklik ile "emniyetli gemi yönetimi" başlığı ile bölüm 9 olarak eklenmiştir. Bölüm 9 SOLAS 1974'e taraf olan devletlere bir zorunluluk olarak getirilmiştir. IMO'nun denizcilik emniyeti üzerine çalışmaları 1994 öncesine kadar daha çok gemi donanım ve ekipmanları üzerine iken

ISM kodun SOLAS'a dahil olması ile birlikte emniyet kavramına olan yaklaşımı etkili yönetim sistemleri ile değişmiştir (Garcia, 2001:27).

ISM kodunun getirdiği en büyük yasal sınırlama ise koda uygunluk göstermeyen gemilerin ticaret yapmaları engellenmiş olmaktadır. Bu kural 500 gros ton üzeri tüm ticari gemiler için geçerlidir. ISM kodu rehberi SOLAS bölüm 9 olarak bulunmaktadır (Bandyopadhyay, 2004:46).

İşletme gemi üzerinde meydana gelebilecek potansiyel acil durumu teşhis edip, tanımlayıp cevap verebilmek için prosedürler geliştirmelidir. Kara ve gemi olasılık planları birbirlerini bütünleyici ve birbirleri ile tutarlı olmalıdır. Olasılık planları çok net ve açık bir ifade ile hasar, yangın, kirlilik, personel ve güvenlik konularında oluşabilecek acil durumlar karşısında nasıl üstesinden gelinebileceğini açıklamalıdır (Bandyopadhyay, 2004:47).

ISM Uygulama Rehberi 13 başlık altında incelenmektedir. (IMO: 2002, Nas:2005 ;144):

- (1). Emniyet ve çevresel koruma yönetim sistemi.
- (2). Emniyet ve çevresel koruma politikası.
- (3). Şirket sorumlulukları ve yetkisi.
- (4). Atanmış kişi(ler).
- (5). Gemi kaptanının sorumluluğu ve yetkisi.
- (6). Kaynaklar ve personel.
- (7). Gemi operasyonları için planlar geliştirilmesi.
- (8). Acil durum hazırlıkları
- (9). Uygunsuzlukların, kaza ve tehlikeli durumlarının analiz edilmesi ve raporlanması.
- (10). Gemi ve donanımlarının bakım ve tutumları.
- (11). Dokümantasyon.
- (12). Şirketin incelenmesi, gözden geçirilmesi ve değerlendirmesi.
- (13). Sertifikalandırma, değerlendirme ve kontrol.

İşletmeler oluşturdukları emniyetli yönetim sistemlerini; gemi ve işletme temelinde konu 13 başlık/paragrafa göre şekillendirmektedir. Konu paragraflar kendi içerisinde oluşturulmuş olan sistemin parçalarıdır. Bu paragraflara konu olan her bir başlık sistemin bir bütün olarak incelenirken başarıya ulaşılması gereken performans ölçütlerini içerir.

Denizde emniyet genel olarak aşağıdaki bileşenlere ayrılmaktadır (Kopacz vd., 1999:201):

- a.Kanun yapıcı kurumlar-IMO ve birimleri
- b.Yasal araçlar- Uluslararası kod ve konvasiyonlar
- c.Operasyonel uygulamaları ile denizde emniyeti sağlayan kurumlar
- d.Denizde emniyeti sağlamak, tüm kural ve kaidelere uymak zorunda olan deniz kullanıcıları

2.5. ISM KOD'UN AMAÇLARI VE GETİRDİKLERİ

ISM kod amaçları arasında; denizde güvenliği sağlamak, insan hayatı kayıplarını ya da yaralanmalarını önlemek ve deniz kirliliğini engellemek yatmaktadır. ISM kod uygulamaları uluslararası standartlarda gemilerin emniyetli yönetim ve operasyonlarının gerçekleşmesini ve kirliliğinin önlenmesini sağlamaktadır. ISM kod uygulamaları altında armatörler bu standartları yakalamak için kendi yollarını çizmektedirler. Bu sebeple gemi sahiplerinin emniyetli yönetim sistemlerini oluşturabilmek ve bu sistemi yazılı hale dönüştürebilmeleri gerekmektedir. Bu sistemde geminin belirlenen ekipmanları bakım ve tutumu yapılmış, gerekli testlerden geçmiş; personel gerekli eğitimleri almış; sistemdeki eksiklikler belirlenmiş ve düzeltilmiş durumda olması; yani düzgün çalışır durumda olmasının sağlanması gerekmektedir (Chen, 2000:223).

Yine Taylan (1999)'a göre ISM (International Safety Management) Kodu, gemi işletmeciliğinde ve çevre korunmasında önemli bir araç olarak düşünülebilir. Uluslararası sularda çalışan gemilerin tip ve yaşlarına göre aşamalı olarak bu

sertifikayı almaları IMO tarafından zorunlu kılınmıştır. Bu kodun ana amacı, gemi işletmeciliğinde uluslararası güvenlik standartları tesis etmek ve çevreyi deniz kazalarından oluşacak kirlilikten korumaktır (Taylan, 1999:347).

ISM kod uygulamaları ile standart altı çalışan gemilerin, armatörlerin ya da yönetim şirketlerinin belirlenmesi ve oluşturdukları haksız rekabetin kaldırılması amaçlanmaktadır (Chen, 2000:225).

IMO'nun aldığı ve uyguladığı kararlar özellikle son yıllardaki gelişmeler göz önüne alındığında denizde emniyeti sağlamak adına sorunları ciddi anlamda çözmeye olanak sağlamıştır. ISM kod bazı kişiler tarafından işletmelerin yararına ya da zararına çalışacak iki ucu keskin kılıca benzetilmiştir. İşletmelerin ISM koda uygunluklarını göstermeleri için gerekli dokümantasyonu sağlamaları gerekmektedir (Garcia, 2001:33).

Çok ciddi gemi kazaları neticesinde emniyet kültürü ve yönetiminin önemi daha iyi anlaşılmıştır. Deniz emniyeti sadece gemi ile ilgilenmemektedir. Oluşturulan sistem emniyeti kontrol etmeyi sağlamaktadır. Uluslararası ve ulusal kural koyucu kurumlar, armatörler, klas kuruluşları, sigorta kurumları, bayrak ve liman devletleri, vd denizcilik sistemi içerisinde yer almaktadırlar. Emniyet için sistem içerisinde yer alan bu pay sahipleri arasındaki iyi eş güdümlenmiş yönetimler arası geri bildirim, bilgi transferi, öğrenme ve etki ile gerçekleşmektedir (Ek ve Akselsson, 2005:170).

ISM uygulamaları ile denizcilik sektörü olası kazalara karşı proaktif olmayı amaçlamaktadır. Her ne kadar yasal kurallar ve uygulamalar olsa da hala “suçlama kültürü” devam etmektedir. Bu da gerçek emniyet uygulamaları önünde bir engel teşkil etmektedir (Ek ve Akselsson, 2005:171).

ISM kodun tam uygulanmasının denizcilik sektörü içerisinde farklı açılardan yansımaları olmaktadır. Gemi işletmesi ve yönetimi konusunda fonksiyonel gereksinimler yanında doğrudan deniz yük hasar ve suçlamaları konusunda

mahkemeleri etkilemektedir. ISM kod aslında gemi sahibi ya da işleticisi için çok yeni ve farklı şeyler ortaya koymamıştır, fakat uygulamada aradığı zorunluluk armatör ya da işletmeciler için bağlayıcılık taşımaktadır. Armatör ya da işleticisi için koda uygunluğunu kanıtlaması için Emniyetli Yönetim Sistemini sağlayıp uygulaması ve neticesinde Şirket Uygunluk Belgesini(DOC) alması gerekmektedir. Alınan uygunluk belgesine müteakip gemi üzerinde yapılacak denetim sonucu her bir gemi için Emniyetli Yönetim Belgesinin(SMC) edinilmesi gerekmektedir (Garcia, 2001:33).

ISM kodunun esas amacı, can ve mal kaybına ve çevre/deniz kirliliğine neden olan kazaları en aza indirmek için kazalara neden olan personelin eğitilerek verimli bir şekilde çalışmasını sağlamaktır. Bunu temin etmek için şirket, gemi işletmesinde güvenli bir ortam sağlamalı ve güvenli işletmeciliği hedefleyerek tanımlanan bütün risklere karşı önlemler almalıdır. Yukarıdaki amaçlara ulaşmak için tesis edilecek olan Güvenli Yönetim Sistemi, zorunlu kural ve yönetmeliklere uygun olmalı ve bayrak devleti, klas kuruluşları ve uluslararası denizcilik örgütlerinin koyduğu kural ve standartları dikkate almalıdır (Taylan, 1999:348).

Armatörün gemisini denize elverişli bulundurma “özen borcu” bu uygulama ile de sabit kalmış ve doğasına aykırı bir şekilde değişmemiştir. Uygulanması gereken özen borcunu gösteriş şeklinde bir değişim yaşanmıştır. ISM kodun uygulanması kesin anlamda armatörün gemisini denize elverişli tuttuğunu gösteren özen borcu olarak addedilmektedir. ISM kodun başarılı olması için idareler tarafında etili bir şekilde uygulanmaları ve dünya genelinde uygulanabilecek genel doküman ve uygulamalar belirlemek ile mümkün olabilecektir. Başarılı uygulamalar denizcilik sektörüne taraf olan herkesin üzerine düşen görevi eksiksiz yerine getirmesi ile sağlanabilir. bayrak devletleri, liman devletleri, armatöre ve yönetim işletmeleri ve özellikle idareler adına belgelendirme ve doğrulama işlemlerini üzerine alan klas kuruluşlarının üzerlerine düşen görevleri eksiksiz yerine getirmeleri gerekmektedir. ISM kodun denizcilik endüstri ve ticaretine çok uzun yıllar boyunca yön ve şekil vereceği bir gerçektir (Garcia, 2001:35).

İlk bakışta, ISM kodu şirketlere ek bir yük getiren uygulama gibi algılanabilir. Gerçekte ISM kodu, şirketlerin işletilmeleriyle ilgili bir takım yeni yöntemler getirmemekte ancak mevcut olan yöntem ve uygulamaların dökümlenmesini zorunlu kılmaktadır. Bu sistem sayesinde can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasının yanında şirketin verimliliğinin de artacağı gerçeği gözardı edilmemelidir. Şirkette çalışanların görev ve yetki tanımları yazılı hale gelmekte ve olaylar karşısında herkesin ne yapacağı açık olarak dökümlendiğinden gereksiz zaman kayıpları önlenmiş olmaktadır. ISM sertifikası alma ve onu devam ettirmede başarılı olmanın yolu, öncelikle şirket üst düzey yönetimi olmak üzere tüm şirket çalışanlarının bu sistemin yarar ve gerekliliğine inanarak ona sahip çıkmalarından geçmektedir. ISM kapsamı içinde yazılanların kağıt üzerinde kalması halinde bu sistemin başarılı olma şansı yoktur (Taylan, 1999:355).

2.6. İŞLETME VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ

Dünya genelinde denizcilik sektöründe özellikle dökme yük gemilerinde ve tankerlerde can ve mal kayıpları ile çevresel sorunlara neden olan pek çok kaza gerçekleşmektedir. 1980'li yılların sonuna doğru IMO verimsiz emniyet yönetimi ve kirlilik engellemeleri gibi küresel denizcilik senaryoları üzerine çalışmalara başlamıştır. Gemiler modern teknik ekipmanlar ve kaliteli, eğitilmiş personel ile donatılmasına karşın kazalar istenen ölçülerde bir türlü engellenememiştir. Kurallar denizcilik sektörünün her dalı için belirlenmekte iken gemilerin sadece donanıma değil ayrıca yazılım kısmı olan yönetsel yaklaşımların da beslenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır (Bandyopadhyay, 2004:47).

Potansiyel acil durumlar ile başa çıkabilmenin yegane yollarından biri de yapılan talimleridir. İşletme'nin gemi kaptanının uygunsuzlukları, tehlikeli olayları ve kazaları karadaki yetkilendirilmiş kişiye (DPA) rapor edebilmesi için ilgili prosedürleri belirlemesi gerekmektedir. Bu raporlar uygunsuzluklar ile en etkin biçimde başa çıkabilmek için incelenmeli ve uygun düzeltici tavırların ileride meydana gelmemesi için alınması gerekmektedir (Bandyopadhyay, 2004:48).

İşletme, Emniyetli Yönetim Sistemi (EYS) tesis etmek ve onu uygulamakla yükümlüdür. Emniyetli Yönetim Sistemi Elkitabı, 13 ana maddeyi içeren bölümlerden oluşmaktadır. Bu dokümanın hazırlanmasından çok, onun uygun biçimde yorumlanıp uygulanması daha önemlidir. Uygulamanın başarısı, işletme üst yönetiminin gayretlerine ve personeli motive etmesine bağlıdır. Aksi takdirde işletme politikasında belirtilen emniyetli yönetim ve çevre korumaya ilişkin vaatlerin hiçbir önemi kalmayacaktır. ISM kodu personelin kullanımı için gerekli bir sistem olduğundan bu kapsam içinde hazırlanacak bütün dokümanların dili personelin konuştuğu dilde olmalıdır. ISM çerçevesinde hazırlanacak olan dokümanlar aşağıdaki liste belirtilen elemanlardan oluşmaktadır (Taylan, 1999:351):

- Şirket politikası.
- Elkitapları.
- Prosedürler (acil durum, güverte, makina vb.)
- Talimatlar.
- Kontrol listeleri.
- Basılı formlar.
- Yönetmelik ve kurallar.
- Planlar (kalite, güvenlik vb.).
- Kodlar ve standartlar.
- Kontratlar, şartnameler ve resimler.

Wilkinson ve Dale'ye göre (1998) farklı ulusal ve uluslararası emniyet standartları işletmelerin emniyetli yönetim sistemlerini (SMS- Safety Management System) oluştururken rehber niteliğini, taşımaktadırlar (Pun vd., 2003:708).

Her gemi için geminin tekne, makine ve diğer ekipmanlara uygun önleyici bakım tutumunun yapılması gerekmektedir. ISM koda uygunluk gösteren işletmelere yönetim tarafından Şirket Uygunluk Belgesi(Document of Compliance –DOC) verilir. Uygunluk belgesi olan işletmenin her gemisine koda uygunluğu ile Emniyet Yönetim Belgesi (Safety Management Certificate-SMC) verilir. Her iki belge de beş yıllık geçerliliğe sahiptir (Bandyopadhyay, 2004:46).

2.6.1. Emniyetli Yönetim Sistemi

Osborne ve Zairi (1997)ye göre Emniyetli Yönetim Sistemi; kamuyu korumaya yönelik ve çalışan insanların sağlıklarını ve çalışma ortamındaki emniyetlerini arttırmak amacıyla meydana gelmiş standartlar, prosedürler ve gözlemlenen anlaşmalar bütünüdür. Emniyetli Yönetim Sisteminin amacı çalışma alanını ve tehlikeleri belirlemek, kontrolleri geliştirmek ve uygulamak ve geri dönüş sistemini gerçekleştirmektir (Pun vd., 2003:710).

ISM kodu çerçevesinde işletmelerin Emniyetli Yönetim Sistemlerinde olması gereken özellikler şu şekilde sıralanabilir (Taylan, 1999:348):

- Güvenlik ve çevre koruma politikası.
- İlgili uluslararası ve bayrak devleti kanunlarıyla uyumlu, gemilerin güvenli yönetimi ve çevre korunmasıyla ilgili prosedürler.
- Tanımlanmış yetki kademeleri, gemi ve kara personeli arasında ve kendi aralarında bir iletişim akışı.
- Kaza ve uyumsuzlukları kurallarına göre raporlayan prosedürler.
- Acil durumlara hazırlık ve eylem prosedürleri.
- İç talimler ve işletme değerlendirmeleri.

Yine SOLAS bölüm 9 kural 6'ya göre bayrak devleti düzenli aralıklarla emniyetli yönetim sistemini değerlendirmek ile sorumludur (Chen, 2000:223).

Emniyetli yönetim sistemi işletme personele işletmenin emniyet ve çevre koruması politikalarını etkili bir şekilde uygulama imkanı veren yapısal ve belgelendirilmiş bir sistemdir (Bandyopadhyay, 2004:46).

2.6.2. Uygunluk Belgesi (DOC)

İdare veya onun yetkili kıldığı kuruluş Emniyetli Yönetim Sistemi'nin ISM kodunun tüm gerekliliklerine uygun olup olmadığını tespit eder. Tespit edilen

uyumsuzlukları işletmeye yazılı olarak bildirilir ve düzeltilmesi için süre tanınır. Gerekli düzeltmelerin koda uygun olarak yapılması neticesinde işletmenin karadaki Emniyetli Yönetim Sistemi uygulamaları yeniden incelenir. Uygulamaların yeterli görülmesi ile işletmeye “Uygunluk Belgesi” (Document of Compliance) verilir. Uygunluk belgesi Bayrak devleti tarafından düzenlenir. Bayrak devletleri anlaşmaları neticesinde bu görevi yetkilendirdikleri kuruluşlara da bırakabilir (Taylan, 1999:353).

SOLAS bölüm 9 kural 4’e göre bayrak devleti Uygunluk Belgesi(DOC) düzenleme sorumluluğuna sahiptir. Yine SOLAS bölüm 9 kural 6’ya göre bayrak devleti uygunluk belgesini her yıl değerlendirmek ile sorumludur (Chen, 2000:224).

2.6.3.Emniyetli Yönetim Sertifikası (SMC)

İşletmelere uygunluk belgesi verildikten sonra gemiler için emniyetli yönetim sertifikasının alınması gerekir. Uygunluk belgesi işletmeye ve filosundaki gemi türüne göre verilirken emniyetli yönetim belgesi sadece konu gemiyi kapsar. Bu belge ile konu geminin ISM kod gerekliliklerini yerine getirdiği belgelendirilmiş olur. Her gemide işletmenin uygunluk belgesinin kopyası bulundurulmalı ve istendiği ortamda gösterilebilmelidir.

SOLAS bölüm 9 kural 4’e göre bayrak devleti ve Emniyetli Yönetim Belgesi (SMC) sorumluluğuna sahiptir. Yine SOLAS bölüm 9 kural 6’ya göre bayrak devleti düzenli aralıklarla emniyetli yönetim belgesini, her 2 ya da 3 yılda, değerlendirmek ile sorumludur (Chen, 2000:226).

Emniyetli Yönetim Belgesi-SMC, bayrak devletinin idaresi veya onun görevlendirdiği bir kuruluş tarafından verilir. Bir işletme, Emniyetli Yönetim Sistemi Elkitabı’nı ve ISM kodunun öngördüğü diğer belgeleri hazırlayıp idareye başvurduğunda sertifika alabilmesi için 2 aşamadan geçecektir. Bu aşamalar, şirketin ve gemilerin denetlenmesinden oluşmaktadır. Şirkete verilen Uygunluk Belgesi-DOC, tüm gereklilikleri yerine getirildiği takdirde 5 yıl süreyle verilir. Benzer

şekilde Emniyetli Yönetim Belgesi-SMC sertifikası da gerekliliklerine uyulmak kaydıyla 5 yıl süreyle verilir. İşletmeler yıllık olarak Emniyetli Yönetim Sisteminin uygulanıp uygulanmadığını tespit etmek amacıyla denetlenirler. Belgenin süresi dolduğunda, işletmenin ve gemilerin ISM koduna uygunlukları tekrar değerlendirmeye alınır ve uygun bulunduğu takdirde ISM sertifikaları 5 yıl süreyle uzatılır (Taylan, 1999:353).

2.7. ISM VE KALİTE STANDARTLARI

Bölgesel ve uluslararası standart örgütleri farklı disiplinler için emniyet standartları tespit etmektedirler. Uluslararası Standartlar Örgütü'nün kendi kabul ettiği standartlara uyan üye organizasyonları bulunmaktadır. Avrupa Birliği'nin kendi içinde kabul ettiği ve uyduğu standartları mevcuttur. Mesela İngiliz standartlar Enstitüsü mesleki sağlık ve emniyet konularını kapsayan BS 8800 başlığı altında yönetim standartlarını 1996 yılında yayımlamıştır. Francise de Normalization Enstitüsü (ANFOR) mesleki sağlık ve emniyet konularını yönetebilmek adına standartlar geliştirmiştir. Warin(1996)'ya göre ISO dünya genelinde pek çok ulusal standart organları ile kendi çalışma ve standartlarını genelleştirmek adına çalışmalar yapmaktadır. İngiliz standartlar Enstitüsü (BSI) yeni mesleki sağlık ve emniyet tayin serileri başlığı(OHSAS 18001) altında yeni uygulamalar yayımlamıştır (Pun vd., 2003:714).

STCW, ISO 9000 ve ISO14001(14000) ve ISMA standartları tüm dünya genelinde uygulanabilir kalite standartları ortaya koymaktadırlar (Chen, 2000:225).

Uluslararası Denizcilik Örgütü deniz kazalarının ve çevre kirliliklerinin önlenmesinde uluslararası araçların ne kadar işe yaradığını ve özellikle emniyet ve çevre konularında yasal düzenlemelerin ihtiyaç olduğunu fark etmiştir. 1993 yılında ISM kodunu insan yaralanması ya da hayatını kaybetmesinin önlenmesi, çevreye, deniz doğasına ya da herhangi bir mülke zarar vermenin önlenmesi gibi konuları sağlayacak bir emniyet standardı olarak kabul etmiştir. Kalite yönetim sistemi ISO 9001 ve mesleki sağlık ve emniyet uygulamaları OHSAS 18001 gibi ISM kodda

sağlam ve güvenilir yönetim uygulamalarını ilerletmek ve operasyonel uygulamaları arttırtmak gibi genel prensipler ve amaçlar üzerine kurulmuştur. Rehberlik yaptığı 13 bileşeni bulunmaktadır. Bu bileşenler sayesinde gemi operasyonlarında emniyetli uygulamaları sağlamak, emniyetli çalışma koşulları sağlamak, tanımlanabilir tüm risklere karşın koruyucu olabilmek, kara ve deniz personelinin emniyetli yönetim becerilerini birlikte geliştirmelerini sağlamak ve emniyet ve çevre koruması konularında acil durumlara hazırlıklı olmak gibi birçok konu hakkında rehber durumundadır (Pun vd., 2003:715).

ISM kod ve ISO aynı anlamlarda iki kalite uygulaması sistemleridir. Fakat bazı farklılıkları bulunmaktadır (Chen, 2000:226):

- ISM zorunlu bir uygulama iken ISO'nun uygulamada herhangi bir zorunluluğu bulunmamaktadır
- ISO herhangi bir işletmeye uygulanabilirken ISM yalnızca denizcilik işletmelerine uygulanabilir.
- ISO herhangi bir yöneticinin kendi kural ve hedeflerini belirlemesi ile oluşurken ISM uluslararası standartlar çerçevesinde yöneticiler için belirli kriterlerde oluşturulmaktadır. Her ne kadar iki sistem de kalite uygulaması ve standartları sağlıyor olsalar da ISM ya da ISO birbirleri yerine de ikame edilemezler

ISM Standartları ISO 9000 kalite standartları ile fonksiyonel olarak aynı çizgidedir (Bandyopadhyay, 2004:47). ISM Kodu, bayrağı ne olursa olsun uluslararası sularda çalışan bütün gemiler için zorunludur. Zaten ISM kodunu ISO 9000 kalite yönetiminden farklı kılan en önemli özelliklerden biri de budur (Taylan, 1999:347).

İstatistiklere göre, ortalama olarak tüm deniz kazalarının % 80'i insan hatasından kaynaklanmaktadır. Bunun yanında hemen hemen tüm kazalarda herhangi bir şekilde insan faktörünün payı vardır. Bunun başlıca nedenleri; bu sektörde çalışan tecrübeli ve kalifiye insanların (denizcilerin) sayılarının giderek azalması, gemideki

ve karadaki yönetimin yeterli ve sağlıklı biçimde işlememesi olarak sıralanabilir (Taylan, 1999:348).

Diğer yandan STCW kodu gemi adamlarının uygun eğitimi alması ve geminin emniyetli donanımı açısından çok önemlidir. Gemilerde ISM ve STCW uygulamalarının aynı tarihte (1 Temmuz 1998) geçerli olması eğitim sektörü ile pratikte denizcilik sektörünün aynı anda uyum içerisinde ilerlemesine neden olmuştur (Bandyopadhyay, 2004:47).

STCW ve ISM kod denizcilik sektöründe iki çok önemli kalite sağlayıcıları olarak görülmektedir. STCW standartları; gemi üzerinde çalışacak olan gemi adamlarının tüm emniyetli operasyon metotları ile seferleri yönetebilecek yeterliliklere sahip oldukları anlamına gelmektedir (Chen, 2000:220).

STCW getirmiş olduğu standart uygulama ile dünya denizlerinde çalışacak olan gemiadamlarının sertifikalarının, gerekli diğer evraklarının aynı olmasını sağlamıştır. Denizde can ve mal emniyetini artırıcı ve kirliliği önleyici önlemler arasında ciddi bir önemi olan STCW konvansiyonunun tek amacı eğitilmiş ve bilinçli personel yetiştirilmesidir.

Bununla birlikte gemilerde emniyet ve denize elverişlilik konularının eksiksiz uygulanması gemi personelinin gemi üzerinde çalışırkenki doğru motivasyonu ile gerçekleşmektedir. Gemi personelinin sınavlardan yazılı olarak geçmelerinin yanı sıra gemi üzerinde performanslarını eksiksiz bir şekilde gerçekleştirmeleri çok önemlidir. Revize edilmiş STCW konvansiyonu ile deniz işletmelerine kara ve deniz eğitim yapılarını oluştururken getirmiş olduğu sorumluluk artmıştır. Denizcilik endüstrisinde ISM/STCW rejimlerinin insan kaynakları üzerinde etkisi çok büyük ve etkileyici olmuştur (Bandyopadhyay, 2004:47).

Teknik olmayan becerileri CRM eğitimi ile geliştirmek insan kaynaklı kazaların azalmasını sağlamaktadır. IMO bu doğrultuda gemi üzerinde çalışacak

personelerle teknik olmayan eğitim ve yeterliliklerine yönelik bir çalışma olarak STCW uygulamalarını gerçekleştirmektedir (Hetherington, vd 2005:405).

CRM eğitimi; birçok insanın hayatını kaybettiği havacılık kazalarından yola çıkılıp teknik olmayan yetenekler üzerine kurulmuş eğitim teşebbüsüdür. Personel kaynak yönetimi bir takım belirlemeler ile tanımlanmış sosyal becerilerden söz etmektedir: iletişim takım çalışması, liderlik, karar verme bu beceriler takım içinde çalışmayı ve emniyet performansını artırmayı sağlamakta ve gelişmesine katkıda bulunmaktadır (Hetherington, vd 2005:409).

Gemiadamlığı birçok özelliği yanında işin getirmiş olduğu psikolojik yaklaşımlar kara personeline göre sağlık ve performans konularında daha etkili bir durum yaratmaktadır (Carter, 2005:62).

Denizcilik sektörü CRM uygulamalarını eğitim programlarına dahil etmiş ve bu doğrultuda çalışmalara başlamıştır. Fakat asıl olan verilen eğitimin ne kadar etkili olduğu sorusudur (Hetherington, vd 2005:409).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ EMNİYETİ'NİN ULUSLARARASI TARAFLARI

3.1. DENİZ EMNİYETİ'NİN ULUSLARARASI TARAFLARI

Denizde emniyetten sorumlu en önemli ve önde gelen kuruluş olarak Birleşmiş Milletler (United Nation Organisation - UN) organı olan Uluslararası denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation – IMO) gelmektedir. Uluslararası kod ve konvansiyonlar IMO'nun öncülüğünde toplanan konferanslar ile taraf devletlerin katılımı ile oluşmaktadır. IMO'nun ana organları: Genel Meclisi, Konsey, Komiteleri(Deniz Emniyeti Komitesi-MSC; Deniz Çevresi Koruma Komitesi-MEPC vd) ve Sekreteryası (Kopacz vd., 1999:202).

IMO konsey ve komiteleri yeni bir konvansiyon üzerinde çalışırken ya da varolan bir sözleşme üzerinde düzeltme ve değişiklik yaparken bir takım uluslararası organizasyonlar ile çok yakın ortak çalışmalar yürütür. Denizde emniyet ile ilgili olan bu organizasyonlardan bazıları aşağıdaki gibidir (Kopacz vd., 1999:202):

- a. Dünya Meteoroloji Örgütü (World Meteorological Organisation (WMO)
- b. Uluslararası Deniz Uydu Organizasyonu (International Maritime Satellite Organisation -INMARSAT)
- c. Uluslararası Telekomünikasyon Birliği(International Telecommunication Union - ITU)
- d. Uluslararası Hidrografi Organizasyonu International Hydrographic Organisation - IHO)
- e. Uluslararası Fener Birlikleri International Association of Lighthouse Authorities - IALA)
- f. Uluslararası İşçi Örgütü (International Labour Organisation - ILO)
- g. Uluslararası Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organisation - ICAO)

Denizde emniyeti sağlayan operasyonel kurumlardan bazıları aşağıdaki gibidir (Kopacz vd., 1999:203):

- Kural ve gereksinimleri uygulamaktan sorumlu kurumlar
- Denizde seyir emniyeti sistemi kurumları,
- Küresel deniz tehlike ve emniyet sistemi kurumları
- Arama kurtarma sistemi kurumları
- Denizde gemilerden kaynaklı kirliliği önlemek için çalışan kurumlar
- Kıyı emniyeti ve denizcilik yönetimi otoriteleri
- Deniz mahkemeleri
- Klas kuruluşları
- Deniz Sigorta Kuruluşları
- Liman Başkanlıkları vd.

3.2. DENİZ SİGORTA KURULUŞLARI

Deniz sigortala kuruluşları gemi ve donanımının deniz ticareti faaliyet ile herhangi bir hasar ya da kaza riskine karşı armatr tarafından alınan önlemler olarak görülmektedir. Deniz sigortaları tekne ve makine (hull&machinery) ile koruma ve tazminat (protection&indemnity) olarak ayrılmaktadır. P&I sigortası armatrlerin kendi aralarında oluşturdukları tekne ve makine sigortasının kapsamı dışındaki zararları gidermek adına oluşturulmuş klüp sigortalarıdır.

P&I Klplerin deniz emniyetine ve evre korunmasına en önemli yapabilecekleri katkıları standart altı gemi işleten armatrleri sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakabilmeleridir (Bennett, 2000:16).

3.3. LİMAN DEVLETİ

Ulusal emniyet kuralları kolay bayrak devletleri ve diğer bayrak devletleri tarafından yasalaştırılmaktadır. Tek tip ulusalar arası emniyet kuralları ise eğer devletler IMO'nun çıkarmış olduğu anlaşmalara taraf olurlar ise uygulanmaktadır.

Tüm taraf devletler uluslararası kuralları kendi ulusal hukukları içerisinde yasalaştırmak ve uygulamak zorundadırlar. Fakat bazı bayrak devletleri ve kolay bayrak tarafından yetersiz gerçekleşen uygulamalar sebebi ile bazı ülkeler liman devleti kontrolü sistemini uygulamaya ve limanlarına uğrak yapan gemileri denetlemeye başlamışlardır (Talley, vd 2005:270).

Denizde can emniyeti ve çevre koruması tüm gemi sahipleri ve yöneticileri için yasal gereksinimlerin ihlal edilmesi sonucu oluşacak ciddi uygulamalar ile giderek çok önemli bir hal almıştır. Gemiler malları yükleme ve tahliye limanları arasında taşımaktadırlar. Liman devleti kontrolleri limanlarda gemiler üzerinde adeta polis kontrolü görevi görmektedir. 1978 yılında imzalanan protokole göre limanlara uğrayan özellikle standart altı gemilerin ve yaşlı gemilerin plansız bir şekilde denetlenmesi söz konusudur. Liman devleti kontrolü bayrak devleti kontrollerine alternatif değildir. Liman devleti kontrollerinde amaç söküme gitmesi gereken standart altı çalıştırılan gemileri denetlemek ve onları istenilen standartlara getirmektir (Bandyopadhyay, 2004:45).

3.3.1. Liman Devleti Denetimleri

Liman devleti denetimi, denizde seyreden gemilerin ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen emniyet, kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma şartları konusunda standartlara uyumlarının izlenmesi amacıyla ülkelerin limanlarına gelen, yabancı bayraklı gemileri denetlemeleri faaliyetidir. Aslında ideal bir bayrak devleti denetimi, liman devleti denetimi ihtiyacını ortadan kaldırmaya yetebilir fakat uygulamada bayrak devletlerinin coğrafi ve fiziksel imkansızlıklar nedeniyle kendi bayraklarını taşıyan gemileri programlı denetimler dışında denetlemelerindeki zorluklar ve bazı devletlerin bayrak devleti denetimi konusunda hassasiyet ve ihmam göstermemeleri, liman devleti denetiminin önemini arttırmaktadır (DTO, 2007:152).

Liman devleti kontrollerinin ilk çıkış noktası 1978 yılında Hauge'da imzalanan bir anlaşma doğrultusunda sekiz Kuzey Denizi Devleti tarafından

uluslararası anlaşmalardan doğan gereksinimlerin takibi ve bu anlaşmalar neticesinde gemilerde sağlık ya da emniyeti tehdit edecek herhangi bir tehlikenin tetkikini amaçlamaktaydı. Ciddi deniz kazaları özellikle Amco Diaz gemisinin yol açtığı petrol kirliliği sonrası 1982 yılında Paris’te yeni bir anlaşma ile sadece uygulama alanında değil ayrıca üyelik şartlarında da bir takım yenilik ve değişiklikler getirmiştir (Cariou vd., 2006:3).

Liman devleti denetiminin, bayrak devleti denetiminin tamamlayıcısı ve sigortası olduğu söylenmektedir. Liman devleti kontrolü aynı zamanda gemisini uluslararası standartlara uygun donatan devletler ve gerekli önlemleri almayan devletler arasında oluşan haksız rekabetin önlenmesine yönelik önemli bir argümandır. Ulusal Liman Devleti Denetimleri, gemilerin güvenliği ve deniz çevresinin korunması hususlarında önemli aşama kaydedilmesini sağlasa da, bölgesel bir yaklaşım standart altı gemilerin ve işleticilerin saklanabilecekleri limanları azaltmaya yaramaktadır. Bu faydanın sağlanması adına Bölgesel Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zabtları (MoU) imzalanmıştır ve imzalanan bu zabıtlar neticesinde her ülke kendi limanına gelen yabancı bayraklı gemilerin standartlarını kontrol etmekle yükümlü olmuştur (DTO, 2007:152).

3.3.2. Türkiye’de Liman Devleti Uygulamaları

26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren “Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği” başlıca AB Müktesebatı olan “Gemiciliğin liman devleti denetimi hakkında 95/21/EC sayılı direktif”e uyumu amacıyla hazırlanmıştır. Türkiye’nin başlıca ulusal mevzuatı olan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği henüz yürürlüğe girmiş olmakla birlikte, Türkiye’de liman devleti denetimi uygulamaları yeni değildir. Denizcilik Müsteşarlığı 04.10.1998 tarih ve 23483 sayılı Resmi Gazete’de Akdeniz Memorandumu/Mutabakat Zabtı’nı (Med MOU) yayınlamıştır. Bu anlaşma ile Türkiye, limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin en az %15’ini denetleme yükümlülüğü altına girmiştir. 1999 yılından itibaren Türkiye limanlarında liman devleti denetimine başlamıştır. Akdeniz Mütebakat Zabtı -Med MOU ülkeleri olarak Türkiye, Mısır, Tunus, Fas, Cezayir,

Malta, Ürdün, Filistin, Lübnan, İsrail ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'dir. Bu anlaşmadan sonra, 2000 yılında da Türkiye ile birlikte Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın katılımı ile Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (BSMOU) imzalanmıştır. Karadeniz Memorandumu (Mutabakat Zaptı) 12.12.2000 tarih ve 24258 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin iki bölgesel liman devleti kontrolü anlaşmasına taraf olmasından kaynaklı karışıklık yaşanmaması amacıyla ülkenin Karadeniz. Ereğli'si, Samsun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları BSMOU, diğer limanları da Med MOU kapsamına alınmışlardır (DTO, 2007:153).

3.4 .BAYRAK DEVLETİ

Bayrak devleti, bir deniz aracının kullandığı bayrağın ait olduğu devlettir. Yani, her ülke, kendi bayrağını taşıyan deniz aracının bayrak devletidir. IMO sözleşmelerinde bayrak devleti, bazen idare adıyla da anılmaktadır. Bayrak devletinin görevi, kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının, hem kendi seyrüsefer güvenliğini hem de denizdeki güvenliğini sağlamak amacıyla, uluslararası sözleşmelerde belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir. Bayrak devletince, uygun olan araçların seyrüseferine izin verilirken, uygun olmayanların eksikliklerinin giderilmesi ve ancak bu eksiklikler giderildikten sonra sefere çıkması sağlanır. Bu şekilde deniz aracının, içindeki personel ve varsa yolcuların güvenliğinin, seyrüseferdeki diğer deniz araçlarının güvenliğinin, denizde ve uğrak yapılacak limanlarda çevre güvenliğinin sağlanması ve kaza riskinin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır (DTO, 2007:154).

Bayrak devletlerinin gerek maddi imkansızlıklar gerekse uygulamadaki tecrübe problemleri nedeni ile kendileri adına bayraklarını taşıma müsaadesi verdikleri gemileri uluslar arası kod ve konvansiyonlar kapsamında değerlendirecek kuruluşlar atayabilme yetkileri vardır. Bu kuruluşlar başka bir bayrak devleti olabilirken uygulamada klas kuruluşları tarafından yapılmaktadır.

Bayrak devletleri yetkilendirdikleri klas kuruluşlarına uluslar arası kural ve ulusal gereklilikler doğrultusunda kendi görevlerini devrederler. Fakat yetkilendirilmiş kuruluşların sorumlulukları dahilinde olan her türlü hata ve yanlış uygulamadan bayrak devletleri sorumludur.

3.4.1. Bayrak Devleti Uygulamaları

Bayrak devleti (idare) bayrağını dünya denizlerinde taşımasına müsaade ettiği gemileri denetleyip emniyetli yönetim sertifikasını onaylamakla yükümlüdür. Emniyetli yönetim sertifikasına sahip olan gemiler ISM kod gereklerini yerine getirmiş olarak kabul edilir. İdareler özellikle sertifikasyon ve dokümantasyon yetkilerini kendilerinin yetkilendirdikleri kuruluşlara bırakırlar. Yetkilendirilmiş kuruluşlarının verdikleri sertifikalardan idare bizzat sorumludur. IMO A.788(19) sayılı kararı ile idarelere rehber niteliğinde “ISM Kodunun Uygulanmasında İdareler İçin Ana Hatlar” konulu kararını yayınlamıştır.

Açık sicil rejimi armatörlere yabancı bayrak taşıyan gemilerini sicile kaydetme hakkı verdiğiinden armatörlerin etkin kontrol ve takiplerine olanak tanımamaktadır. Ayrıca etkin ve doğru tutulmayan kayıtlar sebebi ile gerçek emniyet kayıtlarına ulaşılammaktadır. Açık sicil uygulaması yürüten devletler çoğunlukla gelişmekte olan, küçük devletlerdir ve genellikle kayıt gelirleri tek amaçlarıdır. Bu devletler armatörler üzerinde genel bir otorite kurmaz ve gemileri standartlar doğrultusunda değerlendirmezler. Erika kazası sonucu yayılan petrol kirliliğinde de denizci bir devlet fakat açık sicile kayıtlı olmasından doğan ihmalkarlık yatmaktadır (Li ve Wonham, 2001:226).

Son elli yıl “Kolay Bayrak Devletleri”nin evrimi olarak nitelendirilmektedir.1998 yılı sonu itibari ile dünya filosunun gros tonaj olarak toplam %51,3’ü kolay bayrak devletlerine aitti. Kolay bayrak devletleri ve ülkelerin bayraktan kaçışı önlemek için buldukları ikinci sicil uygulamaları ile emniyet kayıtları düzgün tutulmamaktadır. ITF’e göre armatörler kolay bayrak devletlerini operasyon giderlerini azaltmak için ve katı emniyet ve çevresel kurallara maruz

kalmamak için seçmektedirler. Bayrak seçimde aşağıdaki kriterler etkili olmaktadır (Alderton ve Winchester, 2002:152-160):

- Personel maliyetleri
- Operasyonel maliyetler
- Finansal maliyetler

3.4.2. Türkiye’de Bayrak Devleti Uygulamaları

Denizcilik Müsteşarlığı denizcilikten sorumlu İdare olarak Türk bayrağını taşıyan gemileri, ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler kapsamında denetimini yapmak ve gerekli belgelerini düzenlemekle yükümlüdür. Türkiye’de gemi denetime seçilirken dikkate alınan kriterler- Hedefleme Sistemi -aşağıdaki şekildedir (Erdem, 2008):

- Geminin Tipi
- Geminin Yaşı
- Klas kuruluşu performansı
- Son üç yıldaki PSC sonuçları
- Son üç yıldaki ön sörvey sonuçları
- PSC raporlarındaki ISM Kod denetimleri
- Şirket performansı
- Son denetim tarihi

Denizcilik Müsteşarlığı, Türk Bayraklı gemilerin kondisyonlarının iyileştirilmesi, gemilerin denetim kalitelerinin artırılması ve ülkenin gemilerinin yurtdışında tutulma sayısının azaltılması amacıyla, Bayrak Devleti uygulamalarına yani Türk Bayraklı gemilerin denetimine öncelik vermektedir. Müsteşarlık, Türk Bayraklı gemilerin eğitimli personel tarafından denetlenmesini sağlamak amacıyla “Denetim ve Eğitim Seferberliği” başlatmıştır. (Erdem, 2008)

2006 yılında MARPOL Ek 1 ve ISM Kodu kapsamında Bölge Müdürlükleri ve bağılı liman başkanlıklarında Türk Bayraklı gemilere yoğunlaştırılmış denetim kampanyası uygulanmaya başlanmış ve devam ettirilmiştir. Yapılan denetimlerin sonuçları analiz edilerek eksik yönler üzerine daha kapsamlı denetim faaliyetleri yapılmaktadır. Bayrak Devleti uygulamaları için Ulusal Veri Tabanı Projesi gerçekleştirilmiştir. Türk Bayraklı gemilerin yurtdışındaki tutulmaları, geldikleri ilk Türk limanında Program dışı Sörveye tabi tutulmaları, yurtdışına çıkış yapacakları Türk limanlarında ön sörvey uygulamalarına tabi tutulmaları ile ilgili istatistikler bu sistem kapsamında değerlendirilmektedir. Bu çalışmalar neticesinde ortaya çıkan durum aşağıda belirtilmektedir (DTO, 2007:155):

- 2004 yılında Türk limanlarından yurtdışına çıkış yapan gemilerden 885 gemiye ön sörvey yapılmıştır.

- 2005 yılında bu rakam 1663'e yükselmiş olup, 2006 yılında 2183 gemiye ön sörvey yapılmıştır.

- Türk Bayraklı Gemiler Paris MOU Kara Listesinde "Çok Yüksek Riskli" grubundan "Orta Dereceli Riskli Gemiler" grubuna inmiştir.

- Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde; 2005 yılı sonu itibariyle 2001'e göre Türk Bayraklı gemilerin tutulması nda %40 oranında azalma sağlanacağı taahhüt edilmiştir. 2001 yılı verilerine göre Paris Memorandumunda tutulan Türk Bayraklı gemilerin sayısı 211 iken, 2005 yılında bu rakam 45 ve 2006 yılında ise 43'e düştüğü görülmektedir.

- Amerikan Sahil Güvenliği bünyesinde oluşturulan Hedefleşenmiş Gemi Listesinde yer alan Türkiye, 2006 yılında (21.11.2006 tarihi itibariyle) 2 tutulma ile bu listeden çıkmıştır.

- Tokyo Memorandumu'nda Türkiye Gri Liste'de bulunmaktadır.

- Paris MoU tarafından yayınlanan yıllık raporlarda ülkelerin durumları incelendiğinde, 2005 yılında Paris MoU kapsamında iyi performans göstererek kategori değiştiren ülkelerin birçoğunun performanslarının 2006 yılında düştüğü, ancak Türkiye'nin performansının 2005 yılına oranla daha iyi olduğu gözlenmektedir.

3.5. AVRUPA BİRLİĞİ VE EMNİYETLİ YÖNETİM UYGULAMALARI

1999 yılında gerçekleşen Erika ve 2002 yılında gerçekleşen Prestige kazaları Avrupa Birliğine Oluşturulan Avrupa Deniz Emniyeti ihmal edildiğini göstermiştir. Bu sebeplerden Avrupa Birliği kendi içerisinde emniyet kültürü oluşturma çabasına girmiştir. Gerçekte ne Avrupa suları ne de Dünya denizleri güvende değildir (Thébault, 2004 :10).

Avrupa birliği ulaştırma politikalarına 3 adet yeni amaç eklemiştir: Ulaştırma emniyeti, Ulaştırma ağı ve Çevre koruması. Tüm güç harcayan ulaştırma araçları enerji harcarken hava, toprak, su ve deniz kirliliği yaratmaktadır. Ulaştırma sektöründen kaynaklanan kirliliği azaltma yollarından birisi olarak da emniyet açısından uygulanacak yüksek standartlar belirlemek olduğu kabul edilmiştir. 1978 konsül kararına göre (78/774/EEC) bir bilgi sistemi oluşturulması ve birlik içerisindeki kuruluşların 3.dünya ülkeleri filolarına karşı alınan tedbirlerin paylaşımının sağlanması hedeflenmiştir. Birlik ; IMO kurallarını uygulamak için ortak bir yaklaşım belirlemiştir. Denizde emniyet yaklaşımı ise yetmişlerin sonuna doğru ciddi şekillerde gündeme gelmeye başlamıştır. Amco Diaz ve Month Louis kazaları iki ortak sorunu gündeme taşımıştır: denizde emniyet ve kirlilik. Konsey; üye devletlerin IMO kuralların uygulanması üzerine ortak şekilde hareket etmelerini sağlayacak teklifler üzerinde çalışmıştır. Tüm bu çalışmalar doğrultusunda SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, ILO NO 147,STCW 78/95 üye devletler için uygulamada takip konusunda katı kurallar belirlenmiştir. Tüm bu kuralların belirlenmesi ile birlik emniyet tedbir ve uygulamalarında daha da ivme kazanmıştır (Zekos, 2000:3).

Avrupa Birliği “proaktif deniz emniyeti kültürü”n tahmini olaylardan yola çıkararak durumları kontrol etmeye çalışmak olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda Riskleri azaltabilmek için proaktif stratejiler ile hedefleri belirlemeleri, öncelikleri sağlamalı, hedefleri koymalı, veri ve bilgileri toplamalı ve ye devletler arasında sonuçların değerlendirilmesi ile işbirliğinin artırılması olarak yorumlamaktadır (Thbault, 2004:15).

Avrupa birliği ayrıca reaktif uygulamalar da belirlemeye çalışmaktadır. Bu bağlamda yapılan suçun cezasız kalmaması ve sonraki olacaklara örnek olması ve caydırıcı olması hedeflenmekteydi. Bu kapsamda “kirleten der” prensibi belirlenmiştir. Ayrıca Avrupa biriliği önleyici tedbir içerisinde kirliliğin oluştuğu yerleri rehabilite ve restorasyon çalışmaları için Avrupa Fonu’ndan da yararlanmaktadır. Bu çalışmada bir nevi emniyet kültürü için bir nitelik belirtmektedir (Thbault, 2004:15).

Avrupa birliği yaşanılan Herald of Free Enterprise ve Estonia kazaları sonucu sadece feribotların emniyetli yönetim sistemleri oluşturma tarihlerini 1 Temmuz 1996 yılına çekmiş ve uygulamayı başlatmışlardır (Chen, 2000:221).

Avrupa birliği ayrıca “ Avrupa Deniz Emniyet Dairesi –European Maritime Safety Agency (EMSA)” kurulumu ile yüksek,birleşik ve etkili deniz emniyeti ve gemilerden kaynaklı kirliliğin önlemesini sağlamayı hedeflemektedir (Thbault, 2004:16).

Avrupa biriliği yapılan çalışmalar içerisinde “tahmin etmek ve önlemek “ve böylece yasaları geliştirirken reaktif tepkiler vermek yerine proaktif olmaya çalışmak” üzerine odaklanmaktadır (Thbault, 2004:17).

Uluslararası emniyetli yönetim kodu gemilerin emniyetli yönetimini ve kirliliği önlemeyi sağlamaktadır. ISM’in denizaşırı ticaret yapan gemi armatürlerine getirdiği zorunlu uygulamalarından biri de gemi ve şirket bazında uygun emniyet sistemini oluşturulmaları gerekliliğidir. Birlik limanlarına uğrayacak her gemide

bayrağına bakılmaksızın ISM uygulamaları tatbik edilmesi kararı alınmıştır. Bu uygulama ile kolay bayraklara olan ilginin azalması ve armatörlerin birlik bayraklardan kaçışlarının önlenmesinin sağlanması hedeflenmiştir. Birlik içinde oluşturulan sağlıklı bilgi transferi ile kazaların önlenmesi ve azalması sağlanmıştır. Bu sayede ilgili kuruluşlar özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilere karşı gerekli tedbirleri daha gemi ilgili limana yanaşmadan alabilmektedirler. SOLAS ve MARPOL'e göre tehlikeli yük taşımalarında; yük ile ilgili bilginin yetkili kişilere ve otoritelere sağlanması gerekmektedir (Zekos, 2000:5).

Avrupa Birliği deniz emniyeti sistemini etkin hukuk dayanağına bağlamış ve bunu iki şekilde ayırmıştır. Felaketi önleyecek hareketi belirlemek ve felaket ile mücadele edecek hareketi belirlemek. Avrupa birliğinin proaktif kültürü karakteristik olarak felaketin yeniden yaşanmaması için sağlam önleyici tedbirlerin alınması olarak belirtilebilir. Böylece denizde meydana gelecek bir olay için risk dağılımı/tayini ile emniyet hedeflerinin belirlenmesi gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır (Thébault, 2004:20).

Önleyici tedbirler tıpkı denetim artırılması, liman devleti kontrollerinin ayarlanması, bayrak devleti prosedürleri gibi emniyet kavramının kendisi ile yakından ilişkilidir. Proaktif kültür ayrıca petrol endüstrisini çevre performanslarını artırmaları konusunda önleyici tedbirler almalarını da içermektedir (Thébault, 2004:22).

3.6. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

IMO'nun (International Maritime Organization) 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de kabul edilen bir sözleşme ile Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından "Hükümetler arası Denizcilik İstişare Örgütü olarak kurulmuştur. Kabul edilen sözleşme 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Birleşmiş Milletlere bağlı uluslararası danışma ve uzmanlık kuruluşu olarak görev yapmaktadır.

IMO'nun Rolü Denizcilik Müsteşarlığı tarafından aşağıdaki gibi sıralanmıştır (Denizcilik Müsteşarlığı, 2008):

- IMO'nun amacı denizler ve okyanuslarda emniyeti artırmaktır.
- Bu amaçla konvansiyonlar yapar ve kararlar alır.
- Emniyet hakkında dikkat edilmesi gerekenler üzerine sirkülerler yayımlar.
- Kaza inceleme kodunu oluşturmuş olup, hazırlanacak kaza raporlarında bulunması gereken unsurları belirler.
- Raporları emniyeti daima arttırmak ve umumun faydalanabilmesi amaçlı dersler çıkarmak amaçlı analiz eder.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Temel Organları olarak Genel Kurul, Konsey, Sekretarya, Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), Hukuk Komitesi (LEG), Teknik İşbirliği Komitesi (TC), Kolaylaştırma Komitesinden (FAL) oluşmaktadır.

Komiteleri arasında olan Deniz Emniyeti komitesi IMO'nun önemli komiteleri arasındadır. Teknik çalışmalar yürüten Deniz Emniyeti komitesi'nin alt komiteleri vardır :Seyir Güvenliği, Radyo-Telsiz İletişimi, Can Kurtarma, Arama Kurtarma, Eğitim ve İzleme, Tehlikeli Maddelerin Taşınması, Gemi Dizaynı ve Donanımı, Yangından Korunma, Denge ve Yük Hattı ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği, Tehlikeli Maddeler Katı Kargolar ve Konteynerler, Bayrak Devleti Uygulamaları ve Dökme Kimyasallar.

IMO'nun diğer önemli komitesi Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC): Deniz çevresinin kirliliğinin önlenmesi üzerine teknik çalışmalar yürüten MEPC'in alt komiteleri olarak Dökme Kimyasallar ve Bayrak Devleti Uygulamaları sayılır.

IMO dünya denizlerinin daha güvenli, emniyetli ve temiz olması adına birçok karar, uygulama ve kod'u uluslar arası düzeye taşımıştır. Alınan kod ve kararlar taraf devletlerce onaylanmış ve uygulamaya geçirilmiştir. Söz konusu kural ve kodların

denetçileri yine taraf devletler olmuştur. Uygulamada eksik ya da yanlış olan herhangi bir hareket taraf devletlerce denetlenen gemi ve işletmelere doğru tavır ve uygulamalar gerçekleştirilene kadar yaptırılmaktadır. Aksi durumlarda işletme ve gemiler ticari yaptırımlara maruz kalmaktadırlar.

3.7. IMO VE EMNİYETLİ YÖNETİM

1980'lerin sonu 1990'ların başı arasında ağır dökme yük kazaları gerçekleşmesi sonu IMO ciddi önlemler alma gereği doğmuştur. Bu çalışmalar sonucu ara bir çözüm olarak yapısal bütünlük ve denize elverişlilik konularına odaklanılarak yükleme boşaltma sırasında geminin aşırı zorlanmasını engellemesi kararı alınmıştır. Bu bağlamda yeni bir bölüm olarak "bölüm 10"Dökme Yük Taşıyıcıları için İlave Emniyet Tedbirleri" başlığı ile SOLAS'a eklenmiştir (Li ve Wonham, 2001:227).

1912'de gerçekleşen Titanik kazası sonu 1489 kişi yaşamını yitirmiştir. Bu felaket sonucu dünya denizcilik emniyetinin ortak hareket ve işbirliği ile sağlanabileceğini fark edilmiştir. Bunun sonucu olarak ilk kez 1913/14 yıllarında denizde emniyet başlıklı uluslararası konferans düzenlenmiş ve 20 Ocak 1914 yılında SOLAS Konvansiyonu imzalanmıştır. IMO ve ILO (International Labour Organisation) tarafında özellikle son yirmi yılda emniyet üzerine ciddi kurallar getirilmeye çalışılmaktadır (Li ve Wonham, 2001:230).

Uluslararası denizcilik örgütü dünya denizlerinde deniz emniyetin geliştirmek ve uygulamalarını yaygın hale getirmek için türlü çalışmalar yapmaktadır fakat aynı zamanda olaylara reaktif yaklaşmaktadır (Thébault, 2004:15).

1990'ların ortasında deniz emniyetini desteklemek ve geliştirmek adına IMO Formal safety Assessment (FSA) uygulamasını kabul etti. Bu metodunun uygulanmasındaki amaç gemi dizaynı, gemicilik ve emniyetli yönetim konularında takip edilecek beş yoldur. İzlenecek bu beş prosedür ile FSA gemi dizaynı, mühendislik teknikler, gemi operasyonu ve kontrolü standartları ve kuralları ile ilgili

bir çeşit araç görevini görmektedir. Tehlikeleri tanımlamak, riskleri değerlendirmek ve maliyet faydalı değerlendirmeler yapmak üzere konumlandırılmış olan FSA denizcilikteki emniyet gereksinimlerini geliştirmek ve fayda-maliyet konularında değerlendirmeler yapmak üzerine bir yaklaşım kurmaktadır (Hu vd., 2006:370).

Tankerlerde ve dökme yük gemilerinde kirlilik önleme, yapısal emniyet ve emniyetli bakım tutum gibi konularda SMS ve ESP (Enhanced Survey Program-İleri Sörvey Programı) gibi yeterli kuralsal tedbirler alınmıştır. SOLAS “bölüm 11”e göre dökme yük gemileri ve tankerler ileri sörvey programına konudurlar. Kurul tarafından A 744 (18) nolu karar ile 1993 yılında İleri Sörvey programı kabul edilmiştir. Bu katı kurallar sonraki yıllarda özellikle 70’li yılların sonu ile karşılaştırıldığında tanker kazalarında önemli bir azalma yaşanmasına neden olmuştur. Aynı şekilde özellikle 80’li yılların sonu ile karşılaştırıldığında dökme yük gemi kazalarındaki düşmenin yaşanmasına neden olmuştur. Yüksek oranlarda kaybedilen insan hayatları ve mal kayıpları özellikle katı dökme yük taşıyıcılarının dizayn, ekipman ve operasyon bakımından ekstra emniyet tedbirleri alma gerekliliğini doğurmuştur. Dökme yük gemi kayıpları Uluslararası Klas Kuruluşları Birliğinin İleri Sörvey Programı’nın başlaması ile azalma göstermiştir. Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (International Association of Classification Societies-IACS) IMO ile yeni emniyet tedbirleri konularında çok yakın çalışmalar yürütmektedirler. SOLAS 1974’e yeni bir bölüm olarak “bölüm 12-Dökme yük gemileri için Ek Emniyet Tedbirleri” eklenmiştir (Bandyopadhyay, 2004:46).

3.8. KLAS KURULUŞLARI

Bayrak devleti(idare) bayrağını dünya denizlerinde taşımasına müsaade ettiği gemileri ve işletmeleri denetleyip emniyetli yönetim sistemini onaylamakla yükümlüdür. Fakat bayrak devletleri gerek teknik yetersizlikler ve gerekse tecrübe eksikliği gibi nedenler ile genelde bu yetkilerini özellikle sertifikasyon ve dokümantasyon işlerini yetkilendirdikleri kuruluşlara-klas kuruluşlarına bırakırlar. Klas kuruluşları gemilerin emniyetli seyri, emniyetli işletilmesi ve denizlerde kirliliğin engellenmesi için işletmeleri ve gemileri denetler ve sertifikalandırır. Klas

kuruluşları işletme ve gemileri belgelendirirken uluslararası kural ve konvansiyonlar çerçevesinde hareket eder.

Klas kuruluşları dizayn, yapım ve tekne ve makina aksamalarının bakımlarının temel standartlarda gerçekleşmesini sağlayan yasal ve bağımsız kurumlardır. Klas kuruluşları gemi armatörleri tarafından kiralanır. Klas kuruluşları tarafından verilen sertifikalar denizcilik sektörü için konu geminin sefer için uygun olduğunun bir kanıtıdır (Garcia, 2001:82).

3.8.1. Klas Kuruluşlarının Doğuşu

Klas kuruluşlarının kurulma süreçleri 17. ve 18. yüz yıllarda deniz sigortalarına gerek duyulması ile ortaya çıkmıştır. O devirlerde sigortacılar için güvенеbilecekleri ve sigorta primlerini oluşturabilecekleri gerçek verileri bulmak özellikle gemiler ait istatistiklere ulaşmak çok güç idi. Dünya üzerinde ilk kurulan klas kuruluşları: Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas ve America Bureau of Shipping'dir (Garcia, 2001:83).

18. Yüzyılda deniz sigortacıları ve gemi sahiplerinin, sigorta koruması altındaki gemilerin tekne ve ekipmanlarının bağımsız denetimi için geliştirdikleri sistem sonucu gemi klaslama ortaya çıkmıştır. Gemi sahipleri; gemilerini denize elverişli hale getirmek için teknik yardıma ihtiyaç duymaları, sigortacıların; gemilerin denize elverişli olduğuna dair garanti isteği klas kuruluşlarının görevlerini belirlemelerini sağlamıştır. Klas Kuruluşlarının amacı "gemi sahipleri ve sigortacılar için, gemilerin dizayn, inşa ve bakımı ile ilgili standartların geliştirilmesi ve denetlenmesi üzerine çalışmalara başlamıştır. Klas kuruluşlarının bağımsızlığının sağlanması için bu dönemdeki müşterileri gemi sahipleri değil sigortacılarıdır. Klas kuruluşlarından alınan sağlıklı bilgiler, risklerin bilinmesi açısından sigortacılar için çok önemlidir. Bu ihtiyaçların sonucunda ilk klas kuruluşu "Lloyd's Register of Shipping" 1760 yılında kurulmuştur (Erdem, 2008).

Birçok etki ile birlikte klas kuruluşlarının görevleri sınıflamadan sertifikalandırmaya doğru değişmiştir. Günümüzde klas kuruluşları tarafından gerçekleştirilen sörveylerin sonuçlarıyla sadece sigorta şirketleri değil kiracılar, yük sahipleri, alıcılar, bankalar ya da herhangi bir sebepten geminin o anki kondisyon sonuçları ile ilgilenen tüm taraflar takip etmektedirler (Garcia, 2001:85).

3.8.2. Klas ve ISM Uygulamaları

Klas kuruluşları da gemilerin emniyet kuralları uygulamalarını yetirmeleri için çaba sarf etmektedir. Klas kuruluşları gemilerin denize elverişliliğini denetlemek, bayrak devleti gerekliliklerini yerine getirip getirmediğini tespit etmek ve uluslararası kurallara uygunluğunu tespit etmek gibi birçok uygulamanın takibi ile mükelleftir (Talley, vd 2005:272).

Ayrıca klas kuruluşlarının koda uyum sürecinde doğrulama ve belgelendirme görevinin yanı sıra geminin seyrine mücade etmesi sonucu olası deniz kazalarından da sorumlu olmaları söz konusu olmaktadır (Garcia, 2001:85).

.Klas kuruluşları bayrak devletlerinden devraldıkları işletmelerin denetimi ve sertifikalandırılması olarak “uygunluk belgesini” gemilerin sertifikalandırılması ve denetimi olarak “emniyetli yönetim sertifikası”nı düzenlemektedirler. Bayrak devletleri klas kuruluşlarına devrettikleri belgelendirme yetkilerinden sorumludurlar.

Özellikle ISM denetimleri uygulamaları sırasında yaşanan problemleri çözmek için üç önemli klas kuruluşu ABS, DNV ve LR ISM konusunda ortak bir çalışma yapmışlardır. Üç klas kuruluşuna göre ISM sertifikalandırması sırasında yaşanan önemli sorunlardan biri olarak liman devlet denetimleri sonunda alıkonulan gemilerin emniyetli yönetim belgesini düzenleyen klas kuruluşu ile onu klaslayan klas kuruluşunun farklı olduğu görülmüştür. Bunun sonucunda üç klas kuruluşu ortak olarak kendi klaslamadıkları herhangi bir geminin sertifikalandırma işlemlerinde bulunmama kararı almışlardır (Garcia, 2001:86).

3.8.3. Klas Kuruluşlarının Deniz Ticaretine Katkıları

Klas kuruluşları tarafından gerçekleştirilen hizmetler deniz yolu ile gerçekleştirilen taşıma işlemin kalite ve emniyetinin artırılmasını sağlamaktadır. Gemilerin emniyet yönünden sertifikalandırılması beraberinde klas kuruluşlarının konu geminin gerekli minimum standartlarda uyduğunu deklare etmesini anlamına da gelmektedir. SOLAS 1974'e göre idarelerin uluslar arası anlamda yasal sörvey yapma hak ve zorunlulukları vardır. Gemilerin belirli periyotlarla sörvey ve denetlemelerden geçip konvansiyon gereği geçerli sertifikaları almaları gerekmektedir. Klas kuruluşları teknik tecrübeleri ile idarelerin bu sorumluluklarını gerçekleştirmek için tarafsız araçlar haline gelmişlerdir. (Garcia, 2001:86)

Klas kuruluşları IMO toplantılarına gözlemci sıfatı ile katılır ve oluşturulacak olan kural ve konvansiyonlara katkıda bulunurlar.

SOLAS altında klas kuruluşlarının gerçek anlamda uygulama güçleri yoktur. Gerekli bir düzeltici hareketin alınmaması ya da bir sörveyin başarı geçmemesi sonrası klas kuruluşlarının gemiyi tutma gibi bir yetkileri bulunmamaktadır. Böylesi bir durum neticesinde yapabilecekleri tek şey konu geminin sertifikalarını iptal edil bayrak ve liman devletlerine haber vermektir. Gemi klaslama dünya genelinde kabul edilmiş kural ve uygulamaların minimum standartlarda uygulandığının kanıtı olmaktadır. Gemi klaslama ile (Garcia, 2001:89);

(1).Gemilerin tekne ve ekipmanlarının yapısal güçlerinin

(2).Güverte üzerinde temel kondisyonun sağlanabilmesi için dümen ve pervane sistemlerinin ve diğer özellik ve yardımcı aksamalarının güvenilir ve emniyetli olduğunun kanıtlanması anlamına gelmektedir.

Avrupa Birliğinin alınan tüm önlem paketlerine rağmen gerçekleşen kazalar neticesinde klas uygulamalarını daha sık denetlenmesi kararını almıştır. 94/57/EC sayılı Konsey Direktifi (22.11.1994) ile sadece minimum gereklilikleri sağlayan klas kuruluşlarının Avrupa Birliği içinde faaliyet göstermelerine izin verilmiştir ayrıca

yayınlanan 2001/105/EC sayılı Konsey Direktifi (19.12.2001) ile şunlar sağlanmıştır (Erdem, 2008):

- Klas kuruluşlarının daha sıkı izlenmesi için prosedürler
- Klas kuruluşlarının tanınma ve izlenme prosedürü üye ülkeler ve Komisyon tarafından paylaşılmıştır.

1999 yılında Biskay Körfezi güneyinde ikiye bölünerek batan Erika tankeri sonrasında geliştirilen ve AB Parlamentosunda da kabul edilerek yürürlüğe giren önlemler arasında (Erdem, 2008)

:

- 2001/105/EC Avrupa Birliği Direktifi
- Kuruluşların daha sıkı izlenmesi
- Genişletilmiş kalite kriterleri
- Klas değişimi ile ilgili hükümler
- Yetkilerin askıya alınması ve iptali kararları yer almıştır

Klas kuruluşlarına duyulan kamu güvenini yaratabilmek için Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS) kurulmuştur. IACS'ın en temel amaçlarından biri de uygulanacak olan temel standartları belirlemektir (Garcia, 2001:89).

Klaslama geminin donatılması ve işletilmesini kapsamaz. Gemi sahibi gemisini klaslamak zorunda değildir. Ancak, gerekli sertifikasyon ve klas sertifikası olmadan “ticari sertifikasını” alamaz (Erdem, 2008).

3.8.4. Klas Kuruluşlarının Sorumlulukları

Klas kuruluşları öncelikli olarak kendi kurumlarına karşı sorumludurlar. Gerçekleştirdikleri operasyon ve davranışlar IACS tarafından yayınlanan etik koduları çerçevesinde gerçekleşmektedir. Genel anlamda armatörler ve klas kuruluşları arasında kontrat bazında ilişkiler kurulmaktadır ve bu kontratlarda klas kuruluşları tarafında sorumluluk muafiyeti maddeleri konulmaktadır. Bu maddeler

klas kuruluşlarının gemi armatörleri ve 3. taraflar tarafından yapılacak suçlamalara karşı korunmalarını sağlamaktadır. 1965 yılında görülen bir dava neticesinde mahkemeye göre klas kuruluşunu görevi olarak;

(1). Belirlenmiş standart ve kurallara göre geminin denetim ve klaslama işlemini gerçekleştirmek

(2). Bilinmeyen herhangi bir eksikliğin keşfedilip geminin armatör ve kiracısının haberdar edilmesi olarak açıklanmıştır.

Mahkeme klas kuruluşlarının bağımsızlıklarının korunması adına armatöre ve 3.taraflara karşı klas kuruluşlarının sorumluluktan muaf tutulmaları yönünde karar vermiştir. Klas kuruluşlarının geminin denetimleri şekilde özenli hareket etmeleri gerekmektedir. Görülen eksik ve düzeltici konularda gemi armatörüne gerekler konusunda uyarılar yaparlar fakat geminin gerekli tedbirleri alması ve sefere çıkması kararları armatörün sorumluluğundadır. Özellikle Erika kazasından sonra klas kuruluşları ciddi eleştirilere maruz kalmışlardır. Fakat tüm kuruluşlar özellikle ISM sonrası uluslararası kurallar ile uyum içerisindedir. Klas kuruluşlarının sorumluluk konuları denizcilik endüstrisi içinde zor konulardan bir tanesidir. “Sınırsız sorumluluk” durumunda kuruluşlar uyum konusunda kendilerini yeniden gözden geçirmek durumundadırlar. Özellikle ihmalkarlık konusunda hatalı bulunması olasılığı IACS üyelerinin yapısal konularda yeniden düzenlemeler gitmesi ve armatörler ile yapılan kontratların yeniden düzenlenmesi demektir. Sorumluluk riski klas kuruluşlarının görevlerini gerçekleştirmelerinde zor hale getirmektedir (Garcia, 2001:85-90).

Klas kuruluşlarının sorumlulukları konusunu düzenleyen bir çerçeve günümüz koşullarında daha çok ihtiyaç vardır.

IACS 11 Eylül 1968 yılında kurulmuştur. Yapısında görev alan dünyanın değişik yerlerinde klaslama görevinde bulunan saygın klas kuruluşları yer almaktadır. Toplamda 10 üyesi vardır(ABS, LR, DNV, GL, BV, NK, RINA, KR,

CCS, RMRS) 2 klas kuruluşu da işbirliği çerçevesinde birlik ile işbirliği halindedir(CRS ve IRS işbirliği)

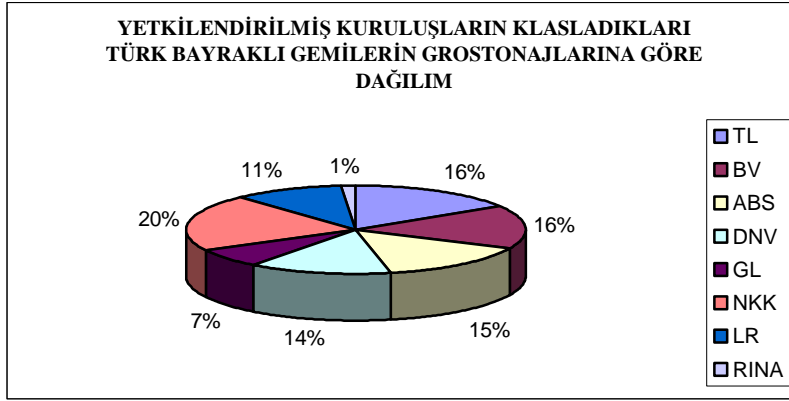
ISM kod uygulamaları dahilinde IACS PR9 başlıklı bir kurallar bütünü geliştirmiştir. Buna göre IACS üyelerinin ISM kod gerekleri çerçevesinde denetleyip sunacakları sertifikalar sırasında izleyecekleri yol konusunda kriterler belirlenmiştir. Ayrıca IACS denetçiler için model eğitim kursları düzenlemektedir. Eskiden IACS üyesi herhangi bir klas kuruluşu tarafından klaslanan geminin yeterli kalite ve emniyet standartlarına sahip olduğu anlaşılırken günümüzde armatörler, sigortacılar ya da diğer taraflar korunma konusunda daha talepkar tutumlar sergilemektedirler (Garcia, 2001:82-92).

3.8.5. Türkiye’de Klas Uygulamaları

IACS Üyesi BV, GL, RMRS, ABS, DNV, KR, LR, NK, RINA ve Türk Loydu ile MSC Circ.710/MEPC Circ.307 sayılı “İdare Adına Hareket Edecek Kuruluşların Yetkilendirilmesine İlişkin Model Anlaşma” hükümleri dikkate alınarak Yetki Devri Protokolleri imzalanmıştır. “Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik” 01.10.2003 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Türk Bayraklı gemiler klaslanırken ya da mevcut dokümanları yenilenirken IMO ve AB gerekliliklerinin tümü aranmaktadır (Erdem, 2008).

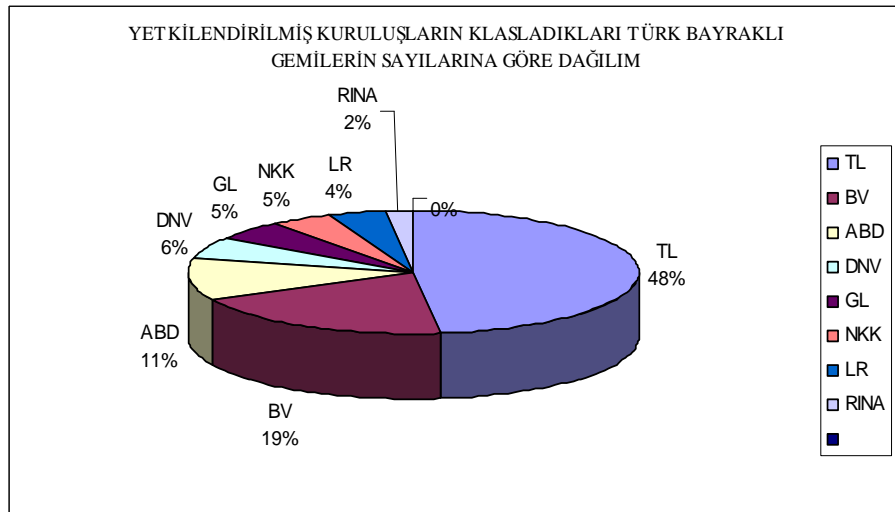
Türk Bayraklı Gemilerin İdare adına klaslanma gros ton bakımından oranları incelendiğinde Türk deniz ticaret filosunun %20 ile en fazla Nippon Kanji tarafından temsil edildiğini; ikinci sırayı ise %16 ile B.Veritas ve Turk Lloyd tarafından temsil edildiğini görülmektedir (Bknz. Şekil 5).

Şekil 5. Yetkilendirilmiş Kuruluşların Klasladıkları Türk Bayraklı Gemilerin Gros tonajlarına Göre Dağılımı



Kaynak: (Erdem, 2008)

Şekil 6. Yetkilendirilmiş Kuruluşların Klasladıkları Türk Bayraklı Gemilerin Sayılarına Göre Dağılımı

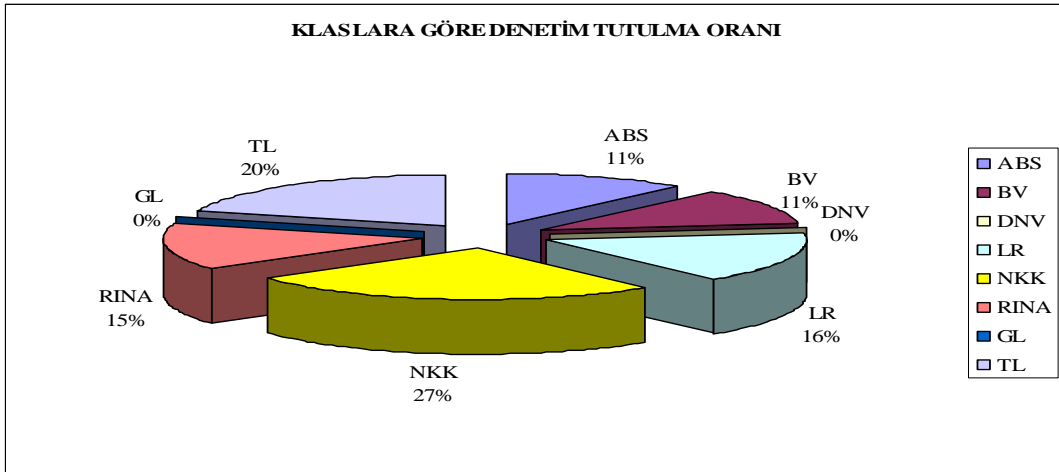


Kaynak: (Erdem, 2008)

Klas kuruluşlarının klasladıkları gemileri sayıları bakımından incelendiğinde armatörlerinin %48 ile Türk Lloyd'u tercih ettikleri ortaya çıkmaktadır. İkinci sırayı ise %19 ile B.Veritas almaktadır (Bknz. Şekil 6).

Paris Mou genelinde yapılan Türk bayraklı gemilerde Türk Ticaret Filosunu gros ton olarak en ağır yüzde ile temsil eden NKK klaslı gemiler %27 ile en fazla tutulma oranına sahiptirler (Bknz. Şekil 7.). Bu gösterge ile Avrupa limanlarına ticaret yapan armatörlerin NKK uygulamaları neticesinde pek verim alamadıkları ortaya çıkmaktadır.

Şekil 7. Paris Mou Denetimlerinde Türk Bayraklı Gemilerin Klaslara Göre Tutulma Oranları



Kaynak: (Erdem, 2008)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İŞLETME VE GEMİ TEMELİNDE EMNİYETLİ GEMİ YÖNETİMİ UYGULAMALARI

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Dünya denizcilik sektöründe yaşanan kazaların sonrasında yapılan incelemeler doğrultusunda yapılan çalışmalar ile olası kaza riskleri azaltılmaya çalışılmaktadır. Alınan önlemler doğrultusunda kabul edilen kural ve uygulamalar uluslararası platformda kabul edilmiş konvansiyonlara eklenerek deniz ticaretinde aktif rol alan tarafları ve deniz ticaretini etkilemektedir. Bu uygulamalardan biri olan Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodunun (ISM) etkileri tüm dünya denizcilik sektöründe hissedilmiştir.

ISM uygulamaları çerçevesinde deniz ticaretinde emniyet bileşenleri haline gelen her bir tarafın üzerine uygulamak zorunda oldukları görevler düşmüştür. ISM uygulamaları oluşturulması gereken Emniyetli Yönetim Sistemi neticesinde alınacak olan sertifikalar ile neticelenmektedir.

ISM kod'un işletme temelinde uygulaması olarak alınan ve uygunluğu denetimler ile kontrol edilen "Uygunluk Belgesi-DOC" bulunmaktadır.

ISM kod'un gemi temelinde uygulaması olarak alınan ve uygunluğu denetimler ile kontrol edilen "Emniyetli Yönetim Sertifikası -SMC" bulunmaktadır.

Dünya genelinde bu sertifikaları vermek ve geçerliliğini denetleme zorunluluğunda olan gemi "Bayrak Devletleri" konu belgelendirme ve denetleme işlemlerini yetkilendirdikleri kurumlara bırakmaktadır. Pratik anlamda bu görev klas kuruluşları tarafından üstlenilir. Klas kuruluşları uluslararası kural ve gerekler ile bayrak devleti kuralları çerçevesinde ISM evraklarını kendilerine başvuruda bulunan armatör ya da gemi işletmecisi adına düzenler.

Düzenlemiş olan DOC ve SMC kod'da belirlenmiş periyotlarla klas tarafından uygunluğunun ve geçerliliğinin devamının kanıtlanması adına sörvey/denetimlerden geçer.

Tüm bu açıklamalar ışığında araştırmanın konusu olarak kuru yük/genel kargo ve dökme yük gemilerinin ISM kodu gerekleri kapsamında işletme temelinde alınan “Uygunluk Belgesi” ve gemi temelinde alınan “Emniyetli Yönetim Sertifikası”nın incelenmesi ve klas tarafından bulunan uygunsuzlukların tesbiti olarak belirlenmiştir.

Araştırmanın amacı olarak **“Kuruyük deniz yolu taşımacılığı yapan bir işletmenin ve bu işletmeye ait kuru yük/dökme kuru yük gemilerinin emniyetli yönetimi uygulamalarının incelenmesi ve neticesinde emniyetli yönetim sisteminde bulunan aksaklıkların tesbiti”** olarak belirlenmiştir. Yapılan inceleme neticesinde işletme filusunda denetime konu olan filo gemilerinin denetim performansları ile ISM kod maddeleri referansı ile hangi konularda eksik kaldığının tespiti hedeflenmiştir.

Bu amacın belirlenmesinde kuru yük/dökme kuru yük gemilerinin Dünya ve Türkiye deniz ticaret filolarında ciddi oranlarda temsil edilmesi ve özellikle “emniyetli yönetim” uygulamalarında çok büyük oranlarda gemi ve işletmeyi etkilemekte olması düşünülmüştür.

ISM kod dahilinde belirlenen sörvey periyotları çerçevesinde yapılan denetimler konu işletmenin kuruluş süresinden bugüne kadar rakamsal olarak çok fazla değildir. Ayrıca işletme filosu dahilinde bulunan gemilerin, filo içerisinde yıllar genelinde değişmesi neticesinde incelemeye konu olacak işletme gemilerinin sayısında eksilme yaşanmasına neden olmuştur. Söz konusu denetim raporlarının işletme ve örneklemdaki her gemi için detaylı incelenmesi zaman faktörü neticesinde araştırmaya kısıtlar getirmiştir.

4.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmanın yöntemi olarak keşifsel bir araştırma yöntemi seçilmiştir. Araştırma Çerçevesinde seçilmiş olan işletmenin ISM uygulamaları konusundaki halihazırdaki durumu araştırılmıştır. Keşifsel araştırmalar, bir konudaki herhangi bir durumu keşfetmeyi hedefleyen, belli değişkenlerin özellikleri hakkında temel bilgiler sağlamaya çalışan araştırmalardır. Çalışma çerçevesinde incelenen SMC denetim raporları ve DOC denetim raporlarının incelenmesi keşifsel bir çalışma olup, bulunan uygunsuzlukların ISM kod paragrafları referansı ile sınıflandırılması neticesinde işletmenin emniyetli gemi yönetimi ve araştırmaya konu olan gemilerin emniyetli yönetimleri sırasında yaşanan aksaklıkların ortaya çıkarılmasına çalışmıştır.

4.2.1. Araştırmanın Kapsamı

Araştırmanın kapsamını, gemi işletmesi ve filosundaki gemiler oluşturmaktadır. Filo gemileri arasında işletmenin bizzat sahibi olduğu tek gemi bulunmaktadır. Araştırmaya konu olan diğer gemiler profesyonel yönetim hizmeti verilen ve üçüncü taraf olarak işletmeciliği yapılan gemilerdir. İşletmenin filusunda emniyetli yönetim belgesi denetim raporlarına ulaşılması ve evrak takibi yapılabilen gemilerin seçilmesi araştırmanın temel veri kaynaklarını oluşturmaktadır. Bu veriler incelenirken denetim raporları çok ayrıntılı inceleme ve değerlendirmeye tabi turulmuştur.

İşletmenin filosundaki gemilerin klas sörveyleri neticeleri üzerinde yapılan araştırmaya konu olan gemilere ait genel bilgiler aşağıdaki gibidir.

Tablo 4. Araştırma Dahilinde İncelenen Gemilerin Genel Özellikleri

GEMİ ADI	YAPIM YERİ VE YILI	BAYRAĞI	BAĞLAMA LİMANI	GEMİNİN KLAS KURULUŞU	GEMİNİN TÜRÜ
MV KE	JAPONYA-1972	TÜRK	İSTANBUL	NKK	KURU YÜK
MV EC	FİNLANDIYA-1972	ST.VINCENT&THE GRENADINES	KINGSTOWN	RINA	KURU YÜK
MV VD	JAPONYA-1975	ST.VINCENT&THE GRENADINES	KINGSTOWN	RINA	KURU YÜK
MV RT	JAPONYA-1975	ST.VINCENT&THE GRENADINES	KINGSTOWN	RINA	KURU YÜK
MV MS	İSVEÇ -1977	PANAMA	PANAMA	RINA	KURU YÜK
MV ON	JAPONYA-1979	PANAMA	PANAMA	LL	DÖKME KURU YÜK
MV SC	TAYVAN-1978	MALTA	VALLETTA	BV	KURU YÜK

4.2.2. Araştırma Verilerinin Toplanması ve Analizi

Yapılan araştırma nitel araştırma yöntemi olan ayrıca betimsel araştırmalarda da kullanılan gözlemle veri toplama teknikleri içerisindeki yazılı kaynaklara başvurulmuştur. Kullanılan yazılı kaynaklar klas kuruluşları tarafından gemilerin emniyetli yönetim uygulaması olarak nitelendirilen emniyetli yönetim belgesi sörvey kayıtlarıdır.

Aynı şekilde işletme temelinde emniyetli gemi yönetimi uygulaması olarak nitelendirilen ve klas kuruluşu tarafından gerçekleştirilen uygunluk belgesi sörvey kayıtlarıdır. Bu kayıtlar ikinci elden gözlem yönetimi olarak nitelendirilebilecek klas kuruluşları tarafından önceden yapılmış olan denetim raporlarının incelenmesini kapsamaktadır. Betimsel araştırmalar verileri betimsel istatistikler kullanarak analiz etme imkanı verirler ve araştırma dahilinde betimsel istatistik çeşitlerinden olan yüzdeler (oransal ifadeler) kullanılmıştır.

4.3. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

İŞletme ve Gemi temelinde emniyetli gemi yonnetimi uygulamaları incelemeleri dahilinde Klas Kuruluşları tarafından yapılan DOC ve SMC denetim raporları incelenmesi ile aşağıdaki neticelere ulaşılmıştır.

4.3.1. Araştırma Kapsamında İncelenen İŞletme Profili

Araştırmaya konu olan işletme faaliyetlerine 1998 yılında başlamıştır. Bugun sektörde çok kapsamlı teknik işletme, personel idaresi, acentelik ve kiralama konularında hizmet veren bir denizcilik iŐletmesidir.

İŞletme, sunduğu hizmetler kapsamında yer alan teknik, operasyon, acentelik, kiralama ve danıŐmanlık hizmetlerinin tamamını kendisine ait olan İzmir Merkez, İstanbul ve Antalya ofislerinden yürütmektedir. Bünyesindeki kiralama departmanı hem uluslararası hem de yerel piyasalardan müŐteriler ve yükleyiciler ile armatörler arasında taşıma kontratları yapmak ve nakliye işlemlerini yürütmektedir.

Tablo 5 incelendiğinde İŞletme ve filosunun araştırma konusu dahilinde sahip olduğu bayrak ve ISM sertifikalarının detayları bulunmaktadır. Ayrıca her geminin klas kuruluşu da bu tablodan görölmektedir.

Tablo 5. Araştırma Kapsamındaki Gemilerin Bayrak, Klas ve ISM Bilgileri

GEMİ ADI	BAYRAĞI	KLAS KURULUŞU	SMC	DOC
MV AC				
MV BA				
MV BS				
MV EC				
MV KE				
MV KG				
MV MS				
MV ON				
MV RD				
MV RT				
MV SC				
MV VD				
MV VS			USB	
MV WD				



St Vincent



Malta



Panama



Jamaica

4.3.2. İşletme Temelinde Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları

İşletme temelinde emniyetli gemi yönetimi uygulaması olarak incelenen işletmenin DOC sörvey kayıtları neticesinde şunlar tespit edilmiştir:

(1). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %40'ında ISM kod paragraf 11 - Dokümantasyon dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(2). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %13'ünde ISM kod paragraf 10 - Gemi Ve Ekipmanlarının Bakımı dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(3). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %12'sinde ISM kod paragraf 12 - Şirket Onay, Kontrol Ve Değerlendirmesi dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(4). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %8'inde ISM kod paragraf 8 - Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(5). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %6'sında ISM kod paragraf 5 - Kaptan Yetki Ve Sorumlulukları dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(6). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %5'inde ISM kod paragraf 6- Kaynaklar Ve Personel dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(7). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %5'inde ISM kod paragraf 7 - Gemi Operasyon Planlarının Geliştirilmesi dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(8). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %4'ünde ISM kod paragraf 9 - Kaza, Uygunsuzluk Ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi Ve Analizi dahilinde yetersiz bulunmuştur.

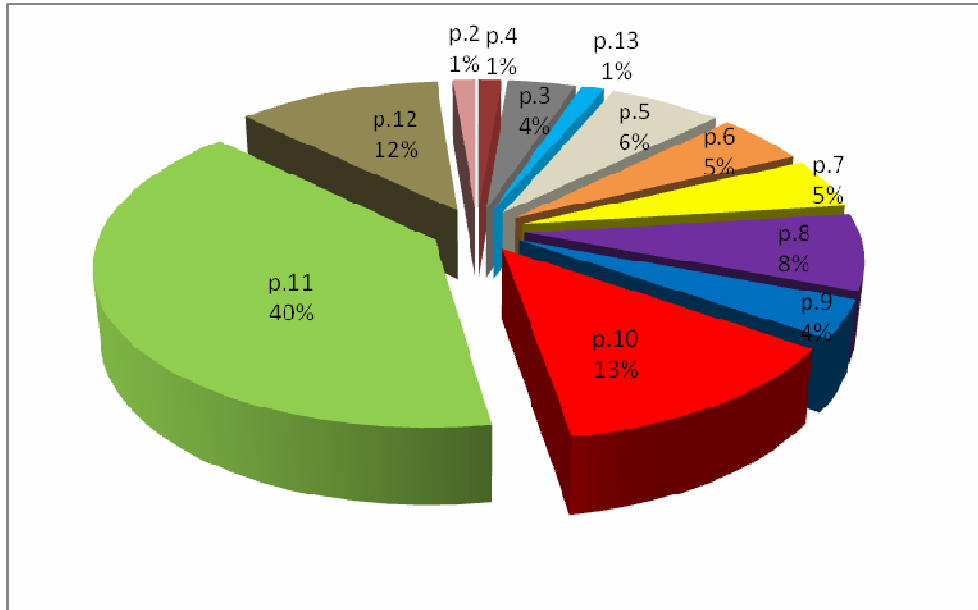
(9). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %4'ünde ISM kod paragraf 3 - Şirket Yetki Ve Sorumlulukları dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(10). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %1'inde ISM kod paragraf 2 - Güvenlik Ve Çevre Koruma Politikaları dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(11). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %1'inde ISM kod paragraf 4 - Ofiste Tayin Edilmiş Kişi (DPA) dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(12). İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerin %1'inde ISM kod paragraf 13 - Sertifikalandırma ve Periyodik Onaylama dahilinde yetersiz bulunmuştur.

Şekil 8. DOC Denetimleri Neticesinde Bulunan Uygunsuzluklar ve Oranları



4.3.3. Gemi Temelinde Emniyetli Gemi Yönetimi Uygulamaları

İşletme filosu içerisinde armatörlüğünü yaptığı Türk bayraklı gemisi MV KE gemisi ve İşletmeciliğini yaptığı gemiler arasında olan MV EC, MV MS, MV ON, MV RT, MV SC ve MV VD gemilerinin belirli periyotlarda klas tarafından yapılan Emniyetli Yönetim Belgesi-SMC denetlemeleri incelenmiştir. Konu denetleme neticesinde;

(1). Filo gemilerinin %46'sı ISM Kod Paragraf 10- Gemi Ve Ekipmanlarının Bakımı dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(2). Filo gemilerinin %16'sı ISM Kod Paragraf 6- Kaynaklar Ve Personel dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(3). Filo gemilerinin %10'u ISM Kod Paragraf 11- Dokümantasyon dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(4) .Filo gemilerinin %8'i ISM Kod Paragraf 9- Kaza, Uygunsuzluk Ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi Ve Analizi dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(5). Filo gemilerinin %8'i ISM Kod Paragraf 7- Gemi Operasyon Planlarının Geliştirilmesi dahilinde yetersiz bulunmuştur

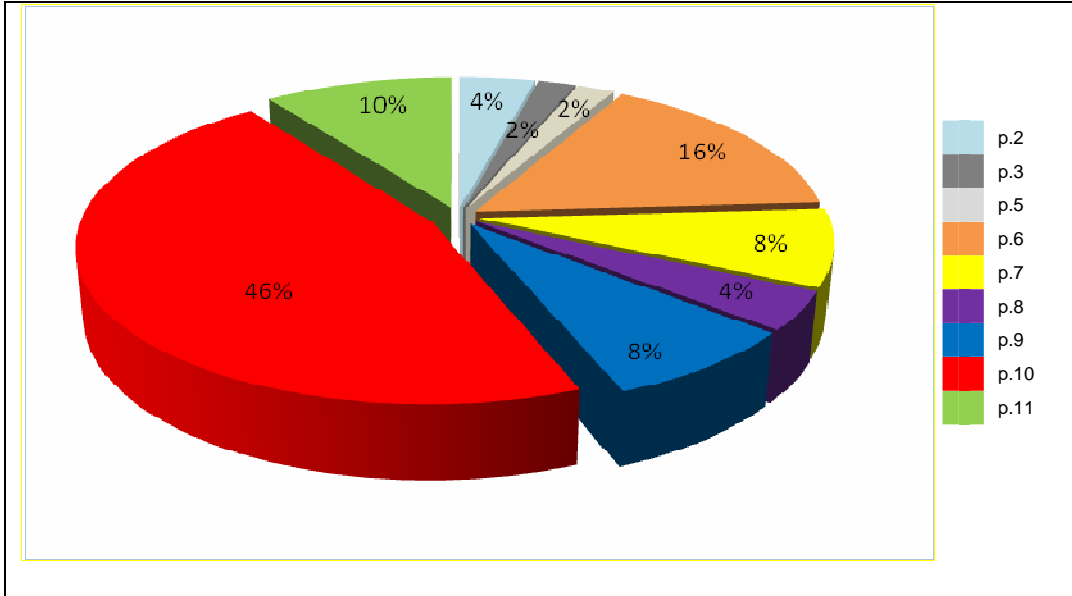
(6). Filo gemilerinin %4'ü ISM Kod Paragraf 8- Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(7) .Filo gemilerinin %4'ü ISM Kod Paragraf 2- Emniyet Ve Çevre Politikası dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(8). Filo gemilerinin %2'si ISM Kod Paragraf 5- Kaptan Yetki Ve Sorumlulukları dahilinde yetersiz bulunmuştur.

(9). Filo gemilerinin %2'si ISM Kod Paragraf 3- Şirket Yetki Ve Sorumlulukları dahilinde yetersiz bulunmuştur.

Şekil 9. SMC Denetimleri Neticesinde Bulunan Uygunsuzluklar ve Oranları



4.3.4. Paris Mutabakat Zabtı, Tokyo Mutabakat Zabtı ve Klas NK Yıllık Raporları ile ISM Uygulamalarının Değerlendirilmesi

Mutabakat zabtlarının ana amacı haksız rekabet ile denizcilik yapmaya çalışanları engellemek, deniz emniyetini arttırmak, deniz doğasını korumak için etkin bir liman devleti kontrolünün gerçekleşmesini sağlamaktır. Bölgesel işbirlikleri olarak da adlandırılan Mutabakat zabtlarının ilki 1982 yılında 14 devletin imzalaması ile kurulmuş olan Paris Mutabakat Zabtıdır. Dünya üzerinde bölgesel 9 Mutabakat zabtı bulunmaktadır (NKK,2008:4).

- Paris Mutabakat Zabtı (Paris MOU-Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi)
- Tokyo Mutabakat Zabtı (Tokyo MOU-Asya ve Pasifik Bölgesi)
- Vina Del Mar (Latin Amerika Bölgesi)
- Karayipler Mutabakat Zabtı (Karayip MOU-Karayip Bölgesi)

- Akdeniz Mutabakat Zabtı (Akdeniz MOU-Akdeniz Bölgesi)
- Hint Okyanusu Mutabakat Zabtı (Hint Okyanusu MOU-Hint Okyanusu Bölgesi)
- Karadeniz Mutabakat Zabtı (Karadeniz MOU-Karadeniz Bölgesi)
- Abuja Mutabakat Zabtı (Abuja MOU-Batı ve Orta Afrika Bölgesi)
- Riyadh Mutabakat Zabtı (Riyadh MOU-Körfez Arap Ülkeleri Bölgesi)

Paris Mutabakat Zabtı 2007 yılında Bulgaristan ve Romanya'nın da katılımıyla 27 üye sayısına ulaşmıştır. 2007 yılında yapılan denetim/sörveylerin sayısı toplamda 22.875'e ulaşmıştır. 2005-2007 yılları arasında yapılan denetimlerde siyah bayrak devletleri 14.765 denetimin 1.716'sını gemi tutulması olarak gerçekleştirirken ortalama %11.6'lık bir oran sergilemişlerdir. Gri bayrak devletleri yapılan denetimlerin %6.5'inde beyaz bayrak devletleri ise %2.9'unda gemi tutulması ile sonuçlanmıştır (Paris Mou,2007:4).

Paris Mutabakat Zabtı 2007 yılı raporunda bölge limanlarına uğrayan gemiler üzerinde yapılan denetimler neticesinde,liman devletleri tarafından bulunan genel uygunsuzluklar ve oranları şu şekilde sıralanmaktadır (Paris Mou,2007:5):

- Personel evrakları % 15.4
- Emniyet %6.5
- Güvenlik % 5.4
- Deniz kirliliği ve çevre % 13.9
- Yaşam ve çalışma koşulları %16.3
- Operasyonel %19.2
- Yönetim % 50.9

Paris Mutabakat Zabtı üye ülkeleri 1 Eylül-30Kasım 2007 arası "Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası/Programı" adı altında, Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu kapsamında Tokyo Mutabakat Zabtı ile ortak bir denetim programına başlamıştır. 1998 yılında ve 2002 yılında gerçekleştirilmiş olan programlar daha çok Emniyetli Yönetim Sistemi'nin kurulup kurulmadığı sürecini kapsarken 2007 yılı programı daha çok Emniyetli Yönetim Sisteminin düzenli olarak

işleyip işlemediği üzerine bir denetim sürecini hedeflemiştir. Uygulamada Paris Mutabakat Zabtı bölgesi dahilinde yapılan tüm denetimlerde Emniyetli Yönetim Sistemi'nin uluslararası standartlara uygunluğunun ölçülmesi adına çok daha detaylı denetlenmiştir. Yapılan denetimlerin 176 tanesi birden fazla büyük uygunsuzluk (MNC) bulunması nedeni ile gemi tutulması ile sonuçlanmıştır. Bulunan uygunsuzluklar genel olarak gemi emniyeti ve personeli kapsayan 3 başlık altında toplanmaktadır (Paris Mou,2007:5):

- Gemi ve ekipmanının etkili bakım tutumu (ISM Kod Paragraf 10)
- Acil durumlara hazırlık (ISM Kod Paragraf 8)
- Büyük uygunsuzluk ve kazaların raporlanması (ISM Kod Paragraf 9)

Paris Mutabakat Zabtı üye devletlerinin 2007 yılında limanlarına uğrayan 14.182 gemiyi denetimden geçirmiş toplamda 22.877 denetim gerçekleştirmişlerdir. Bu denetimlerin % 5.46'sı gemi tutulmaları ile sonuçlanmıştır. Yapılan denetimler neticesinde araştırma örneklemini bayrak devletlerinin tutulma oranları incelendiğinde;

- Malta bayraklı gemilerin yapılan denetimlerin %4.42'sinde;
- Panama bayraklı gemilerin yapılan denetimlerin %8.78'inde;
- St.Vincent & Graenadines bayraklı gemilerin yapılan denetimlerin % 11.07'sinde
- Türk Bayraklı gemilerin yapılan denetimlerin % 6.12'sinde tutulma yaşadıkları görülmektedir.

Ayrıca yapılan denetimlerin gemi tiplerine göre dağılımları incelendiğinde tutulan gemilerin %5.55 dökme yük gemisi; %8.02 'sinin kuru yük gemisi olduğu görülmektedir. Bulunan uygunsuzlukların Emniyetli Yönetim Kodu kapsamında yıllara göre dağılımı incelendiğinde (Paris Mou,2007:10-20):

- 2005 yılında bulunan uygunsuzlukların %4.7 'si
- 2006 yılında bulunan uygunsuzlukların %4.7'si

- 2007 yılında bulunan uygunsuzlukların %6.2 'si Emniyetli Gemi Yönetimle ilgili uygunsuzluklar olarak ortaya çıkmıştır.

Yapılan denetimler neticesinde bayrak devletleri ve yetkilendirilmiş kuruluşların performans değerlendirmeleri incelendiğinde örneklem dahilinde ele alınan bayrak devletlerinin ve yetkilendirilmiş kuruluşların Paris Mou 2007 yılı yıllık raporuna göre performans değerlendirilmeleri aşağıdaki gibidir.

Tablo 6 . Araştırmaya Konu Olan Gemilerin Bayrak Devletleri ve Klas Kuruluşlarının Paris Mou 2007 Performans Değerlendirmesi

GEMİ ADI	GEMİNİN TÜRÜ	BAYRAĞI	BAYRAK DEVLETİNİN PARIS MOU TUTULMA ORANI *	GEMİNİN KLAS KURULUŞU	KLAS KURULUŞUNUN PARIS MOU TUTULMA ORANI *
MV KE	KURU YÜK	TÜRK	%6.12	NKK	% 0.50
MV EC	KURU YÜK	ST.VINCENT&THE GRENADINES	%11.07	RİNA	% 0.31
MV VD	KURU YÜK	ST.VINCENT&THE GRENADINES	%11.07	RİNA	% 0.31
MV RT	KURU YÜK	ST.VINCENT&THE GRENADINES	%11.07	RİNA	% 0.31
MV MS	KURU YÜK	PANAMA	%8.78	RİNA	% 0.31
MV ON	DÖKME KURU YÜK	PANAMA	%8.78	LL	% 0.84
MV SC	KURU YÜK	MALTA	%4.42	BV	% 0.76

*Paris Mou Annual Report, 2007

Gemi tutulmalarının %12.3 'ü doğrudan yetkilendirilmiş kuruluşların hatalarından kaynaklanırken genel eksikler, ISM ve SOLAS uygulamalarından kaynaklanmaktadır (Paris Mou,2007:21-22).

Tokyo Mutabakat Zabtı 1 Aralık 1993 yılında kurulmuştur. Bünyesinde 18 üye devlet bulunmaktadır. 2007 yılında toplamada 22.039 denetim/sörvey gerçekleştirilmiştir. Ciddi eksiklikler bulunduğu için tutulma ile sonuçlanan denetim sayısı 1239'a ulaşırken gemi tutulma oranı ortalama olarak %5.62 olarak kaydedilmiştir (Tokyo Mou,2007:9).

Tokyo Mutabakat Zabtı 2007 yılı raporunda bölge limanlarına uğrayan gemiler üzerinde yapılan denetimler neticesinde,liman devletleri tarafından bulunan genel uygunsuzluklar ve oranları şu şekilde sıralanmaktadır(Tokyo Mou,2007:14).

- Yangın önleme % 16.25
- Seyir Emniyeti % 15.15
- Can Kurtarma Araçları % 13.48
- Stabilite, yapı ve diğer ekipmanlar % 7.19
- Yükleme Hatları % 7.25
- Ism % 5.02

Tokyo Mou 2007 raporuna göre Ism kaynaklı eksiklerin oranı 2006 yılına oranla %33 artmıştır. 2007 yılı genel değerleri içerisinde Ism kaynaklı eksikler % 5.02 oranında tespit edilmiştir (Tokyo Mou,2007:27).

Tablo 7. Araştırmaya Konu Olan Bayrak Devletleri ve Klas Kuruluşlarının Tokyo Mou 2007 Performans Değerlendirmesi

GEMİ ADI	GEMİNİN TÜRÜ	BAYRAĞI	BAYRAK DEVLETİNİN TOKYO MOU TUTULMA ORANI *	GEMİNİN KLAS KURULUŞU	KLAS KURULUŞUNUN TOKYO MOU TUTULMA ORANI *
MV KE	KURU YÜK	TÜRK	% 2,86	NKK	% 2,78
MV EC	KURU YÜK	ST.VINCENT&THE GRENADINES	% 6,60	RİNA	% 6,56
MV VD	KURU YÜK	ST.VINCENT&THE GRENADINES	% 6,60	RİNA	% 6,56
MV RT	KURU YÜK	ST.VINCENT&THE GRENADINES	% 6,60	RİNA	% 6,56
MV MS	KURU YÜK	PANAMA	% 4,73	RİNA	% 6,56
MV ON	DÖKME KURU YÜK	PANAMA	% 4,73	LL	% 3,10
MV SC	KURU YÜK	MALTA	% 4,98	BV	% 3,51

* Tokyo Mou Annual Report, 2007

NKK Klas Kuruluşu tarafından yayımlanan 2007 yıllık raporunda, klase bağlı gemilerin ISM eksiklikleri bulunmaya ve tanımlanmaya çalışılmıştır. NKK klasına bağlı gemilerin %3.6 'sı 2007 yılı içerisinde ISM kod kaynaklı eksiklikler nedeni ile yetersiz bulunmuştur (NKK,2007:2).

NKK 2007 yıllık raporuna göre NKK tarafından Emniyetli Yönetim Belgesi alan gemilerden ;dökme yük gemileri % 4.8; diğer yük gemileri %3.3 (Tanker ve Yolcu Gemileri Hariç) oranlarında ISM kod kaynaklı eksiklikler yaşamışlardır (NKK,2007:2).

NKK 2007 yıllık raporuna göre bayrak devletleri ISM eksik oranları incelendiğinde; Malta % 1.2; Panama %3.4; St.Vincent & the Grenadines % 5.3 ve Türkiye % 6.0 oranından ISM kod eksikliği yaşamışlardır. Liman devleti denetimleri neticesinde en fazla ISM eksikliği bulan liman devletleri Amerika, Avustralya, Japonya, Hollanda, Belçika, İngiltere, Çin ve İtalya olarak ortaya çıkmaktadır(NKK,2007:6).

NKK 2007 yıllık raporuna göre NKK Klaslı gemilerin ISM eksikliklerinin Liman devleti denetimlerinde kaydedilmesi ile oluşan tablo aşağıdaki gibidir.

Tablo 8 . NKK Klaslı Gemilerin ISM Eksikliklerinin ISM Kod Paragraflarına Göre Dağılımı

Prg	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	99*	Toplam
2004	2	18	8	0	8	29	24	37	9	88	16	9	2	-	250
2005	3	2	4	0	4	11	16	21	21	68	2	3	0	3	158
2006	5	4	9	3	10	44	19	38	11	109	15	6	8	2	283
2007	1	4	1	2	9	26	32	27	20	92	17	7	3	0	241

*: ISM Kod gereklerine göre belirtilmemiş eksiklik

Kaynak: NKK Annual Report, 2007:9

Tablo 8’de belirtilen ISM kodun NKK klaslı gemilerde özellikle paragraf/bölgümlere göre değerlendirilmesi neticesinde şöyle bir durumun ortaya çıktığı tespit edilmiştir (NKK,2007:9):

- ISM kod eksikliği olarak paragraf 10 “Gemi Bakım Tutum” %38,2 ile en yüksek oranı oluşturmaktadır.
- ISM kod eksiklięi olarak paragraf 6 “kaynaklar ve Personel” 2007 yılı içerisinde %15,5’ten %10,8 ‘e; paragraf 8 “acil durumlara hazırlık” %13,4’ten % 11,2’ye dūřmüřtür
- ISM kod eksikliği olarak paragraf 7 “gemi operasyon ve planlarının geliştirilmesi” %6,7’den % 13,3 ‘e ; paragraf 9 “kaza, uygunsuzluk ve tehlikeli olayların rapor edilmesi ve analizi” %3,9’dan % 8,3’e yükselmiştir.
- En çok gemi tutulmasına neden olan ISM eksiklikleri %40 ile Ism kod paragraf 10 “gemi bakım tutum” %18 ile paragraf 6 “kaynaklar ve personel” ve %16 ile paragraf 8 “acil durumlara hazırlık” olarak sıralanmaktadır

Yapılan değerlendirmeler neticesinde 2007 Paris Mou Yıllık Raporu, NKK 2007 Yıllık Raporu ile sözkonusu işletmenin SMC denetimleri neticesinde en çok bulunan ISM kod eksiklikleri aşağıdaki gibi ortaya çıkmaktadır.

Tablo 9 . Araştırma Sonucu Ortaya Çıkan Gemilerin ISM Eksikliklerinin ISM Kod Paragraflarına Göre Paris MOU ve NKK yıllık Raporları ile Karşılaştırılması

PARIS MOU*	SMC Denetim Sonuçları	NKK**
Prg 10- Gemi Ve Ekipmanlarının Bakımı	Prg 10- Gemi Ve Ekipmanlarınınbakımı	Prg 10- Gemi Ve Ekipmanlarının Bakımı
Prg 8- Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma	Prg 6- Kaynaklar Ve Personel	Prg 7- Gemi Operasyon Planlarının Gelistirilmesi
Prg 9- Kaza, Uygunsuzluk Ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi Ve Analizi	Prg 11- Dokümantasyon	Prg 8- Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma

*Paris Mou Annual Report, 2007

** NKK Annual Report, 2007

Araştırma neticesinde işletme filosunda incelenen konu gemilerde en çok ortaya çıkan ilk 3 ISM kod eksiklikleri Paragraf 10-Gemi Ekipmanlarının Bakımı, Paragraf 6-Kaynaklar ve Personel, Paragraf 11-Dökümantasyon olarak Tablo 9'da görülmektedir.

Paris Mou tarafından gerçekleştirilen 2007 yıllık raporuna göre üye devlet limanlarına uğrayan gemilere yapılan denetimler neticesinde en çok ortaya çıkan eksikler ise Paragraf 10- emi Ekipmanlarının Bakımı, Paragraf 8-Acil durumlara Karşı Hazırlıklı Olma ve Paragraf 9- Kaza,Uygunsuzluk ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi olarak tespit edilmiştir.

NKK 2007 yıllık Raporuna göre ise NKK tarafında klaslanmış gemilerin yapılan denetimler neticesinde en çok Paragraf 10 - Gemi Ekipmanlarının Bakımı, Paragraf 7-Gemi Operasyon Planlarının Geliştirilmesi ve Paragraf 8-Acil durumlara Karşı Hazırlıklı Olma olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Dünya üzerinde birçok geminin Bakım ve tutum oranlarından kaynaklanan eksikler nedeni ile uygunsuz bulunduğu aşikardır.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Dünyada denizyolu taşımacılığında kullanılan yük çeşitleri içerisinde “kuru yük” olarak kategorize edilen yükler denizyolu taşımacılığının yarısından fazlasını oluşturmaktadırlar. Yük türlerine göre sınıflandırılan gemi çeşitleri de dünya filosu içerisinde toplamda en fazla paya sahip görülmektedirler. Yüksek oranlarda kişi ve tarafın temsil edildiği kuru yük taşımacılığı uluslararası kural ve uygulamalardan da bu oranda etkilemektedir. Kuru yük taşımacılığının denizyolu ile yapılan taşımacılık içindeki önemi araştırma konusu üzerinde belirleyici olmuştur. Bu nedenle araştırma çerçevesinde seçilen işletmenin filosunun araştırma konusu olan “kuru yük” kavramı içerisine giren genel kargo/kuru yük ve dökme kuru yük gemilerinden oluşması özellikle tercih edilmiştir. İşletme DOC ve seçilmiş işletme gemileri SMC denetimleri kayıtlarının incelenmesi neticesinde bulunan uygunsuzluklar sınıflandırılmış ve oranları dahilinde değerlendirmeler yapılmaya çalışılmıştır.

Yapılan araştırma ile DOC denetimi neticesinde bulunan uygunsuzluklarda ISM kodun sertifikasyon ve planlı bakım tutum maddelerinde yoğun uygunsuzluk raporlanmasının üç ana sebebi ortaya çıkmıştır:

- (1) Personel yetersizliği,
- (2) Gemilerin yaşlarının büyük olması,
- (3) Gemilerin işletme giderlerini düşük tutmak amacıyla malzeme-servis, teknik destek kısıtlaması.

İşletmede yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin % 40'ında yetersiz olarak görüldüğü ISM kod paragraf 11- Dökümantasyon konusunda; kara kadrosunda dökümantasyon kontrolü yapacak personel sayısı yetersizliğinin olduğu tespit edilmiştir. Uluslararası ticaret yapan gemilerinde 120'ye yakın sertifika bulunması, bu sertifikaların yıllık, periyodik ve yenileme işlemlerindeki aksaklıklar, personel sertifikalarının takibi ve SMS el kitabı, ISM formlarının takiplerindeki aksaklıklar ISM kod paragraph 11 başlığı altında raporlanmıştır.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %13'ünde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 10 - Gemi ve Ekipmanlarının Bakımı konusundadır. Gemiden işletmeye gelen "planlı bakım sistemi" formlarında bulunan aksaklıklar raporlanmıştır. Bu aksaklıklar, sözkonusu formlarda yazan kritik bakım tutum işlemine dair işletmeden yanıt verilmemesi veya verilse de denetleme esnasında gösterilememesi sebebiyle bulunan aksaklıklardır

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %12'sinde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 12 - Şirket Onay, Kontrol ve Değerlendirmesi konusunda işletme iç denetlemesi, yıllık değerlendirmedeki verilerin yetersizliği sebebiyle raporlanmıştır. Denetçiler, bu değerlendirmelerin daha detaylı olmasını istemektedirler.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %8'inde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 8 - Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma konusu; işletme tarafından gemilere yapılan denetlemelerin yetersizliği sebebiyle raporlanmıştır.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %6'sında yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 5 - Kaptan Yetki ve Sorumlulukları konusu gemi kaptanının sistemi gözden geçirme raporlarındaki neticelerin yetersiz ve tatmin edici olması sebebiyle raporlanmıştır.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %5'inde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 6- Kaynaklar ve Personel konusunda, özellikle gemici, yağcı kadrosunda bulunan personelin İngilizce yetersizliği sebebiyle saptanan aksaklıklar raporlanmıştır

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %5'inde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 7 -Gemi Operasyon Planlarının Geliştirilmesi konusunda, gemi operasyonlarına ilişkin bazı ISM form- Kontrol Listelerinin

yetersizliği sebebiyle saptanan aksaklıklar raporlanmıştır. Formların revize edilmesiyle aksaklık giderilmiştir.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %4'ünde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 9-Kaza, Uygunsuzluk ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi ve Analizi konusu i denetleme uygunsuzluk raporları ve gemiden gelen arıza raporlarındaki değerlendirme aksaklıkları sebebiyle raporlanmıştır. Gemilerden gelen uygunsuzluk raporlarına şirketin çözüm-cevap takibindeki aksaklıklar raporlanmıştır.

İşletme yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %4'ünde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 3-şirket Yetki ve Sorumlulukları konusu SMS el kitabı içindeki işletme organizasyon çizelgesinin yetersiz bulunması sebebiyle raporlanmıştır. Revizyon yapılarak aksaklık giderilmiştir.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %1'inde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 2-Güvenlik ve evre Koruma Politikaları konusu; gemi üzerindeki personelin şirket politikalarını tam olarak bilmemeleri sebebiyle raporlanmıştır. Personele eğitim verilerek aksaklık giderilmiştir.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %1'inde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 4-Ofiste Tayin Edilmiş Kişi (DPA) konusu, gemiden gelen bazı ISM formlarına, şirket tarafından verilen cevabın yetersiz bulunması sebebiyle raporlanmıştır. Gemiden gelen malzeme istek listelerinin temin edilmesindeki aksaklıklar sebebiyle raporlanmıştır.

İşletme; yapılan Uygunluk Belgesi denetimlerinin %1'inde yetersiz bulunduğu ISM kod paragraf 13-Sertifikalendirme ve Periyodik Onaylama konusu; DOC ve SMC'ye ilişkin yıllık ve ara denetleme dönemlerindeki uygunsuzluklar sebebiyle raporlanmıştır.

Yapılan araştırma ile SMC denetimleri neticesinde bulunan ISM kodun personel ve planlı bakım tutum maddelerinde yoğun uygunsuzluk raporlanmasında iki ana sebebi ortaya çıkmıştır;

(1) Gemilerin yaş ortalamasının 30'un üzerinde olması ve işletme bünyesine geçmeden önce düzenli bakım tutumun yapılmamış olması

(2) Gemilerdeki yaşam koşulları ve maaş skalaları sebebiyle gemilerde kaliteli personel bulundurmanın zorluğu

Filo gemilerinin %46'sının yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 10- Gemi ve Ekipmanlarının Bakımı nedenleri arasında; gemi personel kıfayetsizliği ve gemilerin yaş ortalamasının yüksek olması (>30) sebebiyle en çok bu konuda uygunsuzluk raporlanmıştır.

Filo gemilerinin %16'sının yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 6- Kaynaklar ve Personel nedenleri arasında; gemilerin yabancı bayraklı olması sebebiyle, personele gemi bayrak otoritesi tarafından yeterliliğine ilişkin verilmesi gereken 'endorsement'ların zamanında yetiştirilememesi sebebiyle bulunan uygunsuzluklar raporlanmıştır.

Filo gemilerinin %10'unun yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 11- Dokümantasyon nedenleri arasında; uluslararası ticaret yapan gemilerde 120'ye yakın sertifika bulunması ve bu sertifikaların yıllık, periyodik ve yenileme işlemlerindeki aksaklıkların raporlanmasından kaynaklanmaktadır.

Filo gemilerinin %8'inin yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 9- Kaza, Uygunsuzluk ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi ve Analizi nedenleri arasında; gemilerdeki kazaların uygun raporlanmaması ve şirkete gönderilmemesi veya gönderilse de şirketin yeterli cevabı, yorumu yapamaması neticesinde bulunan uygunsuzluklar raporlanmıştır.

Filo gemilerinin %8'inin yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 7- Gemi Operasyon Planlarının Geliştirilmesi nedenleri arasında; Konuya ilişkin ISM formlarındaki ve acil durum kontrol listelerindeki eksiklikler ve bunların gemi personeline uygulanmasındaki uygunsuzluklar raporlanmıştır.

Filo gemilerinin %4'ünün yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 8- Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma nedenleri arasında; konuya ilişkin yapılan talimlerde ve bu talimatların kayıt altına alınmasında bulunan uygunsuzluklar raporlanmıştır.

Filo gemilerinin %4'ünün yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 2- Emniyet Ve Çevre Politikası nedenleri arasında; gemi denetlemelerinde, personele işletme politikası sorulmakta ve cevap verilemediği takdirde uygunsuzluk raporlanmaktadır.

Filo gemilerinin %2'ünün yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 5- Kaptan Yetki Ve Sorumluluklar için;

(1) Kaptanın sistemi gözden geçirme raporlarının yetersiz bulunması sebebiyle bulunan uygunsuzluklar raporlanmıştır.

(2) Kaptanın "Emniyetli Yönetim El Kitabında" belirtilen yetkilerini tam bilememesi sonucunda bulunan uygunsuzluklar raporlanmıştır.

Filo gemilerinin %2'sinin yetersiz bulunduğu ISM Kod Paragraf 3- Şirket Yetki ve Sorumlulukları nedenleri arasında; Gemi personelinin, gemi içi görev, yetki, sorumluluk dağılımını tam bilememesi sonucunda bulunan uygunsuzluklar raporlanmıştır.

Yapılan uygulama neticeleri ile işletme ve işletme yönetimdeki gemilerin performansları üzerine değerlendirme yapılabilmesi sağlanmaktadır. Bu doğrultuda işletmenin geçirdiği DOC denetimleri neticesinde ciddi bir farkla eksik bulunduğu dökümantasyon konusu üzerine eğilmesi ve geçici önlemler yerine daha kalıcı

çözümler üretmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Hatta sistemin dökümantasyon konusundaki eksikliklerinin belirlenip bu konuda yeni uygulamalar geliştirilmelidir. İşletme yönetici ve yetkili kişilerinin ISM el kitabı dahilinde işletme içi kullanılan evrak ve gemilere gönderilen ya da gemilerden gelen evraklar üzerine daha gelişmiş bir takip sistemi geliştirmeleri gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Gerekli evrakların düzenli kontrolleri ve denetimleri ile denetimlerde istenildiği an kanıt olarak çıkarılabilmesi sistemin ne kadar düzenli işlediğine dair ciddi bir güven sağlayacaktır. İşletmenin özellikle evrakların takibini sistemleştirmesi, yönetimi dahilindeki gemilerdeki eksiklik hatta, olası sorunların fark edilmesinde çok ciddi önem teşkil etmektedir. Sistemin eksiksiz çalışması ve emniyetli bir işletim sistemi içerisinde insan hayatı ve doğanın korunması için en uygun yöntemin belirlenmesi gerekmektedir.

Araştırma dahilinde incelenen DOC denetim kayıtlarına göre; Rina tarafından yapılan DOC denetimleri neticesinde işletme en çok ISM kod paragraf 10-Gemi ve Ekipmanlarının Bakımı konusunda eksik bulunur iken, Türk Lloyd tarafından yapılan DOC denetimleri neticesinde ISM kod paragraf 11-Dökümantasyon konusunda eksik bulunmuştur.

İşletme gemilerinin yapılan SMC denetim neticeleri doğrultusunda ciddi bir farkla eksik bulunduğu gemi ve ekipmanlarının bakımı konusu üzerine eğilmesi ve geçici önlemler yerine, daha kalıcı çözümler üretmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda işletmenin planlı bakım tutum evrakları ve yöntemlerini gözden geçirmesi gerekmektedir. Gemilerden gelen planlı bakım tutum evrakları neticelerinde her geminin eksiklikleri belirlenmeli ve gemilerin eksik kaldıkları konularda işletme tarafından verilen teknik destek ile problem yaşanan konunun tekrarlanması engellenmelidir. Teknik yetersizlikler ve personel eksiklikleri belirlenmeli gerekir ise personele konu eksiklik dahilinde bilgi ve tecrübe kazandırılması sağlanmalıdır. Özellikle gemilerin yaşları sebebi ile gerekli bakım tutumun önemi insan hayatı ve çevre koruması konuları düşünüldüğünde ciddi önem taşıdığı görülmektedir. Gemilere gönderilen personelin işletme tarafından özenle seçilip gemilere giden personeli belirli sirkülasyon içerisinde aynı olmasına özen gösterilmesi

gerekmektedir. İşletme bu konuda özellikle dikkat etmekte ve personel departmanın özverili çalışmaları ile gemiyi bilen personelin gemilere gönderilmesinin sağlanması ile çözümler yaratılmaktadır.

Araştırma dahilindeki gemiler içerisinde geminin sınıfı ve geminin SMC'ını veren klas kuruluşu farklı olan 2 gemi bulunmaktadır. MV KE, NKK tarafından klaslanmış iken geminin SMC'sı Türk Lloyd'ndan alınmıştır. MV ON ise Lloyd's Register tarafından klaslanmış iken SMC'sı Rina tarafından onaylanmıştır. Araştırmanın literatür taraması yapılır iken bulunan problemlerden bir tanesi gemi sınıfı ile SMC sınıfının farklı olmasının yarattığı sıkıntı olarak belirtilmiştir. İşletmenin bu konu üzerine yaşanan sıkıntıları tespit edip, buna göre gerekli önlemleri ve düzeltici eylemleri yapmaları önerilmektedir.

Araştırma dahilinde incelenen SMC denetim kayıtlarına göre; Rina tarafından yapılan SMC denetimleri neticesinde gemilerin en büyük eksiklikleri ISM kod paragraf 10-Gemi ve Ekipmanlarının Bakımı konusunda iken ikinci problemleri oldukları konu ISM kod paragraf 6-Kaynaklar ve Personel olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan değerlendirmeler neticesinde işletme ve gemi temelinde emniyetli gemi yönetimi uygulamalarının tek bir işletme ve filosu ile genel bir neticeye ulaşmak ancak konu işletmenin bir değerlendirmesi olarak mümkün olmaktadır. İşletme sayısı ve yönetimdeki filo genişletilerek ülke bazında değerlendirme olanağı olabildiği bundan sonraki araştırmalar için uygulanabilecek bir çalışma olabilir.

Özellikle klas kuruluşları ile işletme ve gemi performanslarının ciddi ilişkili oldukları düşünülmektedir. Bundan sonra uygulamaya yönelecek araştırmalar için bu uyumunun olup olmadığının tespiti, ISM performanslarının klaslar bazında değerlendirilmesi, klas kuruluşlarının yıllık performans değerleri ile karşılaştırmalı analizleri konuları değerlendirilebilir. Hatta işletmelere ve armatörlere klas performansları neticesinde klas seçme önerilerinde bulunabilmesi ve seçilen klasın armatör ya da işletmenin ticari yaşantısına olan olumlu etkileri araştırılabilir.

KAYNAKLAR

Alderton, T. Ve Winchester, N. (2002). "Flag States And Safety: 1997–1999" *Maritime Policy and Managemet*. Vol. 29, No. 2: 151-62

Arezes, P.M. Ve Miguel, A.S. (2003). "The Role Of Safety Culture in Safety Performance Measurement", *Measuring Business Excellence*. Vol.7 No.4:20-28

Arslan, T. (1998). "Deniz Taşımacılığında Emniyetli Yönetim Sistemi ve Kuru Dökme Yük Gemilerinde Uygulanması", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aydın, H. (1998). "Uluslar Arası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodu ve Uygulaması", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Bak, O. A. (1999). "Denizcilik Sektöründe Risk Analizi ve Uluslar arası Güvenli Yönetim Kodu (ISM CODE)", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Bandyopadhyay D.F. (2004) "Safety Management in Ships", *IE(I) Journal*. Vol 84:45-48

Bennett, P. (2001). "Mutual Risk: P&I Insurance Clubs and Maritime Safety and Environmental Performance", *Marine Policy*, 25: 13-21

Cariou, P., Mejia, Jr. M. Q. ve Wolff, F.C. (2006). "On The Effectiveness Of Port State Control Inspections", *Transportation Research Part E*: 1-13

Carter, T. (2005), "Working At Sea And Psychosocial Health Problems", *Travel Medicine And Infectious Disease* 3: 61–65

Chen, L.(2000) “Legal And Practical Consequences Of Not Complying with ISM Code”, *Maritime Policy and Managemet.* Vol. 27, No. 3: 219-230

Clarkson Research(2004).”The Tramp Shipping Market”.Erişim:18.18.2008)
<http://www.marisec.org/shippingfacts/uploads/File/ClarksonReportFinalDraft.pdf>

Class NK (2007), Annual Report On Port State Control Related To Ism Code On Ships With SMC Issued By Class NK

Demirtabak, E. (2005). *Denizcilik Sektöründe Güvenlik ve Emniyet Uygulamaları ISPS-ISM Kod.* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Denizcilik Müsteşarlığı (2008). Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü. Deniz Kazaları İnceleme Kodu

Denktaş G.(2005). “*Kuru Dökme Yük Taşımacılığında Deniz Ticaret Filosunun Rekabet Gücü Analizi*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

D. T. O. (Deniz Ticaret Odası) (2007). Deniz Sektör Raporu, 2007. İstanbul.

Ek, A. Ve Akselsson, R.(2005). “Safety Culture On Board Six Swedish Passenger Ships”, *Maritime Policy and Managemet.* Vol. 32, No. 2 :159–176

Erdem, C. (2008). “Bayrak Devleti Uygulamaları”, Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü.

Garcia M.M.(2001). *The ISM Code: A Reexamination Of Certain Maritime Law Principles.* Montreal: Mcgill Universty. Institute Of Comperative Law

Goulielmos, A. M., Giziakis K. ; (1998), “Treatment of Uncompensated Cost of Marine Accidents In A Model of Welfare Economics”, *Disaster Prevention and Management*. Volume 7, Number 3 :183–187

Hanhan U.(2005). “*Uluslararası Denizcilikte Donatan işletmelerin Personel Seçim Ölçütleri:İzmir Bölgesi Analizi*”, Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Hetherington, C., Flin, R. ve Mearns K. (2006). “Safety in Shipping: The Human Element”. *Journal of Safety Research*. 37: 401–411

Höpfl, H. (1994). “Safety Culture, Corporate Culture”, *Disaster Prevention and Management*. Vol. 3 . No. 3: 49-58.

Hu, S., Fang, Q., Xia, H.ve Xi Y.(2006). “Formal Safety Assessment Based On Relative Risks Model In Ship Navigation”, *Reliability Engineering and System Safety*. 92: 369-377

ICS/ISF,(2008). *Number Of Ships*. Erişim: 22.07.2008

<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/number-of-ships.php>

İGEME(2008). *Ticaret İstatistikleri*. Erişim: 01.01.2008

<http://www.igeme.org.tr/stats/index.cfm>

İncaz, S. A. (1996). “*Kuru Dökme Yük Piyasasının Dökme Yük Piyasası İçindeki Yerinin Dünya ve Türkiye Açısından Analizi*”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Kesgin, R. (2002). “*Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslar Arası Sözleşme Kurallarının Türk Deniz Kuvvetleri’nde Uygulanmasının Analitik İncelenmesi*”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kopacz, Z., Morgas, W. ve Urbanski, J. (1999). “The Maritime Safety System, its Main Components and Elements”, *The Journal Of Navigation*.Vol. 54:199-211

Li, K. X. Ve Wonham, J. (2001). “Maritime Legislation: New Areas For Safety of Life At Sea”, *Maritime Policy and Managemet*. Vol. 28, No. 3,:225- 234

Marlow, P. B. Ve Roberts, S. E. (2002). “Casualties in Dry Bulk Shipping (1963–1996)”. *Marine Policy* . 26 :437–450

Nas, S. (2006). “*Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması*”, Yayınlanmamış Doktora Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Paris MOU (2007) *Annual Report On Port State Control* ,2007

Pun,K.F., Yam, R.C.M. Ve Lewis, W. G.(2003). “Safety Management System Registration in The Shipping Industry”, *International Journal Of Quality & Reliability Management*. Vol. 20 No. 6: 704-721

Talley, W. K., Jin D., Ve Powell, H. K.(2006). “Determinants of The Severity of Passenger Vessel Accidents”, *Maritime Policy and Managemet*. Vol. 33, No. 2: 173–186

Talley, W. K., Jin D., Ve Powell, H. K.(2005). “Determinants Of Crew Injuries in Vessel Accidents”, *Maritime Policy and Managemet*. Vol. 32. No. 3: 263–278

Talley, W. K.(1999). “The Safety Of Sea Transport: Determinants Of Crew Injuries”, *Applied Economics*, 31: 1365–1372

Taylan, M. (1999) “Güvenli Gemi İşletmeciliği ve ISM Kodu”

Thébault,L.(2004). “Maritime Safety Culture in Europe”, *Managerial Law*, Volume 46 Number 1:1-59

Tokyo MOU (2007) *Annual Report On Port State Control In The Asia-Pasific Region*, 2007

UNCTAD (2007). *Review of Maritime Transport 2007*, Geneva,United Nations

Wang, J.(2001). “The Current Status and Future Aspects in Formal Ship Safety Assessment”, *Safety Science*. 38:19-30

Yalçın, C. 20.12.2003. *Deniz Kazalarının Araştırılması*.
http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/C_YALCIN_20_12_2003_Deniz_Kazalari.htm.Erişim.20.08.2008.

Zekos, G.. I.(2000). *Safety At Sea And Air Transport Under EU Law*. *Managerial Law* Volume 42 Number 3: 1-19

EKLER

EK1. DOC DENETİMLERİNİN DETAYLARI - DEVAMI

KLAS	TARİH	PARA. NO	PARAGRAF AÇIKLAMASI
TL	02.11.2004	11	DOKÜMANTASYON
TL	02.11.2004	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	11	DOKÜMANTASYON
TL	04.08.2005	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
TL	04.08.2005	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
TL	30.10.2006	5	KAPTAN YETKİ VE SORUMLULUKLARI
TL	30.10.2006	8	ACİLDURUMLARA KARŞI HAZIRLIKLIL OLMA
RINA	30.11.2006	2	GÜVENLİK VE ÇEVRE KORUMA POLİTİKALARI
RINA	30.11.2006	5	KAPTAN YETKİ VE SORUMLULUKLARI
RINA	30.11.2006	9	KAZA, UYGUNSUZLUK VE TEHLİKELİ OLAYLARIN RAPOR EDİLMESİ VE ANALİZİ
RINA	30.11.2006	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
RINA	30.11.2006	11	DOKÜMANTASYON
RINA	30.11.2006	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
RINA	30.11.2006	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
RINA	30.11.2006	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
RINA	11.10.2007	3	ŞİRKET YETKİ VE SORUMLULUKLARI
RINA	11.10.2007	5	KAPTAN YETKİ VE SORUMLULUKLARI
RINA	11.10.2007	11	DOKÜMANTASYON
RINA	16.01.2008	8	ACİLDURUMLARA KARŞI HAZIRLIKLIL OLMA
RINA	16.01.2008	8	ACİLDURUMLARA KARŞI HAZIRLIKLIL OLMA
RINA	16.01.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
RINA	16.01.2008	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
RINA	16.01.2008	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ
RINA	06.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
RINA	06.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
RINA	06.06.2008	12	ŞİRKET ONAY, KONTROL VE DEĞERLENDİRMESİ

EK2. SMC DENETİMLERİNİN DETAYLARI

GEMİ ADI	KLASI	TARİH	PARA. NO	PARAGRAF AÇIKLAMASI
MV EC	RINA	24.10.2007	2	EMNİYET VE ÇEVRE POLİTİKASI
MV EC	RINA	24.10.2007	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV EC	RINA	24.10.2007	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV EC	RINA	24.10.2007	11	DOKÜMANTASYON
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	2	EMNİYET VE ÇEVRE POLİTİKASI
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	7	GEMİ OPERASYON PLANLARININ GELİŞTİRİLMESİ
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV KE	TURK LOYDU	25.03.2008	11	DOKÜMANTASYON
MV MS	RINA	14.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV MS	RINA	14.03.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV ON	RINA	07.11.2007	9	KAZA, UYGUNSUZLUK VE TEHLİKELİ OLAYLARIN RAPOR EDİLMESİ VE ANALİZİ
MV ON	RINA	07.11.2007	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV ON	RINA	07.11.2007	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV ON	RINA	07.11.2007	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV ON	RINA	07.11.2007	11	DOKÜMANTASYON
MV RT	RINA	12.06.2007	5	KAPTAN YETKİ VE SORUMLULUKLARI
MV RT	RINA	12.06.2007	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV RT	RINA	12.06.2007	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	3	ŞİRKET YETKİ VE SORUMLULUKLARI
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	7	GEMİ OPERASYON PLANLARININ GELİŞTİRİLMESİ
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	8	ACİLDURUMLARA KARŞI HAZIRLIKLIL OLMA
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	8	ACİLDURUMLARA KARŞI HAZIRLIKLIL OLMA
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	9	KAZA, UYGUNSUZLUK VE TEHLİKELİ OLAYLARIN RAPOR EDİLMESİ VE ANALİZİ
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI

EK2. SMC DENETİMLERİNİN DETAYLARI – DEVAMI

GEMİ ADI	KLASI	TARİH	PARA. NO	PARAGRAF AÇIKLAMASI
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	11	DOKÜMANTASYON
MV SC	B.VERITAS	17.01.2008	11	DOKÜMANTASYON
MV VD	RINA	10.06.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV VD	RINA	10.06.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV VD	RINA	10.06.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV VD	RINA	10.06.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV VD	RINA	10.06.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV VD	RINA	10.06.2008	6	KAYNAKLAR VE PERSONEL
MV VD	RINA	10.06.2008	7	GEMİ OPERASYON PLANLARININ GELİŞTİRİLMESİ
MV VD	RINA	10.06.2008	7	GEMİ OPERASYON PLANLARININ GELİŞTİRİLMESİ
MV VD	RINA	10.06.2008	9	KAZA, UYGUNSUZLUK VE TEHLİKELİ OLAYLARIN RAPOR EDİLMESİ VE ANALİZİ
MV VD	RINA	10.06.2008	9	KAZA, UYGUNSUZLUK VE TEHLİKELİ OLAYLARIN RAPOR EDİLMESİ VE ANALİZİ
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI
MV VD	RINA	10.06.2008	10	GEMİ VE EKİPMANLARININ BAKIMI