

İZMİR DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDE
LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ KAPSAMINDA
TÜRKİYE’NİN DURUM ANALİZİ

ÖZGE ERCAN

Kasım, 2010

İZMİR

**AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDE LİMAN
DEVLETİ KONTROLÜ KAPSAMINDA
TÜRKİYE’NİN DURUM ANALİZİ**

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Anabilim Dalı, Kıyı Bölgesi Yönetimi

Özge ERCAN

Kasım, 2010

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV SONUÇ FORMU

ÖZGE ERCAN tarafından **PROF. DR. FUNDA YERCAN** yönetiminde hazırlanan “**AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN DURUM ANALİZİ**” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Funda YERCAN
Danışman

Doç.Dr. Serhan TANYEL

Jüri Üyesi

Doç.Dr. Gökdeniz NEŞER

Jüri Üyesi

Prof.Dr. Mustafa SABUNCU

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Çalıőmamda bana destek olup yol gösteren danıőmanım ve değerli hocam Sayın Prof. Dr. Funda YERCAN'a, hep yanımda olup desteklerini benden esirgemeyen aileme ve tüm arkadaşlarıma teőekkürü bir borç bilirim.

Özge ERCAN

AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİNDE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN DURUM ANALİZİ

ÖZ

Günümüzde deniz ticaretinin önemli unsurundan biri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği (AB) politikaları çerçevesinde Denizcilik ve Liman Devleti Kontrol sistemiyle ilgili standartlar ve şartlar belirlenerek, gemilerin bu şartlara uyumu ile denizel çevrenin deniz ulaşımı sebebiyle kirlenmesinin en aza indirilmesi, güvenli ve emniyetli deniz ulaşımı amaçlanmaktadır.

Türkiye’nin AB üyeliği yolundaki hazırlık sürecinde AB denizcilik politikaları ve ilgili müktesebatına uyumu önem arz etmektedir.

Türkiyede denizcilikle ilgili hedef ve politikaları belirleyen, gerekli düzenleme ve denetlemeleri yapan kamu otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı, 2003 yılından günümüze kadar geçen zamanda AB uyum kapsamında uluslararası sözleşmelere taraf olunması, müktesebatın AB müktesebatıyla uyumlaştırılması yönünde çıkarılan kanun ve yönetmelikler ve yaptığı diğer çalışmalar ile Liman Devleti Kontrolüne ilişkin önemli bir ilerleme kaydetmiş olup, uyum için yapılacaklar konusunda da hedeflerini belirlemiş ve çalışmalarına devam etmektedir.

Bu çalışmada Avrupa’daki deniz güvenliğine ve liman devleti kontrollerine değinilmiş, Türkiyenin Liman Devleti Kontrolü konusundaki çalışmaları, yaptıkları ve yapmayı hedefledikleri ele alınarak, Türkiyenin Liman Devleti Kontrolü kapsamında mevcut durumu ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Liman Devleti Kontrolü, Bayrak Devleti Kontrolü, Avrupa Birliği, Denizcilik

ANALYSIS OF THE POSITIONING OF TURKEY IN PORT STATE CONTROL DURING THE EUROPEAN UNION COMPLIANCE PROCESS

ABSTRACT

Nowadays, within the framework of the policies of International Maritime Organisation(IMO) and European Union, standards and requirements relevant to Shipping and Port State Control, are specified and legislated, in this way it is aimed to the ships complying with these regulations, minimization of the pollution from the ships, safe and secure marine transportation.

On the way of EU Memberships, Turkey has to adapt it's legislation.

Undersecretariat of Maritime Affairs, a public authority, which sets the goals about maritime issues, regulates and controls, from 2003 until today with its works aimed to the compliance with the EU makes progress and on this way it will go on it's works.

In this study; it is mentioned maritime safety and port state control at Europe and analized of the positioning of Turkey in Port State Control during the European Union compliance process.

Keywords: Port State Control, Flag State Control,European Union, Maritime

İÇİNDEKİLER

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT.....	v
BÖLÜM BİR - GİRİŞ.....	1
BÖLÜM İKİ - TANIMLAR.....	4
2.1 Bayrak Devleti.....	4
2.2 Klas Kuruluşları	5
2.3 Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS)	7
2.4 Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO).....	7
2.4.1 IMO Tarihi,Yapısı ve Çalışmaları	7
2.4.2 IMO Sözleşmeleri.....	14
2.4.2.1 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, (SOLAS 74)	16
2.4.2.2 Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78).....	17
2.4.2.3 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslar arası Kuralları Sözleşmesi 1972 (COLREG 72).....	20
2.4.2.4 Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1966 (LOAD LINES 66)	20
2.4.2.5 Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (TONNAGE 69).....	22
2.4.2.6 Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW 78).....	22
2.4.2.7 Ticari Gemilerde Uyulması Gerekli Asgari Normlar Hakkında 147 sayılı Sözleşme (ILO 147)	23

2.5 Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)	24
BÖLÜM ÜÇ - BAYRAK DEVLETİ UYGULAMALARI	26
3.1 Bayrak Devletinin Yükümlülükleri	26
3.2 Bayrak Devletinin Yaptırımları.....	28
3.3 Bayrak Devleti Adına Klas Kuruluşlarınca Yapılan Zorunlu Sörveyler...	30
3.4 Bayrak Devleti ve Sicile Kayıt ve Kolay Bayrak Kavramı.....	34
3.4.1 Ulusal Bayrak	35
3.4.2 Sözde Ulusal Bayrak	37
3.4.2.1 İkinci Sicil.....	37
3.4.2.2 Bağımlı Devlet Sicili	38
3.4.3 Uluslararası Bayrak	40
3.4.4 Sahte Ulusal Bayrak	40
3.5 Bayrağı Terk ya da Başka Bayrağa Kayıt	41
BÖLÜM DÖRT - LİMAN DEVLETİ UYGULAMALARI.....	43
4.1 Liman Devleti Kontrolü	43
4.2 Liman Devleti Kontrollerinde Teftiş Prosedürleri	44
4.3 Liman Devleti Kontrollerine İlişkin Bölgesel Anlaşmalar	44
4.3.1 Paris MOU (Paris Liman Devleti Kontrolü Anlaşması).....	47
4.3.2 Akdeniz MOU (Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)	51
4.3.3 Karadeniz MOU (Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)	53
4.3.4 Latin Amerika MOU (Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)	56
4.3.5 Tokyo MOU (Tokyo Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması) ..	58
4.3.6 Riyad MOU (Riyad Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)	61
4.3.7 Hint Okyanusu MOU (Hint Okyanusu Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması).....	63

4.3.8 Karayip MOU (Karayip Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)	65
4.3.9 Abuja MOU (Batı ve Orta Afrika Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)	66

BÖLÜM BEŞ – AB’DE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI.....68

5.1 Mevcut Düzenlemeler ve Yönergeler	68
5.2 Erika III Deniz Emniyeti Paketi	69
5.2.1 .Klas Kuruluşların Denetimi.....	70
5.2.2 Deniz Trafiğinin İzlenmesi.....	71
5.2.3 Deniz Kazalarının Soruşturulması.....	72
5.2.4 Deniz Kazalarında Yolcuların Uğradığı Zararın Tazminine İlişkin Yükümlülükler	73
5.2.5 Gemi Sahiplerinin Deniz Alacaklarına İlişkin Sigorta Sorumlulukları	74
5.2.6 Bayrak Devleti Sorumlulukları.....	74
5.2.7 Liman Devleti Kontrolü ve Yeni Denetleme Rejimi (NIR)	75

BÖLÜM ALTI - TÜRKİYE’DE BAYRAK DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI.....91

6.1 Denizcilik Müsteşarlığı	91
6.1.1 .Denizcilik Müsteşarlığının Görevleri	92
6.1.2 Denizcilik Müsteşarlığının Amaçları.....	94
6.1.3 Denizcilik Müsteşarlığınca Liman Devleti Kontrolüne ilişkin Amaçlara Yönelik Çalışmalar.....	97
6.2 Türkiyede Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşlar	101
6.3 Türkiyede İkinci Sicil Uygulamaları.....	104
6.4 Türkiye’nin Bayrak Devleti Kontrolü Kapsamında Değerlendirilmesi	105

BÖLÜM YEDİ – TÜRKİYE’DE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI.....110

7.1 Türkiye’nin Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Değerlendirilmesi	110
7.2 AB Müktesebatına Uyum Kapsamında Yapılan Düzenlemeler.....	111
7.2.1 Taraf Olunan Uluslararası Sözleşmeler.....	111
7.2.2 Türkiye’de Liman Devleti Kontrolünün Dayanağı Olan Diğer Düzenlemeler.....	112
7.2.2.1 Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği	114
7.2.3 AB Müktesebatına Uyum Kapsamında Yapılması Gereken Düzenlemeler.....	115
7.2.3.1 Deniz Emniyeti Kanunu.....	115
7.2.3.2 2872 sayılı Çevre Kanunu’nda ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda Değişiklik Yapılması.....	116
7.2.3.3 Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmelik .	117

BÖLÜM SEKİZ – SONUÇ118

KAYNAKLAR120

EKLER.....133

EK-1 Ülkelerin IMO Sözleşmelerini Kabul Durumları.....	133
EK-2 Kısaltmalar	136
EK-3 Tablolar.....	139

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Sanayileşme, teknolojideki gelişmeler ve ulusal ekonomilerdeki serbestleşme sayesinde ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılması gibi faktörler dünya ticaretinde ithal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazlasının denizyoluyla taşınmasında etken olmuştur.

Denizyoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacminin artması bir yandan dünya ekonomisini olumlu etkilerken ; diğer yandan deniz taşımacılığında trafiğin artması ve bunun sonucunda deniz kazaları ve denizel çevre kirliliğinde artış gibi sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu olumsuzlukların hem dünya ticaretindeki ekonomik etkilerini hem de denizlerdeki çevresel etkilerini en aza indirmek için; seyir güvenliği, emniyeti ve denizel çevrenin korunması açılarından denizyolunu kullanan devletlerin gerek kendi bayraklarındaki gemilerin seyir öncesi denetimi gerekse limanlarına gelen gemilerin denetimi ve bu denetimlerin denizcilikle doğrudan ya da dolaylı ilişkisi olan devletlerce belirlenmiş ve kabul edilmiş uluslararası standartlara göre yapılması zorunlu hale gelmiştir.

Birleşmiş Milletlerin uzman bir organı olan IMO (International Maritime Organization-Dünya Denizcilik Örgütü)'nun çıkardığı yönergeler ve alınan kararlar ve imzalanan sözleşmelerin yanında Avrupa Birliği tarafından hazırlanan Avrupa Parlamentosu Konsey Yönergeleri de deniz güvenliği, seyrüsefer verimi ve deniz araçlarının oluşturduğu kirliliğin kontrolü ve önlenmesiyle ilgili AB uygulamalarında esas teşkil eden mevzuatlardır.

Bu mevzuatlarda oluşturulan kuralları ve çıkarılan sözleşmeleri uygulamak devletlerin sorumluluğunda olup, öncelikle Bayrak Devleti Kontrolü sağlanması amaçlanmakla birlikte; Bayrak Devleti Kontrollerinin uygulamalarda yetersiz kalması; daha sıkı önlemler alınmasını ve Bayrak Devleti Kontrolüne destek olan Liman Devleti Kontrolü uygulamalarına yönelik gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

Bu çalışmanın amacı; Liman Devleti Kontrolüne ilişkin AB politikalarına,yapılan çalışmalara, mevzuata, mevcut uygulamalara, ilgili uluslararası kurumlarla olan

bağına değinerek, Liman Devleti Kontrolü kapsamında Türkiye'deki mevcut uygulamaları ve mevzuatı incelemek, AB üyeliğı için şart olan müktesebatta gerekli uyumun sağlanmasına yönelik yapılmış olan çalışmaları ve yapılması gerekenleri ortaya koymaktır.

Bu çerçevede, çalışma yedi bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde çalışmanın amacına ilişkin açıklamalar yer almaktadır.

İkinci bölüm; Bayrak Devleti, Klas Kuruluşları, IMO ve IMO sözleşmeleri, EMSA, IACS, gibi konuyla ilgili bazı kavramların tanımlarından oluşmaktadır.

Üçüncü bölümde; Bayrak Devleti yaptırım ve yükümlülükleri tanımlanmış, sicile kayıt durumlarına göre bayrak devleti tiplerine değinilmiştir.

Dördüncü Bölüm; Liman Devleti Kontrolü tanımına ve bölgesel anlaşmalara ilişkin bilgileri içermektedir.

Beşinci Bölümde; Avrupa Birliğı'nde Liman Devleti Kontrolü uygulamaları ve Erika III Deniz Emniyeti Paketine ilişkin hususlar incelenmiştir.

Altıncı bölümde ise Türkiye'deki Bayrak Devleti uygulamaları kapsamında Denizcilik Müsteşarlığı ve görevleri ile yaptığı çalışmalar irdelenmiştir.

Yedinci bölümde Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolü Uygulamalarına ilişkin ilgili mevzuat, AB uyum kapsamında yapılan düzenlemeler ve gelişmelere değinilmiştir.

Sekizinci bölümde Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolü kapsamında AB müktesebatına uyum kapsamında yapması gereken hususlara ilişkin sonuçlar irdelenmiştir.

AB'nin uluslararası denizcilik sektörü ve deniz güvenliği konusundaki etkin konumu, denizcilik devleti olmayı hedefleyen Türkiye'nin sektörle ilgili olarak AB tarafından belirlenmiş kriterlere uymasını zorunlu kılmaktadır.

AB'deki mevzuat, uygulamalar ve yapılanma incelenerek, Erika III Güvenlik Paketi ve paket kapsamındaki Yeni Denetim Rejimi (NIR) ile ilgili 2011 yılında yürürlüğe girecek olan yeni müktesebata ait ayrıntılara değinilmiştir.

Bu çalışmada Liman Devleti Kontrolü konusunda Türkiye'deki uygulamalar ve zaman içinde sağlanan gelişmelere ve Türkiye'nin denizcilikle ilgili otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı'nın geleceğe dönük hedef ve stratejilerine değinilirken AB uyum kapsamında yapılması gerekenler irdelenmiştir.

BÖLÜM İKİ

TANIMLAR

Deniz güvenliği, seyrüsefer verimi ve deniz araçlarının oluşturduğu kirliliğin kontrolü ve önlenmesine yönelik yapılan çalışmaları anlayabilmek için öncelikle konuyla doğrudan bağı olan bazı tanımlamaları yapmak gerekmektedir.

2.1 Bayrak Devleti

Bayrak Devleti; kendi bayrağı altında tescilli olan ticari gemiler üzerinde düzenleyici kurallar uygulayan ilgili otoriteyi temsil eder.

Deniz araçlarının uyması gereken uluslararası kriterlerin belirlendiği IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler, AB yönergeleri, ek protokoller ve kararlar Bayrak Devletlerine kendi siciline kayıtlı bulunan veya kontrolünde olan gemileri ilgili konularda düzenli aralıklarla denetleme yükümlülüğü getirmektedir. Bu yükümlülük Bayrak Devleti kontrolü olarak tanımlanmaktadır.

Bayrak Devleti Kontrolünün amacı; denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi hususlarında ulusal ve uluslararası sözleşmeler, kanun, kural, düzenleme, kod, sirküler ve diğer metinler uyarınca Bayrak Devletlerinin kendi bayrağını taşıyan gemilerin yapım, onarım tadilat ve kullanım aşamalarında yapılması gerekli test, muayene, onay ve belgelendirme hizmetlerinin ve bu hizmetleri idare adına yürütecek klas kuruluşların kriterlere uygunluğunu sağlamaktır.

Bayrak Devletlerinin genel kabul görmüş uluslararası kurallar, usuller ve uygulamalarda tanımlanmış olan düzenlemeleri kendi bayrağındaki gemilere uygulaması için öncelikle etkili bir ulusal denizcilik idaresine sahip olması gerekir. Bu idare; finansal yeterliliğin yanında, işinin ehli ve deneyimli, uygun kadro, dünya genelindeki kurallara göre kendi bayrağı altındaki gemilerin tescili ve idaresi, kanuni sorumlulukları açısından yetkilendirdiği kuruluşları etkin bir şekilde izlemesi için uygun kaynaklara ve yeterliliğe sahip olmalıdır.

Mevcut düzenleyici sistem, Bayrak Devletine denetim, inceleme ve belgelendirme yükümlülüğünü özel kuruluşlara devretmesine izin vermektedir.

Belirli şartlar altında yapılan sözleşmelerle tanınmış klas kuruluşlara yetkisinin tamamının ya da bir kısmının devri halinde dahi uygulamalardan Bayrak Devleti sorumludur.

2.2 Klas Kuruluşları

Deniz sigortacıları ve gemi sahiplerinin, sigorta koruması altındaki gemilerin tekne ve ekipmanlarının bağımsız denetimi için 18. Yüzyılda geliştirdikleri sistem olan Klas Kuruluşları, gemilerinin değerini belirleme ve sınıflamanın yanında denetleme işlerini de yaparak ilgili ülkenin idareleri tarafından deniz emniyetinin sağlanması için yetkilendirilen, gemilerin inşa aşamasında ve sonrasında, denetimlerini düzenleyen ve geminin tekne ve makine dizaynına tavsiyelerde bulunan, teknik standartları koymak ve uygulamak için kurulmuş olan organize kuruluşlardır.

Dünyada ellinin üzerinde klaslama yapan kuruluş olup bunların önemlileri ve üye olduğu birlikler Tablo 2.1.'de verilmiştir.

Bu klas kuruluşların sadece 13 tanesi Avrupa topluluğu tarafından tanınmış kuruluş olup, tanınmış klas kuruluşlarının listesi şu şekildedir:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)
- Hellenic Register of Shipping (HRS)

— Registro Internacional Naval, SA (RINAVE)

— Polish Register of Shipping (PRS)

Tablo 2.1 Klas Kuruluşlar (http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society)

Name	Kısaltma	Tarih	Merkez	IACS	EMSA
Lloyd's Register of Shipping	LR	1760	Londra	x	x
Bureau Veritas	BV	1828	Paris	x	x
Registro Italiano Navale	RINA	1861	Cenova	x	x
American Bureau of Shipping	ABS	1862	Houston	x	x
Det Norske Veritas	DNV	1864	Oslo	x	x
Germanischer Lloyd	GL	1867	Hamburg	x	x
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	1899	Tokyo	x	x
Russian Maritime Register of Shipping	RS	1913	St. Petersburg	x	x
Hellenic Register of Shipping	HR	1919	Pire	-	x
Polish Register of Shipping	PRS	1936	Gdansk	-	x
Croatian Register of Shipping	CRS	1949	Split	-	-
China Corporation Register of Shipping	CR	1951	Taipei	-	-
China Classification Society	CCS	1956	Pekin	x	x
Korean Register of Shipping	KR	1960	Daejeon	x	x
Türk Loydu	TL	1962	Istanbul	-	-
Biro Klasifikasi Indonesia	BKI	1964	Jakarta	-	-
Registro Internacional Naval	RINAVE	1973	Lisbon	-	x
Indian Register of Shipping	IRS	1975	Mumbai	x	-
International Naval Surveys Bureau	INSB	1977	Pire	-	-
Asia Classification Society	ACS	1980	Tahran	-	-
Brazilian Register of Shipping	RBNA	1982	Rio de Janeiro	-	-
International Register of Shipping	IROS	1993	Miami	-	-
Ships Classification Malaysia	SCM	1994	Shah Alam	-	-
Dromon Bureau of Shipping	DBS	2003	-	-	-
Iranian Classification Society	ICS	2007	Tahran	-	-

2.3 Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS)

1968 yılında yedi klas kurumu tarafından kurulan IACS; IMO için tavsiyeler geliştirmesi için verilen bir sivil örgüttür. Diğer bir deyişle IMO tarafından danışma statüsü verilen ve kurallar geliştiren ve uygulayan gözlemci statüsündeki tek sivil örgüttür. Bu kuralların niteliği SOLAS'da belirlenmiştir.

Dünya çapında 50 den fazla organizasyon klas kuruluşu olarak aktivitede bulunurlar. Bu organizasyonlardan ancak 11 adeti IACS üyesidir. Dünya filosunun çok büyük bir bölümünün klaslaması bu 11 kuruluş tarafından yapılmaktadır:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Indian Register of Shipping (IRS)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

2.4 Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

2.4.1 IMO Tarihi, Yapısı ve Çalışmaları

Bir geminin mülkiyet ve yönetim zinciri pek çok devleti kapsayabilir ve gemiler çoğunlukla ekonomik ömürlerini kendi siciline kayıtlı olduğu devletten uzakta, farklı yetki sınırları arasında hareket ederek tamamlarlar. Gemiler bu hareketlerini güvenli ve emniyetli koşullar altında yaparken ,denizel çevre açısından tehdit oluşturmaması gerekmektedir. Bu yüzden, deniz taşımacılığını düzenlemek için herkes tarafından benimsenen ve kabul edilen uluslararası standartların gerekliliği doğmuştur.

Bu amaçla; 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de yapılan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı'nda kabul edilen bir konvansiyon ile temelleri atılan, 1958

yılında IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization-Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü) adıyla resmen çalışmalarına başlayan ve 1982 yılında ismi değişen IMO (International Maritime Organization-Uluslararası Denizcilik Örgütü), Birleşmiş Milletlerin, deniz güvenliğini geliştirmek ve deniz araçlarından doğan kirliliği önlemek üzere kurulmuş olan uzman ajansıdır.

IMO'nun temel felsefesi “temiz denizlerde güvenli,emniyetli ve etkin taşımacılık” olup; bu amaca yönelik olarak deniz güvenliği, uluslararası sularda seyir emniyeti, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası ve donanımı ile trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik amacıyla faaliyet göstermekte, özellikle uluslararası sözleşmelerin benimsenmesi ve uygulanması çerçevesinde çalışmalarını sürdürmektedir.

BM'nin Uzman bir kurumu olup, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olan IMO 169 üye devletten ve 3 ortak üye devletten oluşur.(Tablo 2.2.)

Tablo 2.2 IMO Üye Devletleri ve Ortak Üyeler (<http://www.imo.org/>)

DEVLET	Üyelik Yılı	DEVLET	Üyelik Yılı
Almanya	1959	Fransa	1952
Amerika Birleşik Devletleri	1950	Gabon	1976
Angola	1977	Gambiya	1979
Antigua ve Barbuda	1986	Gana	1959
Arjantin	1953	Gine	1975
Arnavutluk	1993	Gine-Bissau	1977
Avustralya	1952	Grenada	1998
Avusturya	1975	Guatemala	1983
Azerbeycan	1995	Guyana	1980
Bahamalar	1976	Güney Afrika	1995
Bahreyn	1976	Güney Kore	1962
Bangladeş	1976	Gürcistan	1993
Barbados	1970	Haiti	1953
Belçika	1951	Hırvatistan	1992
Belize	1990	Hindistan	1959
Benin	1980	Hollanda	1949
Birleşik Arap Emirlikleri	1980	Honduras	1954
Bolivya	1987	Irak	1973

DEVLET	Üyelik Yılı	DEVLET	Üyelik Yılı
Bosna ve Hersek	1993	İran	1958
Brezilya	1963	İrlanda	1951
Brunei Sultanlığı	1984	İspanya	1962
Bulgaristan	1960	İsrail	1952
İngiltere	1949	İsveç	1959
Cape Verde	1976	İsviçre	1955
Cezayir	1963	İtalya	1957
Cibuti	1979	İzlanda	1960
Cook Adaları	2008	Jamaika	1976
Çek Cumhuriyeti	1993	Japonya	1958
Çin	1973	Kamboçya	1961
Danimarka	1959	Kamerun	1961
Dominika	1979	Kanada	1948
Dominik Cumhuriyeti	1953	Katar	1977
Ekvator	1956	Kazakistan	1994
Ekvatorial Gine	1972	Kenya	1973
El Salvador	1981	Kıbrıs	1973
Endonezya	1961	Kiribati	2003
Eritre	1993	Kolombiya	1974
Estonya	1992	Komor adaları	2001
Etyopya	1975	Kongo Demokratik Cumhuriyeti	1973
Fiji	1983	Kongo Demokr. Cum. (eski Zaire)	1975
Finlandiya	1959	Kosta Rika	1981
Fildişi Sahilleri	1960	Kuveyt	1960
Filipinler	1964	Kuzey Kore	1986
Küba	1966	Samoa	1996
Letonya	1993	San Marino	2002
Liberya	1959	Sao Tome ve Principe	1990
Libya	1970	Senegal	1960
Litvanya	1995	Seyşeller	1978
Lübnan	1966	Sırbistan	2000
Lüksemburg	1991	Sierra Leone	1973
Macaristan	1970	Singapur	1966
Madagaskar	1961	Slovakya	1993
Makedonya	1993	Slovenya	1993
Malavi	1989	Solomon Adaları	1988
Maldivler	1967	Somali	1978
Malezya	1971	Sri Lanka	1972
Malta	1966	Sudan	1974
Marshall Adaları	1998	Surinam	1976
Mauritius	1978	Suriye	1963
Meksika	1954	Suudi Arabistan	1969
Mısır	1958	Şili	1972
Moğolistan	1996	Tanzanya	1974
Moldova	2001	Tayland	1973

DEVLET	Üyelik Yılı	DEVLET	Üyelik Yılı
Monako	1989	Timor-Leste	2005
Montenegro	2006	Togo	1983
Moritanya	1961	Tonga	2000
Morocco	1962	Trinidad ve Tobago	1965
Mozambik	1979	Tunus	1963
Myanmar	1951	Tuvalu	2004
Namibya	1994	Türkiye	1958
Nepal	1979	Türkmenistan	1993
Nijerya	1962	Uganda	2009
Nikaragua	1982	Ukrayna	1994
Norveç	1958	Umman	1974
Pakistan	1958	Uruguay	1968
Panama	1958	Ürdün	1973
Papua Yeni Gine	1976	Vanuatu	1986
Paraguay	1993	Venezuela	1975
Peru	1968	Vietnam	1984
Polonya	1960	Yemen	1979
Portekiz	1976	Yeni Zelanda	1960
Romanya	1965	Yunanistan	1958
Rusya	1958	Zimbabve	2005
Saint Kitts ve Nevis	2001		
Saint Lucia	1980	ORTAK ÜYELER	Üyelik Yılı
Saint Vincent ve Grenadinler	1981	Hong Kong, Çin	1967
		Macao, Çin	1990
		Faroe Adaları (Danimarka)	2002

IMO; Meclis, Konsey, Sekreteryä, Komiteler ve Alt Komitelerden oluşmaktadır.

Meclis

Örgütün yasama organıdır. Bütün üye devletlerden oluşur ve normalde iki yılda bir toplanır, ancak gerektiğinde olağanüstü oturumlar da yapabilir. Çalışma programını onaylamakla, bütçeyi oylamakla ve örgütün finansal düzenlemelerini belirlemekle yükümlü olan Meclis aynı zamanda Konseyi seçer.

Konsey

Örgütün yürütme organıdır ve Meclisin olağan oturumlarında iki yıl için seçilir. Meclise bağlı olarak örgütün işlerini denetler. Meclis oturumları arasındaki iki yıllık

süreçte; yalnızca Meclis'e mahsus olan üye devletlere deniz güvenliği ve kirlilik önlemeyle ilgili tavsiye kararları almak dışında Meclisin bütün görevlerini Konsey yürütür. Konsey aynı zamanda örgütün organları arasındaki koordinasyonu sağlamak, örgütün taslak çalışma programını ve bütçe tahminlerini Meclise iletmek, komitelerden ve diğer organlardan raporlar ve teklifler alarak, bunlar hakkındaki yorum ve tavsiyelerle birlikte Meclise ve üye devletlere iletmek, Meclisin de onayıyla Genel Sekreteri atamak; örgütün diğer örgütlerle ilişkileri hakkında, Meclisin de onayıyla düzenlemeler ve anlaşmalar yapmakla yükümlüdür.

(A) 10 üye, Uluslararası deniz taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasında en büyük paya sahip devletlerden,

(B) 10 üye, Uluslararası deniz ticaretinde büyük paya sahip diğer devletlerden,

(C) 20 üye, A ve B kategorilerinden seçilmeyen, deniz taşımacılığında ve seyrüseferinde özel çıkarları bulunan ve Konseye seçilmeleri dünyanın bütün önemli coğrafi bölgelerinin temsilini sağlayacak devletlerden,

olmak üzere Konseyi oluşturacak 40 üye, Meclisin iki yılda bir yapılan olağan toplantılarında iki yıllık bir süreç için oylama ile seçilmektedir.

Sekreteryaya

IMO sekreteryası; Meclisin de onayıyla Konseyin atadığı Genel Sekreter ve örgütün İngiltere Londra'daki merkezinde çalışan 300 uluslararası sivil memurdan oluşmaktadır.

Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)

Bütün üye devletlerden oluşan komite örgütün en önemli teknik organıdır. Komitenin görevi; gemilerin seyrüsefer, yapım ve ekipmanları, güvenlik açısından personel tahsisi, kirliliği önlemeye ilişkin kurallar, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, deniz güvenliği prosedürleri ve gereklilikleri, hidrografik enformasyon, seyir defterleri ve seyrüsefer kayıtları, deniz kazası incelemeleri, enkaz ve kurtarma ve deniz güvenliğini doğrudan etkileyen diğer hususlarda yardımcı olmaya yönelik olarak organizasyon kapsamında herhangi bir konuyu tetkik etmektir.

Komite, uluslararası resmi belgelerde kendisine verilmiş ve IMO tarafından onaylanmış, ya da direkt IMO tarafından kendisine verilmiş görevleri yerine getirmek için gerekli sistemi sağlamakla yükümlüdür. Aynı zamanda, Meclis tarafından kabul edilmesi muhtemel kararlara yönelik olarak güvenlik konusunda tetkikler yapmak, tavsiye ve yönergeler sunmakla görevlidir. Genişletilmiş MSG, SOLAS gibi konvansiyonlar için değişiklikler ve ek kararları alır, IMO üyesi olmasa bile SOLAS gibi konvansiyonlara taraf olan devletler de dahil olmak üzere tüm üye devletleri kapsar.

Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC)

Genel Kurul tarafından Kasım 1973 tarihinde kuruldu. Görevi Örgütün gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik etkinliklerinde eşgüdümü sağlamaktır.

Tüm üye devletleri içeren MEPC, gemi kaynaklı kirliliğin kontrolü ve önlenmesine yönelik olarak organizasyon kapsamında herhangi bir konuyu tetkik etmekle yetkilidir. Özellikle konvansiyonların, diğer düzenlemelerin ve bunların uygulanmasının temini için alınacak önlemlerin kanunlaştırılması ve ek kararların alınmasıyla ilgilidir.

MSC ve MEPC'ye çalışmalarında yardım eden,bütün üye devletlere açık olan 9 alt komite mevcuttur:

Dökme sıvılar ve gazlar (BLG)

Tehlikeli maddelerin, katı yüklerin ve Konteynırların taşınması (DSC),

Yangından Korunma (FP);

Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma (COMSAR);

Seyir Güvenliği (NAV),

Gemi dizaynı ve donanımı (DE);

Gemi dengesi, yükleme hatları ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği (SLF);

Eğitim ve Vardiya Standartları (STW);

Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI),

Hukuk Komitesi (LEG)

Hukuk Komitesi IMO görev alanına giren konularda hukuksal çalışmalar yapmakla yükümlüdür. Komite IMO'nun bütün üye devletlerinden oluşur.

Teknik İşbirliği Komitesi (TC)

Örgütün denizcilik alanında özellikle geliştirmekte olan devletlere teknik yardım sağlanması yönündeki çalışmalarında eşgüdümü sağlamak üzere kurulmuştur. IMO'nun Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde Sözleşmesinde Teknik İşbirliği Komitesi kurması kararlaştırılan tek Örgüt olması, çalışmalarında teknik yardımın ne kadar önemli olduğunun da bir kanıtıdır. Komite IMO'nun bütün üye devletlerinden oluşur.

Kolaylaştırma Komitesi (FAL)

Komitenin görevi; IMO'nun uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması yönündeki etkinliklerini yürütmektir. Bunların amacı, formalitelerin azaltılması ve gemilerin limanlara giriş ve çıkışlarında gerekli belgelerin basitleştirilmesidir. Kolaylaştırma komitesine katılım IMO'nun bütün üye devletlerine açıktır.

Bayrak Devleti Uygulaması Alt Komitesi (FSI)

1982 UNCLOS'un Bayrak Devletinin sorumluluklarını etkin şekilde yerine getirmesini sağlamaya yönelik öngördüğü hükümlere karşın bütün Bayrak Devletlerinin uygulama yetkisini etkin şekilde kullanmasını sağlanamamıştır.

Bayrak Devletlerine teknik bilgi ve kaynak desteğinde bulunmak ve devletlerin Bayrak Devleti performanslarını arttırmak amacıyla IMO bünyesinde kurulan Bayrak Devleti Uygulaması Alt Komitesi(FSI); IMO sözleşmelerinde belirtilen uygulama yükümlülüklerinin Bayrak Devletlerince tanınması ve uygulamadaki zorlukların ve bu zorlukların sebebinin belirlenmesini, IMO sözleşmelerine uyma ve uygulamada yardımcı olacak öneriler getirilmesini, mevcut düzenlemelerin değerlendirilmesini, alınan önlemlerin izlenmesi hususlarında yoğunlaşmaktadır.

2.4.2 IMO Sözclemeleri

IMO sözclemeleri 3 ana başlık altında toplanabilir:

1- Deniz Güvenliği ile ilgili sözclemeler:

- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözclemesi 1974 (SOLAS 74)
- Uluslararası Yük Hatları Sözclemesi 1966 (LOAD LINES 66)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözclemesi (COLREG 72)
- Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Orgütü Uluslararası Sözclemesi 1976 (INMARSAT)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözclemesi 1978 (STCW 78)
- Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözclemesi 1979 (SAR 79)
- Özel Ticaret Yolcu Gemileri Sözclemesi 1971 (STP)
- Özel Ticaret Yolcu Gemileri için Alan Gereksinimleri Protokolü 1973
- Güvenli Konteynırlar Uluslararası Sözclemesi 1972 (CSC)
- Torremolinos Balıkçı Teknelerinin Güvenliği Uluslararası Sözclemesi 1977 (SFV)
- Balıkçı Teknesi Personelinin Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözclemesi 19795 (STCW-F)

2- Deniz Kirliliği ile ilgili sözclemeler:

- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözclemesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Kazalarına Müdahale ile ilgili Uluslararası Sözcleme 1969 (INTERVENTION)
- Atıkların Boşaltılması ve diğer maddelerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine ilişkin Sözcleme 1972 (LDC)
- Petrol kirliliğine karşı hazırlık, müdahale ve işbirliği Uluslararası Sözclemesi 1990 (OPRC)

- Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin Ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme 1996 (HNS)
- Gemilerde Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme 2001 (AFS)
- Gemi Balast Sularının Ve Sedimanlarının Kontrolü Ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004 (BALLASTWATER)

3- Sorumluluk ve tazminat ile ilgili sözleşmeler:

- Petrol Kirliliği Zararları için Sivil Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (CLC)
- Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme 1971 (FUND)
- Nükleer Maddelerin Denizden Taşınmasında Hukuki Sorumlulukla İlgili Sözleşme 1971 (NUCLEAR)
- Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme 1976 (LLMC)
- Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin Ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1996 (HNS)
- Gemi Bunkerlerinden Kaynaklanan Petrol Kirlenmesi İçin Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme, 2001

Bu kategorilerin dışındaki diğer sözleşmeler de şöyle sıralanabilir:

- Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Hususunda Anlaşma 1965 (FAL)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, 1969 (TONNAGE)
- Kıta Sahanelerinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol 1988 (SUA)
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 (SALVAGE)

Bu sözleşmelerden Liman Devleti Kontrolü ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilişkili olanlarına kısaca değinmek gerekirse;

2.4.2.1 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, (SOLAS 74)

IMO'nun en önemli işlevlerinden biri olan denizlerde can güvenliğinin sağlanması amacıyla yapılan en kapsamlı ve temel çalışma “Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)” dir. SOLAS Sözleşmesi ticaret gemilerinin güvenliği ile ilgili bütün uluslararası antlaşmalar içinde en önemlisi olarak kabul edilmektedir. İlk versiyonu 1912'deki “Titanik” faciasından sonra, 1914'de, ikinci versiyonu 1929'da, üçüncü versiyonu 1948'de, 4.versiyonu 1960'da ve yürürlükte olan 5. versiyonu 1974'de kabul edilmiştir.

SOLAS Sözleşmesinin amacı; gemilerin yapımlarını, donanım ve işletmesi konularında güvenliğe ilişkin minimum standartları belirlemektir. Bayrak Devletleri bayraklarını taşıyan gemilerin bu şartlara uymasını, bu uyumun kanıtı olarak da konvansiyon tarafından belirlenen çok sayıda sertifikaya sahip olmasını sağlamakla yükümlüdür. Kontrol hükümleri, anlaşmaya taraf devletlere diğer taraf devletlerin gemilerinin ve donanımının konvansiyonun şartlarına büyük ölçüde uymadığına inanmak için açık gerekçeler (clear grounds) olması durumunda bu gemileri denetleme iznini vermektedir. Bu işlem Liman Devleti Kontrolü olarak bilinmektedir.

Mevcut SOLAS Sözleşmesi; genel yükümlülükleri, değişiklik prosedürlerini ve buna benzer şeyleri düzenleyen bentleri içeren 12 bölümden oluşmaktadır:

1. Bölüm ; farklı tiplerdeki gemilerin sörveyine, geminin konvansiyonun şartları karşıladığını gösteren dokümanların yayınlanmasına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Aynı zamanda diğer taraf devletlerin limanlarındaki gemilerin kontrolüne ilişkin hükümleri de içermektedir.

2. Bölüm; 1.kısımında İnşaa, geminin bölümlere ayrılma şartları, denge, makine ve elektrik tesisatıyla ilgili hükümleri içermektedir. 2.kısımında yangın emniyeti, yangın ihbar ve yangınla mücadele ile ilgili tanımları ve bilgileri içermektedir.

3. Bölüm; can kurtarma teçhizatı ve ekipmanları ile ilgili şartlar bulunmaktadır.

4. Bölüm; Radyo telgraf ve Radyo telefonla ilgili gemilerde bulunması gereken minimum standartları içermektedir.

5. Bölüm; Bu bölüm, genelde tümüyle seyir güvenliği hakkında operasyonel yapı ile ilgili standartları belirtmektedir.

6. Bölüm; kargoların taşınması ile ilgili kuralları belirler.

7. bölüm; tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili hükümleri içerir.

8. Bölüm; nükleer gemiler ile ilgili temel şartları ortaya koymaktadır.

9. Bölüm; Gemilerin Güvenli Operasyonları için Yönetim (ISM) koduna ilişkin şartları içerir.

10. Bölüm ; Yüksek hızlı deniz araçları için güvenlik önlemlerini içerir.

11. Bölüm; İdare adına sörveyleri yapmakla sorumlu tanınmış kuruluşların yetkilendirmesine, genişletilmiş sörvey, gemi kimlik numarası şeması, işletme gereksinimleri hususunda Liman Devleti Kontrolü'ne ilişkin özel şartları belirler. Aynı zamanda deniz güvenliğinin geliştirilmesine yönelik özel önlemleri de içerir.

12. Bölüm; dökme yük taşıyan gemiler için ilave güvenlik önlemlerini içerir.

2.4.2.2 Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)

MARPOL , operasyonel sebepler ve kazalardan ötürü denizel çevrenin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesini kapsayan uluslararası konvansiyondur.1973 ve 1978 yıllarında kabul edilen iki ayrı anlaşmanın bir kombinasyonudur ve yıllar içinde güncellenmiştir.

Sözleşmenin amaçları; denizlerin petrol, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöpler ile kasıtlı kirletilmesinin önlenmesi ve gemilerin neden olduğu kazalar sonucu doğabilecek deniz kirlenmesinin en aza indirgenmesidir.

Bu iki amaç doğrultusunda, sözleşmeye taraf olan devletlerin, gemi yapımından sevk ve idaresine kadar her safhada denizlerin gemilerden kirlenmesinin önlenmesi için her türlü teknik ve işletme önlemlerini almaları, liman ve kıyı tesisleri ile ekiplerini hazırlamaları, uluslararası kabul görececek düzeyde teşkilat ve mevzuat eksikliklerini tamamlamaları gerekmektedir.

Sözleşme altı ekten oluşur. Sözleşmeye taraf devletler I. Ve II. Ekleri kabul etmek zorundadır, diğerleri isteğe bağlıdır.

Ek-I:

Denizlerde petrol ve türevlerinden oluşan kirlenmenin önlenmesine yönelik düzenlemeler içerir. Bu bölüm gerekleri 150 gross ton üzerindeki petrol tankerleri ile 400 gross ton üzerindeki tüm gemilere uygulanır. Sözleşmeye uyan gemilere “International Oil Pollution Prevention Certificate-Annex-I” (Uluslararası Petrol Kirliliğinden Korunma Sertifikası) kısa adıyla IOPP sertifikası verilir. Bu sertifika 5 yıl için düzenlenerek yıllık sürveylerle vize edilir. Sözleşmede “kirliliğe sebep olan petrol’ ile ham petrol, fuel oil, rafine edilmiş petrol ürünleri kastedilmekte ve bu ürünler kapsamına petrokimya ürünleri girmemektedir.

400 gross tondan büyük yük gemileri için makine daireleri sintinesinden oluşan kirlenmeyi önlemek üzere gemilerden istenen Ek I gerekleri:

- IOPP sertifikası (Kural 5)
- Petrol kayıt kitapçığı (Kural 20)
- Petrol atıklarını toplama tankı (Kural 17)
- Atıkların toplama tankından kabul istasyonlarına basma devresi (Kural 19)
- Sintine separatörü, 15 ppm. alarm, otomatik stop aleti (Kural 10 ve 16)
- Başlıbaşına kullanılmak üzere balast ve yakıt devreleri tankları (Kural 14)
- Deniz kirliliğini önleme acil planı (SOPEP) (Kural 26)

150 grosstondan büyük petrol tankerleri için makine daireleri ve yük tanklarından oluşan kirlenmeyi önlemek üzere gemilerden istenen Ek 1 gerekleri:

- Balastın denize verilmesinin güverteden durdurulması
- Hasarlı durumdaki denge hesabı (Kural 25)

- Yük tanklarının boyut sınırlandırılması (Kural 24)
- Atıklar için slop tank (Kural 15-2)
- Yüklü su hattı üzerinde balast tahliyesi (Kural 18-6)
- Petrol atıklarını izleme ve kontrol cihazı (Kural 15-3)
- Yük borularında biriken petrolün küçük çapta boru ile emilmesi (Kural 18-4-5)
- Ham petrol yıkama sistemi (COW) (Kural 13-6 ve Kural 13 A)
- Çift cidar veya çift dip konstrüksiyonları (Kural 13 F)

EK II : Zehirli sıvı atıklarından oluşan kirlenmenin kontrol altına alınması

Bu bölüm gerekleri tanklarında bir veya daha fazla zehirli sıvı taşıyan tüm gemilere (özellikle kimyasal tankerlere) uygulanır. Tonaj ve yaş sınırı yoktur. Zehirli sıvılar çevreye vereceği zarar tehdidine göre A,B,C ve D kategorilerine ayrılmıştır. Sözleşmeye uyan kimyasal tankerlere “Certificate of Fitness” (Uygunluk Sertifikası) verilir. Sertifikalar 5 yıl için düzenlenerek yıllık sürveylerle vize edilir.

EK III : Deniz yolu ile ambalajlı olarak konteynır, portatif veya karayolu ve demiryolu tank vagonları içerisinde taşınan zararlı maddelerle kirlenmenin önlenmesi

Bu Ekte belirtilen “zararlı maddeler” International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)’da belirtilen maddelerdir. Ek III’ün genel istekleri zararlı maddelerin taşınması ile ilgili paketleme, markalama, etiketleme, istifleme ve dokümantasyon vb. kurallardır. Ek III’ün istekleriyle ilgili uluslararası bir sertifika söz konusu değildir.

EK IV : Gemilerin atıksularının oluşturduğu kirlenmenin önlenmesi

Bazı devletler limanlarına gelen gemilerden bu Ek isteklerine uygunluk talep etmektedirler. Ek IV’ün isteklerini sağlayan gemilere 5 yıl süreli bir sertifika verilir.

EK V : Gemilerin çöp atıkları ile oluşan kirlenmenin önlenmesi

Yiyecek atıkları, metaller, cam, kağıt mamuller, plastikler, sentetik halatlar vb. gibi atıkların tahliyesi atığın türüne ve geminin sahilden uzaklığına göre

değişiklikler gösterir. Bu bölüm gerekleri geminin konstrüksiyonunu etkileyecek kurallar içermez ve bir sertifika söz konusu değildir.

EK VI : Gemi kaynaklı hava kirliliğinin önlenmesi

Bu ekteki düzenlemeler,gemi eksozlarından çıkan sülfür oksit ve nitrojen oksit emisyonu miktarlarında sınırlama getirir ve ozon tabakasına zarar veren ağır emisyonları yasaklar.

2.4.2.3 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, 1972 (COLREG 72)

Sözleşme, denizde çatışmayı önleme kuralları ile gemilerdeki seyir fenerlerinin pozisyonlarının, ses ve işaret aletlerinin nasıl olması gerektiğini belirlemektedir.

COLREG 5 bölüm ve 38 kuraldan oluşmaktadır.

Bölüm A ; genel hususlar

Bölüm B ; Seyrüsefer

Bölüm C ; fenerler ve şekiller

Bölüm D ; ses ve ışık işaretleri

Bölüm E ; istisnalar

İle ilgili kuralları içermektedir.

Aynı zamanda; fenerler ve şekillerin yerleştirilmeleri ve teknik ayrıntıları, sesle işaret veren aletlerin teknik ayrıntıları , birbirlerine yakın bir mesafede çalışan balıkçı tekneleri için ek işaretler, uluslararası tehlike işaretleri ile ilgili dört adet de ek bulunmaktadır.

2.4.2.4 Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1966 (LOAD LINES 66)

Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, uluslararası seferler yapan gemilerin denizde can ve mal emniyetini sağlama ve sürdürme amacıyla azami yük sınırlarını belirlemeye yönelik kuralları içerir. Sözleşme 150 grostondan büyük gemiler için “Yükleme Sınırı Markalarını” belirlemektedir. Sözleşmeye göre gemilerde geçerli bir

1966 Beynelminel Fribord Belgesi bulunması ve gemilerin belgelerinde müsaade edilen sınırdan daha fazla yüklenmemiş olması gerekmektedir.

Dört ekten oluşmaktadır:

Ek-I :

Yükleme hatlarının belirlenmesi için kuralları içerir.4 bölümden oluşur.

1. bölüm genel hususları
2. bölüm fribordların kararlaştırılmasının şartları
3. bölüm fribordlar
4. bölüm kereste fribordu tahsis edilen gemiler için özel ihtiyaçlar konularını içerir.

Ek II:

Alanlar,bölgeler ve mevsimsel dönemler ile ilgili konuları kapsar.

Ek III :

Uluslararası Yükleme Hattı Sertifikası dahil , ilgili sertifikaları içerir.

1971, 1975, 1979, 1983 Değişiklikleri:

1971 değişiklikleri - metinlerdeki ve mevsimlik alanlar ve bölgelerin haritalarındaki gelişmeleri kesinleştirmek,

1975 değişiklikleri -sözleşmedeki zımni kabul prensiplerini uygulamak,

1979 değişiklikleri – Avustralya sahillerine yakın sınırlarında değişiklikler yapmak,

1983 değişiklikleri – Şili'nin güney sahillerine yakın yaz ve tropikal bölgelerini genişletmek,

ile ilgili hususları içerir.

1988 protokolü:

Protokol her şeyden önce SOLAS ve MARPOL73/78 konvansiyonlarının inceleme(sörvey) ve sertifikalandırma gereklerinin harmonizasyonu için kabul edilmiştir.

1995 değişiklikleri:

Yürürlükten kalkmış ve yerini 2003 değişiklikleri almıştır.

2003 değişiklikleri:

Ek 2 de yapılan 2003 değişiklikleri; gemilerin gücü ve tam stabilitesi, açıklamalar, üst yapı ve gemi bölmeleri, kapılar,ambar ağızlarının pozisyonu, antreler, hava kapakları, ambar ağızı mezarnası, ambar kaynağı, makine dairesi kapıları, friborddaki çeşitli açıklıklar, güverte üstyapısı, yük ambarı ve benzer diğer açıklıklar, borda lombozu, pencereler ve ışıklıklar, fribord hesaplamaları, rahat gemi yolculuğu vasıtasıyla mürettebatın korunması, borda kavsi, minimum pruva yüksekliği, geminin su geçmez güvertesini yük hattı üzerinde tutan yedek yüzücülük ve diğer konulara ilişkin düzenlemelerde çok sayıda revizyon içermektedir.

2.4.2.5 Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (TONNAGE 69)

Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, gemilerin tonajlarının belirlenmesiyle ilgili kuralları ve prensipleri düzenler ve bu sözleşmeye göre gemilerde geçerli bir Tonaj Sertifikası bulunması gerekmektedir. Sözleşmede bağımsız olarak hesaplanabilen gross ve net tonlar ile mevcut yöntemlerle yapılan ölçümler arasında büyük farklılıkların önlenmesi amacıyla gerekli düzenlemeleri kapsamaktadır.

2.4.2.6 Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW 78)

Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standarts of Training

Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW'1978), gemilerin bu sözleşmedeki standartlara göre eğitilmiş gemi adamları ile donatılmalarını ön görmekte ve gemilerde vardiya tutma esaslarını belirtmektedir.

IMO'nun koordinatör görevini yürüttüğü STCW'1978, denizlerde can ve mal güvenliğini arttırıcı ve çevre kirliliğini azaltıcı yöndeki faaliyetlerinde amaca ulaşmak için, dünya devletlerinden gemi adamlarının eğitimini istemektedir. Bu nedenle de ticaret gemilerinde çalışan gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esaslarını standart hale getirmiştir.

STCW'78 sözleşmesinin ilk amacı, dünyadaki bütün denizcilerin bu sözleşme kurallarına uygun ve standart bir şekilde eğitilmelerini sağlamaktır. İkinci amaç, gemiadamlarına verilecek ehliyetleri standart hale getirmektir. Üçüncü amaç ise, vardiya tutma esaslarını da standartlaştırarak denizlerde güvenliği ve emniyeti arttırıcı rol oynamaktır.

Sözleşmenin maddeleri, genel olarak; uygulama, taraf devletler, bilgi iletişimi, denetimler, bayrak denetleme, verilen yetkiler ve sorumluluklar ve Sözleşmenin yürütülmesi ile ilgili konulardan oluşmaktadır.

2.4.2.7 Ticari Gemilerde Uyulması Gerekli Asgari Normlar Hakkında 147 sayılı Sözleşme (ILO 147)

1919'da Versailles Barış Anlaşması uyarınca , ülkelerdeki çalışma yasalarında ve bu alana ilişkin uygulamalarda standartları geliştirmek amacıyla kurulan ve 1946 yılında BM'nin (Birleşmiş Milletler) uzmanlık kuruluşu olan ILO(International Labour Organisation - Uluslararası Çalışma Örgütü); temel çalışma hakları, fırsat eşitliği, örgütlenme hakkı, zoraki emeğin ortadan kaldırılması, toplu pazarlık ve çalışma hayatı ile ilgili diğer konularda asgari standartları koyan sözleşme ve tavsiyeler ile uluslararası çalışma standartlarını belirleme görevinin yanı sıra; mesleki eğitim, çalışma politikası, çalışma hukuku, çalışma koşulları, çalışma istatistikleri, işçi sağlığı ve iş güvenliği, emek yönetimi, işletme gelişimi, kooperatifler, sosyal güvenlik gibi konularda teknik yardım sunmaktadır.

ILO, 13 Ekim 1976 tarihinde "Ticari Gemilerde Uyulması Gerekli Asgari Normlar Hakkında 147 sayılı sözleşme"yi kabul etmiştir. Ticari gemilerde çalışacaklara uygulanacak asgari koşullar ayrıntılı bir şekilde bu sözleşmede belirtilmiştir. Bu sözleşmeyi onaylayan devlet, güvenlik, sosyal güvenlik ve gemilerdeki çalışma ve yaşam koşulları konusunda yasalar yayınlamak ve bu yasaların uygulanmasını, denetimler veya diğer yollarla sağlamak yükümü altına girmektedir.

Sözleşmenin, toplam 12 maddesi ve bir eki bulunmaktadır. İlk 4 madde genel hükümlerle, 5. ve 6. maddeler onay ve yürürlükle ilgili olup, 7-12. maddeler ise standart son hükümlerdir. Ek'de, gemi adamları ile ilgili ILO sözleşmelerinin listesi yer almaktadır.

Türkiye henüz ILO 147 ye taraf olmamıştır.

2.5 Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)

EMSA (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı), ilgili AB mevzuatını yürürlüğe koymada yardımcı olarak deniz kazalarının riskini, gemi kaynaklı denizel kirliliği ve denizlerdeki insan kaybını azaltmakla görevli bir AB kuruluşudur. 27 Haziran 2002'de 1406/2002 sayılı Avrupa Komisyonu düzenlemesi ile kurulmuştur.

Ajansın amaçları:

- gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ve deniz güvenliği hususlarına dair Avrupa Birliği mevzuatının hazırlanmasında komisyona yardımcı olmak
- Özellikle AB Liman Devleti Kontrolü rejiminin genel işleyişini izleyerek deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin AB mevzuatının etkin bir biçimde uygulanmasında komisyona yardımcı olmak
- Eğitim faaliyetlerini organize etmek, teknik çözümler üretmek ve AB mevzuatının uygulanmasında teknik destek sağlamak
- Deniz kazalarının araştırılmasıyla ilgili genel bir yöntem geliştirmede yardımcı olmak
- Deniz güvenliği ve gemi kaynaklı kirlilikle ilgili verileri sağlamak, yasadışı deşarj yapan gemilerin belirlenmesini ve takibini desteklemek

Avrupa Birliği üyesi olmayan ÷lkelerin STCW ilkelerine uyumu hususunun üye ÷lkelerce tek tek değerlendirilmesi yerine EMSA bu işi toplu olarak onlar adına yapmaktadır. Denetimler topluluk seviyesinde tanımlanan üye olmayan ÷lkelerde gerçekleşmektedir. Devamlı denetim sürecinin yanı sıra , üçüncü ÷lkelerin idareleri ve eğitim kurumlarının STCW standartlarına ne kadar uyup uymadıkları üye ÷lkelerin istekleri doğrultusunda da denetlenmektedir. Tüm EMSA denetimleri 5 yıllık dönemler boyunca gerçekleşmektedir. Tüm bu aktiviteler sonucu, EMSA, Avrupa Birliği sularında çalışan gemilerde Avrupa Birliği içinden veya dışından gelirse gelsin etkin bir eğitim almış gemiadamlarının çalıştırılması hususunda önemli bir katkı sağlamaktadır.

BÖLÜM ÜÇ

BAYRAK DEVLETİ UYGULAMALARI

Bayrak Devletleri, standart altı gemi probleminin üstesinden gelmek için gücünü genel kabul görmüş uluslararası kurallar, usuller ve uygulamalardan oluşan uluslararası hukuktan almakta ve kendi ulusal hukuki düzenlemelerini bu çerçevede uyumlaştırması gerekmektedir.

Uluslararası hukukun temel dayanaklarının bir parçası olan konvansiyonlar ve onların gücünün kullanımı bir ölçüde UNCLOS'a tabii olarak işlemektedir.

3.1 Bayrak Devletinin Yükümlülükleri

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi(UNCLOS)'nin 94. Maddesinde Bayrak Devletinin yükümlülükleri şu şekilde sıralanmıştır:

1- Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacaktır.

2) Her devlet özellikle;

a) Küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutacaktır;

b) Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabıtları ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacaktır.

3- Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde güvenliği sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri alacaktır:

a) Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği;

b) Uygulanabilir uluslararası metinleri göz önüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;

c) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi;

4- Bu tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları içerecektir:

a) Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sörveyörü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrüsefer güvenliği gerektirdiği seyrüsefer araç ve gereçlerinin bulunması;

b) Her geminin, özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinaların kullanılması;

konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabıtlere tevdi edilmiş olması; ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinelerine ve donanımına göre yeter sayıda bulunmaları;

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

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

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

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

Bir Bayrak Devleti , kaliteli ve işinin ehli personel, ofis ve ekipman açılarından uluslararası anlaşmalar gereği yükümlülüklerini yerine getirecek yeterli altyapıya sahip olmalıdır. Ancak bu yükümlülükler konusunda Bayrak Devletlerinin farklı yaklaşımları vardır: örneğin görevlendirilen personel sayısı ve durumu; bir Bayrak Devletinin klaslama kuruluşları gibi kurumları belirli görevlerde ne ölçüde yetkilendirdiğine bağlıdır. Bazı Bayrak Devletleri yalnızca sicil kayıt ücretleriyle ilgili işlemler dışında tüm denetimi klas kuruluşlar aracılığıyla yürütmektedir.

3.2 Bayrak Devletinin Yaptırımları

Bayrak Devletleri kendi bayrağına tescilli tüm gemiler üzerinde uluslararası düzenlemelerin uygulanması ve uygulatılması konularında birincil sorumludur. Devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda yetki ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanması gerekmektedir.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'nin 217. Maddesinde Bayrak Devletinin yaptırımları şu şekilde sıralanmıştır:

1) Devletlerin kendi bayrağını taşıyan ya da tescil ettiği gemilerin, yetkili milletlerarası örgüt veya genel diplomatik konferans aracılığıyla tesis edilen uygulanabilir milletlerarası kurallara ve standartlara ve gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için bu Sözleşmeye uygun olarak kabul ettikleri kanunlara ve düzenlemelere riayet etmelerini sağlamaları gerekmektedir.

Bayrak Devleti, gemi kaynaklı kirlilikle ilgili olarak her türlü ihlal hakkında, ihlalin meydana geldiği yere bakılmaksızın, söz konusu kuralların, standartların, kanun ve düzenlemelerin etkin şekilde uygulanmasını sağlamakla yükümlüdür.

2) Bayrak Devletinin, kendi bayrağını taşıyan veya siciline kayıtlı olan gemilerin CDEM standartlarına ilişkin şartlar dahil olmak üzere, uygulanabilir milletlerarası kurallara ve standartlara uygun şekilde denize açılacak duruma gelinceye kadar, bu gemileri seyrisferden menedecek uygun tedbirleri alması gerekmektedir.

3) Bayrak Devletinin diğer bir yükümlülüğü, bayrağını taşıyan veya siciline kayıtlı olan gemilerin, milletlerarası kurallar ve standartlar tarafından gerekli görülen ve bunlara göre verilen belgeleri bulundurmalarını sağlamaktır. Ayrıca söz konusu belgelerin geminin gerçek durumuna uygun olduğunu teyit etmek için, gemilerin düzenli olarak denetlenmesini sağlamaları gerekmektedir. Geminin durumunun sertifikaların özelliklerine esaslı şekilde uymadığına inanmak için açık gerekçeler olması dışında, söz konusu belgeler diğer devletler tarafından gemilerin durumunun delili olarak kabul edilecek ve kendileri tarafından verilen belgelerle aynı güçte kabul edilecektir.

4) Geminin yetkili milletlerarası örgüt veya genel diplomatik konferans aracılığıyla tesis edilen kuralları ve standartları ihlal etmesi durumunda, Bayrak Devletinin ihlalin meydana geldiği ya da ihlal sebebiyle kirliliğe sebep olunan yere bakılmaksızın, iddia edilen ihlalle ilgili derhal soruşturma başlatması ve gerektiğinde kovuşturma yapması gerekmektedir.

5) Bayrak Devletleri geminin ihlali ile ilgili soruşturma yaparken, olayın koşullarının açıklığa kavuşturulmasında işbirliği faydalı olabilecek diğer devletlerin yardımına başvurabilir. Söz konusu devletlerin, Bayrak Devletlerinin uygun isteklerini yerine getirmek için gerekli gayreti göstermeleri gerekmektedir.

6) Bayrak Devletlerinin herhangi bir devletin yazılı talebi üzerine, kendi bayrağını taşıyan gemiler tarafından yapıldığı iddia edilen herhangi bir ihlalle ilgili araştırma yapması ve kovuşturma başlatmak için yeterli delil olduğuna kanaat getirmesi

durumunda, kendi kanunlarına uygun şekilde gecikmeksizin kovuşturma yapması gerekmektedir.

7) Bayrak Devletinin kendisinden istekte bulunan devlete ve yetkili milletlerarası örgüte, yaptığı işlem ve sonuçları hakkında bilgi vermesi gerekmektedir. Bu bilgilerin bütün devletlerce erişilebilir olması gerekmektedir.

8) Bayrak Devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili olarak kendi kanunlarında öngördüğü cezaların, ihlal nerede meydana gelirse gelsin, söz konusu ihlali caydırıcı kılacak sertlikte olması gerekmektedir.

1982 UNCLOS Bayrak Devleti yetkisi ile ilgili olarak büyük ölçüde 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde de olduğu şekilde asıl yetkilinin Bayrak Devleti olduğu görüşünü içermekte, ancak Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinden farklı olarak Bayrak Devletine genel kabul görmüş milletlerarası standartlarla “en az aynı etkide” ulusal düzenleme yapma yükümlülüğü getirmiştir. Milletlerarası standartlardan daha sert millî düzenlemeler yapmak Bayrak Devletinin takdirindedir.

3.3 Bayrak Devleti Adına Klas Kuruluşlarca Yapılan Zorunlu Sörveyler

Klas kuruluşlarının belirlediği kurallara göre gemiler dizayn edilmekte ve klas sertifikalandırmaları bu kurallar çerçevesinde yapılmaktadır. Gemilerin bu kurallara uygunluklarını sörvey yaparak kontrol eden Klas kuruluşları yaptıkları sörveylerde gemi yapısının ve ona bağlı yapıların kuvvetlendirilmesi ve su geçirmezliğinin artırılması ile ilgili durumların geliştirilmesi, güvenilirlik ve yürütme ve dümen donanımı, jeneratör ve bunların diğer kısımları ve yardımcı sistemleri, kontrolleri ve bakımlarının yapılmasını denetler.

SOLAS ve diğer uluslararası konvansiyonlar, Bayrak Devletlerine klas kuruluşlarına gemileri sörvey yapma yetkisi vermelerini sağlamışlardır. IMO ‘nun A 739(18) sayılı “İdare Adına Hareket Eden Kuruluşlar için Yetkilendirme Rehberi” önergesinde yetkilendirilmiş kuruluşlar için minimum standartları ve İdare ile yapılacak anlaşmanın ana unsurlarını , A.789(19) sayılı “İdare Adına Hareket Eden Tanınmış Kuruluşlar için Sörvey ve Sertifikalandırma İşlemlerine ait

Yükümlülüklerinin Belirlenmesi” önergesinde klas kuruluşlarının yapacakları sörvey özellikleri ve sertifikasyon işlevi belirlenmiştir.

IMO'nun "Harmonize Sörvey ve Sertifikalandırma Rehberi" başlıklı A. 746 (18) Genel Kurul Kararı ve bu karara değişiklik getiren kararlar kapsamında sertifikalandırmaya yönelik sörveyler; başlangıç, yenileme, periyodik, ara, yıllık, ilave sörveylerinden oluşur.

Başlangıç Sörveyi; geminin hizmet amacına ve yapısal, dizayn, makine ve ekipman olarak mevcut kurallara uygunluğunun belirlenmesi için yapılır.

Yenileme Sörveyi; gemi yapısının, makine ve/veya ekipmanının ve varsa gemide sonradan yapılmış olan modifikasyonların mevcut kurallara uygun olup olmadığının kontrolü için yapılır.

Yıllık Sörvey; geminin yapısının ve ekipmanlarının genel olarak kontrolünün yapılarak mevcut durumlarının dizayn amacına ve kurallara uygunluğunu koruduğunu görmek için yapılır.

Ara Sörvey, geminin hizmet amacı için sertifikasına bağlı olarak belirlenmiş parçalarının yeterli kondisyonda ve uygunlukta olduğunun belirlenmesi için yapılan sörveydir. Sertifikanın kapsamına ve gemi yaşına bağlı olarak yıllık veya yenileme sörveyi kapsamında olabilir.

Periyodik Sörvey; genel olarak yenileme sörveyinin yerini almış olup, beş yıllık yenilemeler periyodik sörvey olarak tanımlanabilir.

İlave sörvey; gerekli görüldüğünde yapılacak program dışı sörveydir.

Gemi kontrol ve sörvey prensipleri bütün klas kuruluşlarında hemen hemen aynıdır. Bu kontrollerin ve sörveylerin kapsamı emniyet ve kirlilik olup hükümetlerin imzaladığı uluslararası konvansiyonlara dayanır, bunun kontrolü ve yerine getirilme sorumluluğu ekstra talimatlar yayınlanması Bayrak Devletine düşer.

Bayrak Devletleri İdarelerinden alınan yetkilerle yapılan sörvey, sertifikalandırma ve onay işlemlerine ait İlgili uluslararası sözleşmelere (LL 66, SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78/95, COLREG 72, ITC 69, ILO No 147 ve CLC 92 sözleşmeleri) uygun olarak hazırlanmış sertifika ve belgeler aşağıda yer almaktadır:

1. Uluslararası Tonaj Sertifikası (1969)

SOLAS 74 gereği;

2.- Yolcu ve Gemi Güvenliği Sertifikası,

- Kargo Gemisi Güvenlik Yapı Sertifikası,

- Kargo Gemisi Güvenlik Ekipmanları Sertifikası,

- Kargo Gemisi Güvenlik Telsiz Telgrafçılık Sertifikası,

- Kargo Gemisi Güvenlik Telsiz Telefon Sertifikası,

- Kargo Gemisi Güvenlik Radyo Sertifikası,

- Gerek görüldüğü yerlerde yük listesini de içeren muafiyet sertifikası,

- Kargo Gemisi Güvenlik Sertifikası.

3. International Ship Security Certificate (ISSC).

4. Continuous Synopsis Record.

5. Uluslararası Eritilmiş Gazların Ambalajsız Taşınması Uygunluk Sertifikası;

- Eritilmiş Gazların Ambalajsız Taşınması Uygunluk Sertifikası.

6. Uluslararası Tehlikeli Kimyasal Maddelerin Ambalajsız Taşınması Uygunluk Sertifikası;

- Tehlikeli Kimyasal Maddelerin Ambalajsız Taşınması Uygunluk Sertifikası.

7. Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası.

8. Zararlı Sıvı Maddelerin Taşınmasına ilişkin Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Sertifikası.

9. Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası (1966);

- Uluslararası Yükleme Sınırı Muafiyet Sertifikası.

10. Petrol kayıt defteri, I. ve II. Bölümler.

11. Yük kayıt defteri.

12. Asgari Emniyetli Gemi Adamları Belgesi.

13. STCW Sözleşmesi uyarınca verilen sertifikalar.

14. Tıbbi sertifikalar, (bkz. Gemicilerin Tıbbi Muayenelerine İlişkin 73 sayılı ILO Sözleşmesi).

15. Table of shipboard working arrangements (ILO Convention No 180 and STCW 78/95).
16. Records of hours of work and rest of seafarers (ILO Convention No 180).
17. Sağlık bilgileri.
18. Gemilerin Güvenli Seyri ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Yönetim Kanunu (SOLAS, Bölüm IX) uyarınca verilen Uygunluk ve Emniyet Yönetimi Belgesinin Örneği.
19. İlgili sınıflandırma kuruluşu tarafından verilen, geminin gövde gücü ve makine kurulumları ile ilgili sertifikalar (Sadece gemi bir sınıflandırma kuruluşundaki sınıfını sürdürüyorsa istenecek).
20. Tehlikeli maddeler taşıyan gemilerin özel gereksinimlere uygunluk belgesi.
21. Yüksek hızlı tekneler için güvenlik sertifikası ve yüksek hızlı tekne kullanma izni.
22. Tehlikeli maddelere ilişkin özel liste veya beyanname ya da ayrıntılı istif planı.
23. Test ve işlem kayıtlarına ilişkin gemi seyir defteri ve hayat kurtarıcı uygulamalar ile düzenlemelerin denetlenmesi ve idamesi kayıtlarına ilişkin seyir defteri.
24. Özel amaçlı gemi sertifikası.
25. Kıyıda uzakta bulunan seyir delme ünitelerine ilişkin güvenlik sertifikası.
26. Petrol tankerleri için, son balast yolculuğu için petrol atımı gözetleme ve kontrol sistem kaydı.
27. Görev listesi, yangın kontrol planı, yolcu gemileri için zarar kontrol planı.
28. Gemi bordası petrol kirlenmesi acil durum planı.
29. İnceleme raporu dosyaları (yük gemileri ve petrol tankerleri için).
30. Bir önceki liman Devleti kontrol denetimleri raporları.
31. Ro-ro yolcu gemileri için A/A-maksimum orana ilişkin bilgiler.
32. Hububat taşıma izni belgesi.
33. Yük bağlama kılavuzu.
34. Çöp yönetim planı ve çöp kayıt defteri.
35. Yolcu gemisi kaptanları için karar destek sistemi.
36. Sabit rotalarda işleyen yolcu gemileri için SAR işbirliği planı.
37. Yolcu gemileri için faaliyet sınırlamaları listesi.
38. Yük gemileri broşürü.

39. Yük gemileri için yükleme ve yük boşaltma planı.
40. Petrol kirliliği zararına ilişkin ferdi sorumlulukla ilgili sigorta ya da herhangi başka bir finansal güvence (Petrol Kirliliği Zararına İlişkin Ferdi Sorumluluk Hakkındaki Uluslararası Sözleşme, 1992).
41. 2009/20/EC sayılı Deniz alacakları için gemi sahiplerinin sigortaları hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi kapsamındaki belgeler
42. 392/2009/EC sayılı Kazalarda deniz yoluyla taşınan yolcular için taşıyıcıların tazmin sorumlulukları hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği kapsamında istenen belgeler
43. Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme belgesi
44. Uluslararası Gemi Kaynaklı Atık Kirliliğini Önleme belgesi

3.4 Bayrak Devleti , Sicile Kayıt ve Kolay Bayrak Kavramı

Bayrak Devletinin performansı ve etkinliğinin anlamlı bir analizini yapabilmek için öncelikle sicile kayıt sistemlerine göre Bayrak Devletlerinin tiplerini tanımlamak ve kategorize etmeye çalışmak gereklidir.

Bayrak Devletinin zaman içinde evrimleşmiş şaşırtıcı ve hatta çoğu kez de yanıltıcı tanımlamalar dizisi şunları içermektedir: Geleneksel denizci Devlet, içe dönük denizci devlet, ulusal bayrak, klasik sicil, açık sicil, uluslararası açık sicil, oportunist sicil, uluslararası sicil, kapalı sicil, ikinci sicil, bağımlı devlet sicili, açık deniz sicili, kolay bayrak. Diğer küçültücü tanımlamalar da; sahte denizcilik bayrakları, ucuz bayraklar, kolay sicil, hayali bayraklar, cazibe bayrakları, gereklilik bayrakları, fırsat bayrakları, mülteci bayraklar, çapulcular, ücretsiz bayraklar, ücretsiz sicil, sözde bayraklar, korsan bayraklar, kaçak bayraklar, gölge bayraklar, vergisiz bayraklar.

Açık sicil ve kolay bayrak gibi bazı terimler çoğunlukla yorumcunun politik, sosyal ve ekonomik bakışını yansıtan kullanımlarıyla sicile ait alt tanımların tümünü kapsayacak şekilde kullanılabilir. ITF(Uluslararası Ulaşım Çalışanları Federasyonu), çekinmeden “kolay bayrak “ tanımını kullanırken gemi sahipleri ticari menfaatleri gereği aynı bayrağı “gereklilik bayrağı” (flag of necessity) olarak tanımlayabilir. IMO üye devletlerinin çoğunu incitmekten kaçınmak için “kolay bayrak” tanımından

ziyade diplomatikçe “açık sicil” terimini kullanmaktadır. Gelişmekte olan devletler ile gelişmiş devletlerce kullanılan açık sicil arasında uzun süredir bir gerilim devam etmektedir. Bu gerilimin sebebi; gelişmekte olan devletlerin, gelişmiş açık sicil devletlerine bir yandan işgücü arzı sağlarken bu durumun kendi filosunun gelişimini engelleyici bir unsur teşkil etmesidir.

Bu gibi hususlar farklı tipteki Bayrak Devleti veya sicil tanımlamalarını açıkça yapmayı zorunlu kılmaktadır ve analiz için pek çok mevcut terim birleştirilerek genel bir referans olarak dört ana kategoride toplanabilir(Mansell, 2009):

1. Ulusal Bayrak Devleti (National Flag State),
2. Söзде Ulusal Bayrak Devleti(Quasi National Flag State),
3. Uluslararası Bayrak Devlet (International Flag State),
4. Sahte Ulusal Bayrak Devleti (Pseudo National Flag State).

3.4.1 Ulusal Bayrak

Ulusal Bayrak Devleti genel olarak kapalı sicil, geleneksel denizci devlet ve içedönük(embedded) denizci devlet tanımlarına benzetilebilir. Bir Ulusal Bayrak (ya da Ulusal Sicil) , sicili sadece kendi vatandaşlarına açık olan devlettir. Ulusal Sicil,o devletin denizcilik idaresi tarafından işletilir. Gemi sahibinin ya da işleticisinin (demise charterer) o devlette aktif, o devletin uyruğunda olan tüzel bir kişi olması gerekir. Çok gelenekçi olan ulusal sicillerde aynı zamanda üst düzey yöneticilerin bir kısmının ya da tamamının da o devletin vatandaşı olması istenebilir.

Ulusal sicil “kapalı sicil” olarak da sınıflandırılabilir. Bu şekilde; tanım ve sınıflama olarak “elverişli bayrak”, “ikinci sicil” ve “bağımlı devlet” kavramları gibi bütün diğer siciller de “açık sicil” statüsüne girmektedir.

Genellikle çok sayıda önemli IMO ve ILO konvansiyonlarını çabuklukla onaylar.

Özetle Ulusal Bayrak Devleti ; etkin düzenleyici devlete benzetilebilir. Etkin düzenleyici devlet; denizcilik operasyonlarını elinden geldiğince düzenlemeye çalışan devlettir.

Ulusal sicil, Dünya Bayrak Devletlerinin çoğunluğunu oluşturmaktadır ve gemi sicili konusunda geçmişi olan Norveç, İtalya, Almanya, İngiltere, Hollanda, Japonya, Fransa, İspanya, Avustralya ve Yeni Zelanda gibi OECD Devletleri ile Etyopya, Bangladeş, Senegal, Gabon, Gana, Madagaskar, Morocco, Nikaragua, Senegal gibi üçüncü dünya devletlerinden oluşan bir karışımdır.

Tablo3.1 Ulusal Bayrak Devletleri (Mansell, J.N.K. (2009))

Almanya	Etiyopya	Kazakistan	Seşel Adaları
ABD	Fas	Kolombiya	Sırbistan Karadağ
Angola	Filipinler	Kuveyt	Sierra Leona
Arjantin	Finlandiya	Kuzey Kore	Slovakya
Arnavutluk	Fransa	Küba	Solomon Adaları
Avustralya	Güney Afrika	Letonya	Sri Lanka
Avusturya	Güney Kore	Libya	Suriye
Azerbaycan	Gürcistan	Litvanya	Suudi Arabistan
Bahreyn	Hırvatistan	Lübnan	Şili
Bangladeş	Hindistan	Lüksemburg	Tanzanya
Belçika	Hollanda	Malezya	Tayland
Brezilya	İngiltere	Meksika	Tayvan
Brunei	İran	Mısır	Togo
Bulgaristan	İrlanda	Moldova	Tunus
Burma/Myanmar	İspanya	Namibya	Türkiye
Cezayir	İsrail	Nijerya	Ukrayna
Çin	İsveç	Norveç	Ürdün
Danimarka	İsviçre	Pakistan	Venezuela
Dominik Cumhuriyeti	İtalya	Papua Yeni Gine	Vietnam
Dominika	İzlanda	Polonya	Yemen
Ekvador	Jamaika	Portekiz	Yeni Zelanda
Endonezya	Japonya	Romanya	Yunanistan
Eritre	Kanada	Rusya	
Estonya	Katar	Samoa	

Ekonomik gelişmelerinin durumu ne olursa olsun bütün ulusal sicil devletleri açık sicil uygulayan devletlere göre rekabet açısından dezavantajlı durumdadır. Bu yüzden 33 Ulusal Bayrak Devleti , zorunlu olarak, sicil kayıt şartlarını personelin ve genellikle sadece küçük oranda mürettebat ya da senior officerin ulusal olmasını talep ederek ve şirketlere gemileri sicile kayıt ettirmeleri için o devlette ikamet zorunluluğunu kaldırarak şartları hafifletme yoluna gitmiştir. Bazı devletler de ulusal

ekonomik avantajları için özellikle deniz hukukuna uygun olacak şekilde ve ana devletce zorunlu kılınan daha yüksek standartları koruyarak daha ucuz işgücü kullanarak ikinci sicili ya da bağımlı devletlere kayıdı uygulamaya koymuştur.

3.4.2 Sözde Ulusal Bayrak

İkinci Sicil ve Bağımlı Devlet Sicili gibi Bayrak Devleti tipleri Sözde Ulusal Bayrak Devleti sınıfına girmektedir.

3.4.2.1 İkinci Sicil

İkinci Sicil, 1980'li yılların sonunda Fransa, Norveç, Danimarka, Almanya gibi ulusal sicil devletlerince ulusal filolarını açık sicile bir tepki olarak oluşturulmuştur. Özelliklerine ve ana sicil ile ilişkilerine bakarak bunlar bir bakıma ulusal bayrak gibi görünse de gerçekte sözde ulusal bayrak olarak sayılabilir.

Bu siciller ; Sözde Ulusal bayraklarına dönmeye ya da kalmaya teşvik olarak , yabancı ülkede yaşayan ve ulusal gemi sahiplerine vergi ve mürettebat avantajları ve esneklikleri sağlamaktadır.

2002'de bir kısmı çok küçük tonaj, az büyüme, ve özellikle küçük gemilerden oluşmuş 26 adet İkincil sicil tanımlanmıştı. (ILO 2004 , p. 33).

Brasieiro Özel Sicili (REB), Danimarka Uluslararası Gemi Sicili (DIS), Alman Uluslararası Gemi Sicili(GIS), Fransız Uluslararası Gemi Sicili (FIS), Norveç Uluslararası Gemi Sicili (NIS), Türk Uluslararası Gemicilik Sicili, İtalyan Uluslararası Gemicilik Sicili (DIS) ikincil sicil kabul edilen siciller arasında yer almaktadır.

Bunların sicillerinin birincil devletle resmi bir bağlantısı olmasa da, bunlar bir diğer devletin metropol olmayan bölgesindeki lokasyonları nedeniyle ikincil siciller olarak tanınırlar. Bu sicillerden bazıları etkin bir şekilde işlevsel olarak ve uluslararası önemleri açısından aktif olmayan durumdadır. (Anguilla, İngiliz Virgin Adaları; Kanal adaları, Falkland Adaları, Turks and Caicos Adaları, Wallis ve Futuna Adaları)

İkinci Sicil Devletleri:

1. **Brezilya**, Registro Especial Brasileiro (REB);
2. **Çin**, Hong Kong, Makao;
3. **Danimarka**, Faeroe Adaları,
4. **Finland**, Aland Adaları;
5. **Fransa**, Kerguelen Adaları (Fransız güney ve antartik bölgesi), Wallis and Futuna Adaları
6. **Almanya**
7. **İtalya**, İkinci Sicil
8. **Hollanda**, Hollanda Antilleri;
9. **Yeni Zelanda**, Cook Adaları
10. **Norveç**
11. **Portekiz**, Madiera
12. **İspanya**, Kanarya Adaları
13. **Türkiye**, Uluslararası Denizcilik Sicili
14. **Birleşik Krallık**, Anguilla, Bermuda, İngiliz Virgin Adaları, Cayman Adaları, Channel Adaları, Falkland Adaları, Cebelitarık, Man Adası, Turks and Caicos Adaları

3.4.2.2 Bağımlı Devlet Sicili

Sözde Ulusal Bayrak Devletinin diğer bir formu da bağımlı devlet sicilidir.

Bir devlet 3 koşulu sağlamalıdır:

- 1) Toprakları olmalı. Ama bir devletin sınırları hakkında mutlak kesinlik gerekli değildir. Bir çok devletin komşuları ile uzun süredir devam eden sınır anlaşmazlıkları mevcuttur.
- 2) Devletin nüfusu olmalıdır.
- 3) Devletin kendi topraklarında etkili kontrolü sağlayacak, ve diğer devletlerle ilişkilerini yürütecek güçte bir yönetimi olmalıdır.

Bu şartlar daima katı bir biçimde uygulanmaz, bu yüzden bir devlet sivil savaş veya benzeri ayaklanmalar sonucunda geçici olarak etkili bir yönetimden mahrum kaldığı zaman varlığı sona ermez. Bütün toprakları savaş zamanı düşman işgali altında olsa bile, devlet yandaşlarının düşmanla savaşmasını sağlayarak varlığını sürdürmeye devam eder (Akehurst 1987 , p. 53).

Bağımlı devletin hukuki yönden ana devletine bağımlı bir ilişkisi vardır ve denizcilik mevzuatı içeriği aracılığı ile daima bağımlı devlet ile ana devleti arasında bir ilişki olacaktır.

IMO da ILO da ana devletleriyle daimi ilişkisi yüzünden bağımlı devletleri itaatkar uşaklar olarak görmektedir.

Bağımlı ülkeler ya da Offshore siciller; ana devletleri ile birlikte aşağıda sıralanmıştır:

- Anguilla, Bermuda, İngiliz Virgin Adaları, Cayman Adaları, Kanal Adaları, Falkland Adaları, Cebelitarık, Man Adası, Turks ve Caikos Adaları, St Kitts Ve Nevis (Birleşik Krallık)
- Fransız Güney ve Antarktika Toprakları, Wallis ve Futuna Adaları(Fransa);
- Aland Adaları (Finlandiya);
- Madeira (Portekiz);
- Hollanda Antilleri (Hollanda);
- Faroe Adaları(Danimarka);
- Macao, Tayvan(Çin);
- Kanarya Adaları (İspanya)

12 Sözde Ulusal Bayrak Devleti daha tanımlanmıştır:(Tokyo MOU 2004, paper DBM14WP.4)

- Komorlar, Fransız Polinezyası, Guadeloupe, Yeni Kaledonya, Martinique, Mayotte, Saint Pierre ve Miquelon(Fransa),
- Grönland(Danimarka),

- Virgin Adaları, Guam, Kuzey Mariana Adaları, PortoRiko(Amerika Birleşik Devletleri)

3.4.3 Uluslararası Bayrak Devleti (International Flag State)

Uluslararası Bayrak Devleti ; herhangi bir devletin gemisinin siciline kayıt olmasına izin veren Bayrak Devletidir. Bazen açık sicil veya uluslararası açık sicil olarak da anılır.

Açık sicil; kolay bayrak gibi aşağılayıcı bir tanımlamanın yerine pek çok yerde daha sık tercih edilen bir terimdir.

UNCTAD altı ana açık sicil devleti tanımlamıştır: Panama, Liberya, Malta, Kıbrıs, Bahamalar ve Bermuda (UNCTAD 2005,p. 15). Bununla beraber St. Vincent ve Grenadinler, Antigua ve Barbuda, Cayman Adaları, Lüksemburg, Vanuatu ve Cebelitarık'ı ikincil açık sicil olarak belirlemiştir.

Denizcilik sektörünün küresel doğası ve gemisahipleri için yerleşik ana uluslararası siciller arasında yeralan gelişmiş devletlerin ekonomik cazibesi; dünya tonajının %50den fazlasının uluslararası Bayrak Devleti olarak tanımlanan Bahamalar, Kıbrıs, HongKong, Liberya, Malta ve Panama 'ya kayıtlı olması gerçeğiyle ispat edilmiştir. (John N.K. Mansell,2009)

3.4.4 Sahte Ulusal Bayrak Devleti (Pseudo National Flag State)

Aşağıdaki unsurlara sahip olan devletler Sahte Ulusal Bayrak Devleti olarak kabul edilir:

- Sicil, Bayrak Devletinin topraklarında konumlanmamıştır,
- Sicil, bir Bayrak Devleti tarafından değil özel bir kurum tarafından yönetilmektedir,
- Bayrak Devleti bütün kanuni yükümlülüklerinde yetkiyi sicile vermiştir,
- Bayrak Devleti bütün kanuni yükümlülüklerinin temsili konusunda IACS üyesi olmayan klasların yetkilendirilmesine izin vermektedir,

- Bayrak Devleti “brass plate (gerçek varlığı ve adresi olmayan,birbaşka legal şirketin adresini kullanan)şirketlerin kuruluşu konusunda kolaylıklar sağlar ve teşvik eder,
- Gemilerin sahiplik ve kontrolünde belirsizlik vardır.

Bütün bu unsurlar var ise Bayrak Devleti sahte ulusal veya fiilen düzensiz olarak kategorize edilebilir.

Sahte Ulusal Bayrak Devleti sınıfına giren aktif olarak uluslararası taşımacılık yapan 17 devlet; Antigua ve barbuda, Barbados, Belize, Bolivya, Kamboçya, Komoros, Cook Adaları, Ekvatorial Gine, Honduras, Kiribati, Marshall adaları, Moğolistan, St.Vincent ve Grenadinler, sao Tome ve Principe, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

3.5 Bayrağı Terk ya da Başka Bayrağa Kayıt

Gemi sahipleri ekonomik ya da politik kolaylıklar sebebiyle kendi bayraklarını terk edip bir başka devletin bayrağını kullanma yoluna gitmektedirler.

Gelişmiş devletlerin operatörlerinin bayrağı terk ihtimali gelişmekte olan devletlerinkine nazaran daha yüksektir.Bunun sebebi ; serbest piyasanın daha az , devlet malı deniz filosunun fazla oluşu olarak gösterilebilir.

Gemi sahiplerinin başka bayrağa geçiş kararını etkileyen pek çok faktör vardır: kalite, işgücü kaynağı,işletme giderlerinde azalma , kar üzerindeki vergilerin asgari düzeyde oluşu, Bayrak Devletine yapılan kontrollerin derecesi.Maliyetlerdeki azalma en önemli faktör olup,diğer faktörler de geminin yaşı,tipi,büyüklüğü,bağlantılı olduğu ticaret tipi(type of trade) ve bu ticaretin coğrafi kapsamı,finansal kuruluşların yönergeleri.Önceleri çoğunlukla kuru yük ve tanker ticareti gibi düşük değerli ticaretle ilişkili gemiler bayrak değiştirirken,son yıllarda konteyner gemilerinde bayrağı terk sık rastlanır olmuştur.Bayrak değiştirmede etkili diğer faktörler de bürokratik kontrollerden kaçış,ulusal bayraktaki yüksek standartların gerektirdiği maliyetlerden kaçış, kalifiye işgücü arzı gerekliliğinin yokluğu ve genel mali giderler olarak sayılabilir.

Gemi büyüklüğüne bakılmaksızın genel olarak mürettebat maliyetleri bayraktan kaçış kararında etkili bir faktördür.Küresel rekabet ortamında çalışan gemi sahipleri için önem arzeden vergi giderlerini minimuma düşürmek hususundaki teşvik bütün kolay Bayrak Devletlerince ve az çok ikinci sicil ve bağımlı bölge sicillerince sunulmaktadır.Bu teşvik aynı zamanda sicil ücretlerinde indirimleri,kolay Bayrak Devleti filosunun yaş profilini gençleştirmek amacıyla yeni gemiler için vergi indirimlerini,kendi bölgelerindeki gemileri finanse eden kişiler için vergi muafiyetlerini ve kar üzerinden sıfır vergilendirmeyi kapsar.Benzer teşvikler yarı ulusal bayrakları da içeren çoğu kolay Bayrak Devletlerince de sağlanır.

Özetle ; esas faktör masrafları azaltmak üzere gemi sahipleri tarafından göz önüne alınan pek çok faktör ulusal bayrakta kalmak ya da kolay Bayrak Devletlerinden birine kayıt olmak arasında karar vermede etkili olmaktadır.

BÖLÜM DÖRT

LİMAN DEVLETİ UYGULAMALARI

4.1 Liman Devleti Kontrolü

Liman Devleti Kontrolü, standart altı gemileri belirlemek ve ortadan kaldırmak için gösterilen uluslararası uygulamanın bir kısmını teşkil eder. Hedef, standart altı çalışan gemileri belirleyerek, limanlar arasındaki rekabet koşullarının olumsuz etkilenmesini önlemektir.

Liman Devleti Kontrolü, bir devletin, karasularındaki yabancı bayraklı gemilere güvenlik, emniyet ve çevre ile ilgili olarak uluslararası kurallar, yürürlükte bulunan protokol ve tadillerinin bağlayıcı kurallarıdır.

Liman Devleti Kontrolü; denetimlerini Paris MOUya uygun olarak yürütmek için liman devletinin denizcilik otoritesince yetkilendirilen ve onun sorumluluğunda hareket eden tam vasıflı Liman Devleti Kontrolü görevlilerince gerçekleştirilir. Bütün Liman Devleti Kontrolü görevlileri denizcilik otoritesince düzenlenen bir kimlik kartı taşır.

Paris MOU bölgesinde uyulacak efektif ve harmonize denetim prosedürlerini temin için iki yılda bir eğitim seminerleri düzenlenir. Bu seminerler Liman Devleti Kontrolü görevlilerini yeni teknik gelişmeler ve Paris MOU üzerinde yapılan düzeltme ve değişiklikler hususlarında bilgilendirmek amacıyla yapılır.

Liman Devleti Kontrolü amaçlarına yönelik olarak İlgili dokümanın (konvansiyon) uygulanmasında; “no more favourable treatment” prensibi konvansiyon üyesi olmayan Bayrak Devletinin gemilerine uygulanır. Böyle bir durumda gemiler detaylı denetime tabi olacaktır ve Liman Devleti Kontrolü görevlileri uygulanabilir ilgili kuralların uygulanabilir olduğu gemiler için sağlanmış aynı prensiplere uyacaktır.

4.2 Liman Devleti Kontrollerinde Teftiş Prosedürleri

Teftişler denizcilik otoritesinin yetkilendirdiği nitelikli personel tarafından gerçekleştirilir.

Ziyaret belge kontrolleri ile başlar:

- Güvenlik sertifikaları ve gemi belgeleri.
- Kayıt defterleri.
- Minimum güvenlik istihdam belgesi
- Mürettebat yetkinlik sertifikaları.

Bunun dışında, geminin durumunu belirlemeye yönelik genel bir teftiş uygulanır.

Eğer gemi gerekli sertifikaları taşıyor ya da bariz bir kusur görülüyorsa daha detaylı bir teftiş yapılır.

Eğer kusurlar liman çevresinde güvenlik riski oluşturmakta ise gemi alıkonur. Yoluna devam edebilmesi için kaptanın bu kusurları temize çıkarması gerekir. Ayrıca geminin Bayrak Devleti uygulamadan haberdar edilir.

Liman Devleti Kontrolü amacıyla ilgili sözleşmelerin uygulanmasında, sözleşmeye taraf olmayan bir devletin gemilerine yanlı işlem (muamele) yapılmaması ana prensiptir.

4.3 Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Bölgesel Anlaşmalar

Uygunsuz malzeme ve teçhizat kullanımı, deneyimli mürettebat eksikliğinin gittikçe artması, uluslararası güvenlik standartlarına uymama gibi sebeplerden ötürü meydana gelen deniz kazaları denizel çevrede önemli zararlara, can ve mal kayıplarına neden olmaktadır. Bu eksikliklerle denizde seyreden standart altı gemiler IMO sözleşmelerinin şart koştuğu standartları karşılamadığı için, denizel çevre ve deniz güvenliği için ciddi riskler oluştururlar. Bu riskler için gerekli önlemlerin alınması doğrultusunda bölgesel düzenlemeler yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bölgesel Liman Devleti Kontrolü düzeninin kurulmasındaki ana amaçlar şu şekilde özetlenebilir:

- her üye devletin ulusal düzeyde Liman Devleti Kontrolü sistemini kurması
- gemilerin kontrolü için konuya ilişkin ortak kararlaştırılmış belgeler kullanılması
- Liman Devleti Kontrolü sırasında ortak Liman Devleti Kontrolü prosedürlerinin uygulanması
- Standart altı gemilere karşı koordineli ve harmonize hareket edilmesinin sağlanması
- Karşılıklı kapsamlı bilgi değişimi

İlk bölgesel anlaşma 1982 tarihli Paris MOU olup, IMO'nun 1991 yılında aldığı A.682(17) sayılı Gemilerin ve Atıklarının Denetiminde Bölgesel İşbirliği kararında standart altı gemilerin ortadan kaldırılması amacına yönelik olarak Paris MOU örnek alınarak dünyada liman devleti kontrolüne ilişkin bölgesel sistemler kurulmasını önerilmiştir.

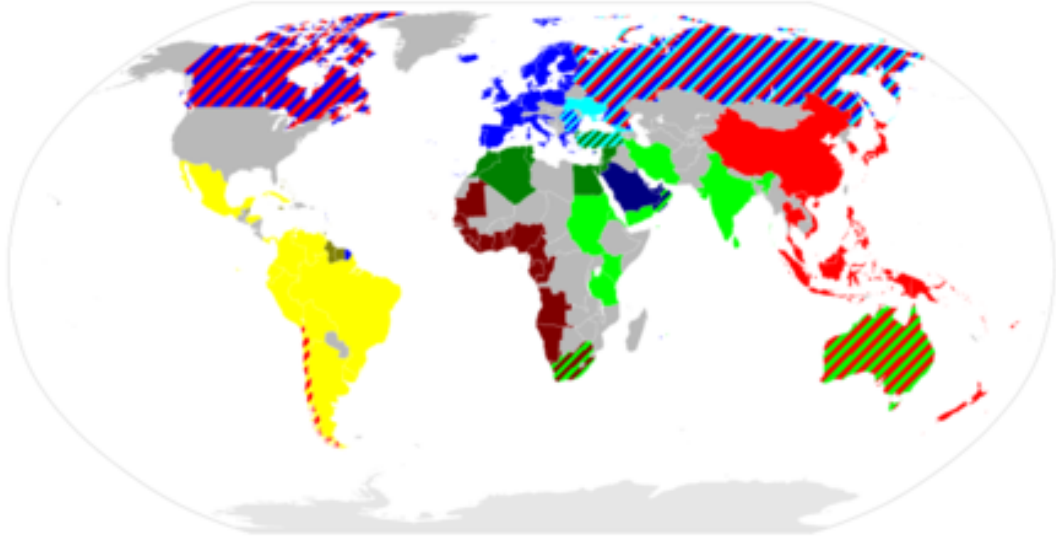
Bu doğrultuda imzalanan diğer bölgesel anlaşmalarla birlikte günümüzde dokuz adet bölgesel liman devleti kontrolü düzenlemesi mevcuttur.

Bölgesel anlaşmaların tümü büyük ölçüde ilk örnek olan Paris MOU'ya benzemekte ve genel olarak benzer hükümler içermektedirler.

Dünyadaki bölgesel anlaşmalar :

1. Paris MOU (Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi)
2. Akdeniz MOU (Akdeniz Bölgesi)
3. Karadeniz MOU (Karadeniz Bölgesi)
4. Latin Amerika MOU - Acuerdo de Vina del Mar (Latin Amerika Bölgesi)
5. Tokyo MOU (Asya-Pasifik Bölgesi)
6. Hint Okyanusu MOU (Hint Okyanusu Bölgesi)
7. Riyad MOU (Körfez Bölgesi)
8. Karayip MOU (Karayipler Bölgesi)
9. Batı Afrika MOU (Batı ve Orta Afrika Bölgesi)

Tablo 4.1 Bölgesel Memorandumların Dünya Dağılımı (http://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control)



Tabloda;

1. Kırmızı:Tokyo MOU,
2. Mavi:Paris MOU,
3. Yeşil: Hint Okyanusu MOU,
4. Koyu Yeşil: Akdeniz MOU,
5. Sarı: Latin Amerika MOU,
6. Zeytin Yeşili: Karayip MOU,
7. Koyu Kırmızı: Batı Afrika MOU,
8. Cam göbeği: Karadeniz MOU,
9. Lacivert : Riyad MOU,
10. Cam göbeği-mavi-kırmızı çizgili: Karadeniz MOU, Paris MOU ve Tokyo MOU'ya taraf ülkeleri,
11. Cam göbeği-mavi çizgili: Karadeniz MOU ve Paris MOU'ya taraf ülkeleri,
12. Cam göbeği-koyu yeşil çizgili: Karadeniz MOU ve Akdeniz MOU'ya taraf ülkeleri,
13. Yeşil-koyu kırmızı çizgili: Hint Okyanusu MOU ve Güney Afrika MOU'ya taraf ülkeleri,
14. Sarı-kırmızı çizgili: Latin Amerika MOU ve Tokyo MOU'ya taraf ülkeleri

temsil etmektedir.

4.3.1 Paris MOU (Paris Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Avrupa kıyı devletlerini ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar uzanan Kuzey Atlantik kıyı devletlerini kapsayan, Almanya, Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, Slovenya, İspanya, İsveç, İngiltere ve Kanada denizcilik otoritelerinin taraf olduğu idari bir anlaşma olan Paris Mou'nun temel konuları ; denizde can güvenliği, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesidir.

Liman Devleti Kontrolü uygulamalarının başlangıcı kabul edilen memorandum, yürürlüğe girdiği 1982 yılından bu yana esasları IMO kuralları yanında deniz güvenliğine ilişkin çeşitli Avrupa Birliği yönergeleri gibi önemli gelişmelerden oluşturulan güvenlik ve deniz kirliliğini önleme ilave koşulları ile birçok kez revize edilmiştir.

Paris MOU'nun yürütme organı Liman Devleti Kontrolü Komitesidir. 19 üye devletin denizcilik otoritelerinin temsilcilerinden ve Avrupa Komisyonundan oluşur. Liman Devleti Kontrolü Komitesi normalde yılda bir veya gerekirse daha sık toplanır. IMO ve ILO temsilcileri, bir çok denizcilik otoritesi kuruluşları ve diğer liman devlet kontrolü birlikleri temsilcileri komite toplantılarına gözlemci olarak katılır. Komite; politika finans ve yönetim ile ilgili konular üzerine çalışır ve organizasyon tarafından kurulan teknik birimlerce desteklenir.

PARİS MOU şu bölümleri içerir:

Bölüm-1 Liman Devleti Kontrolü Prosedürleri : Liman Devleti Kontrolü denetimlerini yürütmek için detaylı bir yönerge

Bölüm-2 MARPOL 73/78 çerçevesindeki denetimlerle ilgili prosedürler – Ek-1 ve 2 deki boşaltma şartlarına ilişkin iddia edilmiş olan ihlaller konusunda araştırmaları yürütmekle ilgili detaylı bir yönerge

Bölüm-3 Bazı gemilere ilişkin erişimden men (Access refusal measures) önlemleri

Bölüm-4 Denetimler konusunda bilgiler-Bölgedeki Liman Devleti Kontrollerine ilişkin denetimlerin bilgilerini saklamada kullanılan SIRENAC veritabanının kullanımıyla ilgili kısa bir özet

Bölüm-5 Alıkoyma(detention) ve denetimlerle ilgili bilgilerin yayını

Bölüm-6 Paris MOUYa uymaya ilişkin niteleyici kriterler- Paris MOUYa tam üyelik için başvuruda Denizcilik Otoritelerince yerine getirilmesi gereken kriterlerin listesi

Bölüm-7 Liman Devleti Kontrolü görevlileri için minimum kriterler

Paris MOU denetimlerine esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66), ve 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi , 1974, ve 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi ve 1996 Protokolü (ILO no.147,1976)
- Petrol Kirliliği Zararlarına ilişkin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (1992)
- Bunker Petrol Kirliliği Zararlarına ilişkin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (BUNKERS 2001)

- Gemilerde kullanılan zararlı Çürüme önleyici sistemlerinin kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşme (AFS 2001)

Her idare ILO 147 ve ILO Protokolü(1996) Bölüm7 Ek-1 de belirtilen sözleşmeler kapsamındaki prosedürleri uygulayacaktır:

Paris MOU'nun eski denetleme sisteminde belirlenen hedef denetim oranına göre; her bir idarenin yıllık olarak yapacağı denetimlerin toplam sayısı, limanlarına gelen yabancı ticaret gemilerinin, son üç takvim yılına ait istatistikler temelinde belirlenen yıllık ortalamanın % 25'ine tekabül etmesi şartı aranırken, Paris MOU bünyesinde karara bağlanan ve 2011 yılında yürürlüğe girecek olan Yeni Denetleme Rejimi (NIR), Avrupa Birliği üye devletlerinde halihazırda %25 olan liman devleti kontrolü bireysel kota uygulamasını %100 seviyesine çıkarmayı öngörmektedir. Adil pay düzeni (fair share scheme) olarak adlandırılan yeni uygulamada, adil pay; bir geminin bir AB üye ülkesi limanına giriş için yaptığı çağrının (ship call) tüm üye devletlerdeki çağrılara oranı olarak hesaplanmaktadır.

Yeni rejim uyarınca denetlenecek gemilerin seçimi ; 2009/16/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi'nin 12. maddesinde belirtilen hususlara göre yapılacaktır. Gemilerin risk profilleri uyarınca denetlenmesi kapsamında, AB üye devletleri yetkili mercileri Ek I Bölüm II 3A'daki seçim şeması uyarınca denetlenmesi zorunlu olan Öncelik I gemilerini öncelikli olarak seçmekte ve Ek I Bölüm II 3B uyarınca denetlenmeye uygun olan Öncelik II gemilerini denetim için seçebilmektedir.

Paris MOU'nun mevzuatında yer alan kriterlere göre belirlenen Yüksek riskli, standart riskli veya düşük riskli olmak üzere Gemi Risk Profillerine göre ülkeler beyaz liste, gri liste ya da kara listede yer almaktadır.

Tablo 4.2 Paris MOU 2007-2009 Dönemine ait Kara Liste (www.parismou.org)

KARA LİSTE					
BAYRAK	<i>Denetimler</i>	<i>Tutulmalar</i>	<i>Kara-Gri</i>	<i>Gri-Beyaz</i>	<i>Fazlalık</i>
	<i>2007-2009</i>	<i>2007-2009</i>	<i>Limit</i>	<i>Limit</i>	<i>Faktörleri</i>
			<i>Değerleri</i>	<i>Değerleri</i>	
Kuzey Kore	103	35	12	Çok	7,45
Libya	41	15	6		6,78
Togo	73	20	9	Yüksek	5,05
Bolivya	40	12	6		4,88
Arnavutluk	245	56	24	Risk	4,85
Sierra Leone	517	110	46		4,79
Komor Adaları	617	113	54	Yüksek Risk	3,94
Kamboçya	875	146	74		3,55
Moldova	236	44	23		3,55
Gürcistan	832	129	71		3,17
Saint Kitts ve Nevis	444	60	40	Orta	2,94
Suriye	264	41	26		2,68
Vietnam	31	7	5	Yüksek	2,52
Slovakya	286	41	28		2,37
Lübnan	77	13	10	Risk	2,17
Moğolistan	58	10	8	Orta Risk	1,97
Dominik	165	22	17		1,77
Saint Vincent ve Grenadin Adaları	2.173	219	172		1,68
Mısır	134	18	15		1,67
Ukrayna	541	56	48		1,44
Jamaika	56	8	8		1,20
Belize	633	58	55		1,13
Honduras	60	8	8		1,02

Tablo 4.3 Paris MOU 2007-2009 Dönemine ait Gri Liste (www.parismou.org)

GRI LİSTE					
BAYRAK	<i>Denetimler</i>	<i>Tutulmalar</i>	<i>Kara-Gri</i>	<i>Gri-Beyaz</i>	<i>Fazlalık</i>
	<i>2007-2009</i>	<i>2007-2009</i>	<i>Limit</i>	<i>Limit</i>	<i>Faktörleri</i>
			<i>Değerleri</i>	<i>Değerleri</i>	
Panama	8.333	619	622	544	0,96
Cezayir	108	12	12	3	0,96
Azerbaycan	104	11	12	2	0,89
Cook Adaları	125	12	14	4	0,81
Tuvalu	33	4	5	0	0,79
Antiller, Hollanda	670	48	58	36	0,55
Suudi Arabistan	58	4	8	0	0,49
Tunus	55	3	7	0	0,38
Bulgaristan	275	17	27	12	0,35
İran	174	10	18	6	0,32
Malezya	83	4	10	1	0,29
Fas	148	8	16	5	0,29
Kore Cumhuriyeti	221	12	22	9	0,24
Faroe Adaları	127	6	14	4	0,22
Amerika Birleşik Devletleri	138	6	15	4	0,16
Letonya	157	7	17	5	0,15
İsviçre	90	3	11	2	0,13
Tayland	160	6	17	5	0,05
Vanuatu	164	6	17	6	0,03

Tablo 4.4 Paris MOU 2007-2009 Dönemine ait Beyaz Liste (www.parismou.org)

BEYAZ LİSTE					
BAYRAK	<i>Denetimler</i>	<i>Tutulmalar</i>	<i>Kara-Gri</i>	<i>Gri-Beyaz</i>	<i>Fazlalık</i>
	<i>2007-2009</i>	<i>2007-2009</i>	<i>Limit</i>	<i>Limit</i>	<i>Faktörleri</i>
			<i>Değerleri</i>	<i>Değerleri</i>	
Hırvatistan	189	7	20	7	0,00
Katar	32	0	5	0	0,00
Japonya	76	1	9	1	-0,11
Türkiye	2.182	135	173	133	-0,29
Filipinler	204	6	21	8	-0,38
Polonya	204	6	21	8	-0,38
Cayman Adaları	319	11	30	14	-0,43
İspanya	270	8	26	12	-0,54
Barbados	507	18	45	26	-0,58
Rusya	2.266	100	179	138	-0,60
Hindistan	156	3	17	5	-0,63
Litvanya	241	6	24	10	-0,67
Portekiz	527	17	47	27	-0,72
Estonya	141	2	13	4	-0,78
Malta	5.252	219	399	337	-0,78
Antigua ve Barbuda	5.033	177	383	322	-1,01
Liberya	4.247	147	325	269	-1,01
Kıbrıs	2.735	88	214	169	-1,05
Belçika	213	3	22	8	-1,08
Gibraltar	1.167	31	97	67	-1,14
Norveç	2.500	65	196	154	-1,27
Marshall Adaları	2.063	52	164	125	-1,28
Lüksemburg	165	1	17	6	-1,33
Bahamalar	3.685	92	284	232	-1,35
Hong Kong	1.284	26	105	74	-1,41
Singapur	1.253	25	103	72	-1,41
Yunanistan	1.556	32	126	92	-1,42
İsveç	1.042	16	87	59	-1,57
Man Adası	922	13	78	51	-1,60
İtalya	1.403	20	114	82	-1,65
Hollanda	3.409	56	264	214	-1,66
İrlanda	164	0	17	6	-1,67
Almanya	1.320	17	108	77	-1,70
Finlandiya	630	6	55	33	-1,71
İngiltere	1.991	26	159	120	-1,74
Fransa	367	2	34	17	-1,75
Danimarka	1.347	14	110	78	-1,80
Çin	219	0	22	9	-1,83
Bermuda Adaları	267	0	26	11	-1,91

4.3.2 Akdeniz MOU (Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Limani Devleti Kontrolüne ilişkin Akdeniz Memorandumu 8 devletin (Cezayir, Tunus, Kıbrıs, Türkiye, İsrail, Mısır, Fas, Malta) temsilcileri tarafından 1997 yılında imzalandı. 1997 yılının sonunda Lübnan, 1999 yılında da Ürdün anlaşmayı onayladı.

Akdeniz MOU toplantılarına IMO, ILO ve Avrupa Komisyonu yanısıra Karadeniz MOU, Batı Afrika MOU, Paris MOU üye devletleri olan Fransa, Yunanistan, İtalya, Nijerya, İspanya gözlemci olarak katılmaktadır.

Akdeniz MOU şu bölümlerden oluşur:

Bölüm-1 Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri,İslah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgi sağlanması

Bölüm-5 Operasyonel ihlaller

Bölüm-6 Organizasyon

Bölüm-7 Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-8 İdari koşullar

Bölüm-9 Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-10 Finansal İşleyiş

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66), ve 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi , 1974, ve 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi ve 1996 Protokolü (ILO no.147,1976)

Her idare ILO 147 ve ILO Protokolü(1996) Bölüm7 Ek-1 de belirtilen sözleşmeler kapsamındaki prosedürleri uygulayacaktır.

Akdeniz MOU'nun belirlenen hedef denetim oranına göre; her idare, mutabakat zaptının yürürlüğe gimesinden itibaren üç yıllık bir süre içinde, yıllık %15'lik bir denetim yapacaktır. Yüzde oranında son oniki ayda limanlara gelen ayrı yabancı ticaret gemi sayısı esas alınacaktır.

Denetim için seçimde öncelikli gemiler;

- 1- Bir limana ilk kez ya da 12 ay veya daha uzun süre sonra gelen gemiler;
- 2- Bir ülkenin limanını, kusurlarının belirli bir sürede giderilmesi koşuluyla terk etmesine izin verilen gemiler için bu sürenin sona ermesi durumu;
- 3- Liman idareleri ve kılavuzlar tarafından seyir güvenliğine zarar verebilecek eksiklikleri olduğu rapor edilen gemiler;
- 4- Gemi yapım ve teçhizatına ilişkin yasal sertifikaları ilgili sözleşmelere uygun olarak düzenlenmemiş olan gemiler;
- 5- Tehlikeli veya kirletici madde taşıyan ve geminin özellikleri, hareketleri ile yüke ilişkin tüm bilgileri, liman devleti ve kıyı devleti yetkililerine bildirmeyen gemiler;
- 6- Güvenlik sebebiyle son 6 aydır klaslanması askıya alınmış gemiler.

4.3.3 Karadeniz MOU (Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Liman Devleti Kontrolüne ilişkin bir sözleşme olan Karadeniz MOU, bir nihai eleme amacıyla standart altı gemilerin hedeflenmesi için tasarlanmış harmonize denetim prosedürlerinden oluşan bir sistemdir.

Liman Devleti Kontrolü hususundaki ana prensiplerde ortak bir anlayışla 2000 yılında 6 Karadeniz devleti (Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna) tarafından imzalanan Karadeniz MOU'nun coğrafi kapsamında Karadeniz kıyısındaki limanlar yer almaktadır.

Karadeniz MOU'nun yürütme organı Liman Devleti Kontrolü Komitesidir. 6 üye devletin denizcilik otoritelerinin temsilcilerinden ve Avrupa Komisyonundan oluşur. Liman Devleti Kontrolü Komitesi normalde yılda bir veya gerekirse daha sık toplanır. IMO ve ILO temsilcilerinin yanı sıra Amerika, Karadeniz Komisyonu, Paris MOU, Akdeniz MOU, Hint Okyanusu MOU temsilcileri komite toplantılarına gözlemci

olarak katılır. Komite; politika finans ve yönetim ile ilgili konular üzerine çalışır ve organizasyon tarafından kurulan teknik birimlerce desteklenir.

Liman Devleti Kontrolü denizcilik otoritesinin sorumluluğunda, yetkili Liman Devleti Kontrol Görevlilerince gerçekleştirilir.

Denetimler esnasında ciddi eksiklikler bulunması durumunda gemi tutulur, kaptan bu eksikliklerin limandan ayrılmadan önce giderilmesi konusunda uyarılır.

Karadeniz MOU şu bölümlerden oluşur:

Bölüm-1 Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri,İslah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgi sağlanması

Bölüm-5 Operasyonel ihlaller

Bölüm-6 Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-7 Organizasyon

Bölüm-8 Finansal İşleyiş

Bölüm-9 Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-10 Yönetimle ilgili hükümler

Ek-1 Liman Devleti Kontrol Görevlileri için Yeterlilik Kriterleri

Ek-2 Sekreteryaya Belgelerinin Hükümleri

Ek-3 Karadeniz MOU'ya üyelik için Niteleyici Kriterler

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)

- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)
- Gemilerde kullanılan zararlı Çürüme önleyici sistemlerinin kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşme (AFS 2001)
- Bunker Petrol Kirliliği Zararlarına ilişkin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (BUNKERS 2001)

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

Denetim için seçimde öncelikli gemiler;

- 1- İdaresi mutabakat zaptını imzalayan devletin limanına ilk kez uğrayan veya 12 ay veya daha uzun süredir uğramayan gemiler;
- 2- Geminin özellikleri, hareketleri ile tehlikeli ve kirliliğe sebep olabilecek yükün taşındığına dair tüm bilgileri, liman ve kıyı devleti makamına raporlamada yetersiz kalan gemiler;
- 3- İdaresi mutabakat zaptını imzalamış olan devletin limanını, eksikleri tamamlamak koşuluyla terk etmesine izin verilen gemiye bunun için ayrılan sürenin sona ermesi,
- 4- Geminin güvenli işletimi, gemide yaşama ve çalışma koşulları veya kirliliğin önlenmesine ilişkin olarak meşru olarak ilgisi olan herhangi bir şahıs veya kurum tarafından, kaptan, mürettebat tarafından yapılan ve ilgili idarenin açıkça mesnetsiz bulmadığı bir rapor veya şikayete konu olan gemiler;
- 5- Son altı ay içinde, güvenlik nedenleriyle klas kuruluşuna üyeliği askıya alınmış gemiler;
- 6- Başka bir idare tarafından rapor veya ihbara konu olmuş gemiler
- 7- Limana doğru seyrederken çatma, karaya oturma veya kıyıya sürüklenme olayına karışan; -zararlı madde veya atık su boşaltımına ilişkin hükümleri ihlal etmekle suçlanan; -IMO tarafından kabul edilen rota kuralları veya güvenli seyir uygulamaları ve prosedürlerine uymayarak düzensiz veya emniyetsiz hareket eden; veya cana, mala ya da çevreye tehlike oluşturacak şekilde kullanılan gemiler.

4.3.4 Latin Amerika MOU (Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Limani Devleti Kontrolüne ilişkin Latin Amerika Bölgesi Anlaşması(Viña del Mar) 1992'de Şilide, Güney Amerika devletleri, Küba, Panama Denizcilik idareleri arasında bölgesel birlik için etkili Ağ (ROCRAM) 6. toplantısında 5 nolu önerge ile kabul edilmiştir. Sözleşme aslen Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela arasında imzalanmış olup, sırasıyla 1995 yılında Küba, 2000 yılında Bolivya, 2001 yılında Honduras'ın katılımıyla Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşmasının üye sayısı 13'e ulaşmıştır. Teşkilat yapısı iki ana kısımdan oluşur : Mutabakat Komitesi ve Sekreteryayı da içeren CIALA Bilgi Merkezinden oluşur.

Denizcilik otoriteleri arasında, gemi yolculuğu güven ve emniyeti, gemi mürettebatı eğitimi ve sertifikasyonu, ve nehir ve denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin engellenmesi ile ilgili zorlayıcı uluslararası anlaşmaların gerekliliğinin ışığı altında, yöresel limanlardaki yabancı gemilerin nezaret ölçütlerini koordine edilmesi alanında, yakın işbirliğine zemin hazırlamıştır.

Anlaşmanın ana ruhu ve amacı, bölgedeki denizcilik otoriteleri tarafından varsayılan, efektif denetim sisteminin devamlılığına olan bağlılığa dayanmaktadır.

Bu denetim sistemi, bayrak farkı gözetmeksizin, limanlarını ziyaret eden bütün yabancı gemilerin uluslararası konvansiyonlar tarafından yerleştirilen yönetmeliklere uymasını garantilemektedir.

Amaçları; Potansiyel risklerden kaçınmak için bölgedeki gemilere ait eksikli gemilerin çalışmasını engellemek ve Bölgede çalışan yabancı gemilerin IMO konvansiyonları çerçevesindeki güvenlik standartlarına uygunluğunu doğrulamak için etkili ve harmonize bir denetim sistemini yürütmek olarak sıralanabilir. Limanlar arası haksız rekabetten kaçınmak için ,bayrağına bakılmaksızın bütün gemilere eşit muamele yapılır.

Gemilerin Liman Devleti Kontrolüne ilişkin harmonize bir sistem kurmak amacını güden Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması şu bölümlerden oluşur:

Bölüm-1 Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri,İslah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgiye erişim

Bölüm-5 Operasyonel ihlaller

Bölüm-6 Organizasyon

Bölüm-7 Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-8 Kabul ve imza

Bölüm-9 Yürürlüğe girme

Ek-1 Liman Devleti Kontrol Görevlileri için Kılavuz

Ek-1A MARPOL 73/78 çerçevesinde yapılacak inceleme ve denetimleri yürütmek için kılavuz

Ek-1B Tanımlamalar

Ek-2 Anlaşmanın esas kısmının 3.11 bölümünde şart koşulan bölge devletleri arasında haber alışverişi

Ek-3 Denetim raporu

Ek-4 Latin Amerika Bilgi Sistemi(CIALA).Bölgedeki Liman Devleti Kontrollerine ait bilgileri saklayan CIALA veritabanının kullanımı konusunda kısa özet

Ek-5 Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Profesyonel Profil ve Minimum yeterlilik ve eğitim şartları

Ek-6 Altyapı

Ek-7 Üye Devletler,gözlemciler ve yardımcı üyeler için kriterler

Ek-8 Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması çerçevesinde denetimler yapan Tam Yetkilendirilmiş Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Uygulama Kılavuzu

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66) ve 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)

- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974, ve 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatısmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)

Tüm Üye devletlerin denizcilik otoriteleri yürürlükteki bu sözleşmeleri, sözleşmelerde değişiklikler olması durumunda bu değişiklikleri uygulamakla mükelleftir.

Vina del Mar Anlaşması'nın hedef denetim oranına göre; anlaşmanın kabul edildiği tarihten itibaren azami üç yıllık süre içinde, anlaşmaya üye olan denizcilik idaresi tarafından son altı ayda denetlenmemiş ve o ülkenin limanına da bu süre zarfında uğramamış olan gemi ya da düzeltilmesi gereken eksikliklerinin olması ya da açık gerekçeler bulunması sebebiyle denetlenmesi gereken yabancı gemilerin en az % 20' sini denetlemek tüm üye denizcilik idareleri için gerekliliktir.

Denetim için seçimde öncelikli gemiler;

- 1- Yolcu gemileri, ro-ro gemileri, dökme yük gemileri ;
- 2- petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve ambalajlı tehlikeli ya da zararlı madde ve eşya taşıyan gemiler gibi özel bir zarar teşkil edebilecek gemiler ve yakın zamanda tekrarlanmış eksiklikleri olan gemilerdir.

4.3.5 Tokyo MOU(Tokyo Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Asya Pasifik bölgesini kapsayan Tokyo Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması, 1993 yılında kabul edildi. Avustralya, Kanada, Şili, Çin, Fiji Adaları, Endonezya, Hong Kong, Japonya, Güney Kore, Malezya, Yeni Zelanda, Papua Yeni

Gine, Filipinler, Rusya, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam anlaşmaya imza atan üye devletlerdir.

Çin Makao, Kuzey Kore, Solomon Adaları, Amerika Birleşik Devletleri toplantılara gözlemci devlet olarak, IMO, ILO, Paris MOU, Latin Amerika MOU, Hint Okyanusu MOU, Karadeniz MOU gözlemci organizasyon olarak, Marshall Adaları yardımcı(işbirlikçi) üye olarak katılmaktadır.

Teşkilat yapısı Liman Devleti Kontrolü Komitesi, Sekreteryaya, Asya Pasifik Otomasyon Bilgi Sisteminden(APCIS) oluşur.

Liman Devleti Kontrolü Komitesi; memoranduma üye devletlerin temsilcilerinin yanı sıra işbirlikçi üye devletler ve gözlemci devletlerden temsilcilerin de oy hakkı olmaksızın katılımıyla çalışmalarını sürdürür. Komite memorandum çerçevesindeki belli görevleri gerçekleştirir. Eğitim ve seminerler, prosedürlerin harmonizasyonu, denetimler, ıslah ve tutulmalarla ilgili uygulamaları kapsayan gerekli katkıları sağlar. Memorandum çerçevesinde yürütülen denetimlere ilişkin ana prensipler geliştirir ve bunları revize eder. Bilgi değişimi için prosedürleri geliştirir ve revize eder. Memorandumun etkinliği ve işleyişi ile ilgili diğer konuları inceleme altında tutar.

Sekreteryaya; komiteye ve diğer toplantılara hizmet eder. Liman devleti Kontrolü görevlileri için eğitim seminerleri ve kursları organize eder. Bölgedeki Liman devleti Kontrolü denetim verilerini araştırır ve analiz eder. Katılımcı otoriteler için Liman devleti Kontrolüne ilişkin bilgi toplar ve yayınlar. Teknik yardım sağlanmasında yardımcı olur.

Asya Pasifik Otomasyon Bilgi Sistemi(APCIS); Liman devleti denetimlerine ilişkin bilgi alışverişini sağlamak amacıyla Rusya Federasyonu Denizcilik Otoritesi himayesinde Vladivostok'da kurulmuştur.

Tokyo MOU şu bölümlerden oluşur:

Bölüm-1 Genel

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri, Islah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgi sağlanması

Bölüm-5 Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-6 Organizasyon

Bölüm-7 Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-8 Yönetimle ilgili hükümler

Ek-1 Memoranduma üyelik

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66) ve 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974, ve 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)
- Gemilerde kullanılan zararlı Çürüme önleyici sistemlerinin kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşme (AFS 2001)

Tokyo MOU'nun hedef denetim oranına göre; her idare, komitenin koordinasyonu altında, denetleyeceği ayrı yabancı ticaret gemilerine ilişkin olarak uygun bir yıllık yüzde oranı belirleyecektir. Bölgede yıllık denetim oranının bölgede faaliyet gösteren gemilerin toplam sayısının % 75'ine ulaşması için çaba gösterilecektir. Bu yüzde oranı, komite tarafından tespit edilecek belirli bir dönem içinde bölgedeki limanlara gelen gemi sayısına göre olacaktır.

Denetim için seçimde öncelikli gemiler:

1- Başka bir idare tarafından rapor edilen veya uyarılan gemiler,

2- Geminin güvenli işletimi, gemide yaşam ve çalışma koşulları veya denizel çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin ilgisi olan herhangi bir şahıs veya kurum tarafından, kaptan, mürettebat tarafından yapılan ve ilgili idarenin açıkça mesnetsiz bulmadığı bir rapor veya şikayete konu olan gemiler, idaresi mutabakat zaptına taraf olan bir ülkenin limanını, belirtilen kusurlarının belirli bir süre içinde giderilmesi koşuluyla terk etmesine izin verilen ve bu süresi dolan gemiler,

3- Liman idareleri ve kılavuzlar tarafından güvenli seyrüseferine zarar verebilecek eksiklikleri olduğu rapor edilen gemiler, tehlikeli veya kirletici madde taşıyan ve geminin özellikleri, hareketleri ile yüke ilişkin tüm bilgileri, liman devleti ve kıyı devleti yetkililerine rapor etmeyen gemiler,

4- Tokyo MOU Komitesi tarafından öncelikli olduğu saptanan gemiler.

4.3.6 Riyad MOU (Riyad Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Körfez Bölgesi'ni kapsayan Riyad Liman Devleti Kontrolü Anlaşması Haziran 2005'te Riyad'taki bir toplantıda 6 devlet (Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve BAE) tarafından imzalanmıştır.

Riyad MOU, Körfez Bölgesi'ndeki denizcilik yetki sınırları içinde güvenli ve verimli nakliye imkanı sağlanması amacıyla imzalanmış bir anlaşma olup, Liman Devleti Kontrolü konusunda denizcilik yetkilileri tarafından ve Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde imzalanan birkaç bölgesel anlaşmadan biridir. Liman Devleti Kontrolü, ulusal limanlardaki yabancı gemileri ve bunların donanımlarının uluslararası düzenlemelerin gereksinimlerine uygunluğunu ve ayrıca personel seçimi ve gemi işletmesinin sözleşme standartlarına uygunluğunun denetlenmesini idare eder.

Altı Körfez devletinin (Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri) denizcilik yetkilileri, Riyad MOU ile Liman Devleti Kontrolü konusunda ortak önlemler almayı, işbirliğini ve bilgi alışverişini yoğunlaştırmayı taahüt etmişlerdir.

Riyad MOU gemiler konusunda veri kaydedecek ve bunları paylaşacak bir Bilgi Merkezi de barındıran Sekreteryaya ve Riyad MOU'nun yürütme organı olan Liman

Devleti Kontrolü Komitesinden oluşmaktadır. Liman Devleti Kontrolü Komitesi 6 denizcilik otoritesinin temsilcilerinden oluşur, normalde yılda bir, gerektiğinde daha kısa aralıklarla toplanır.

Riyad MOU şu bölümlerden oluşur:

Bölüm-1 Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri,İslah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgi sağlanması

Bölüm-5 Operasyonel ihlaller

Bölüm-6 Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-7 Organizasyon

Bölüm-8 Finansal İşleyiş

Bölüm-9 Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-10 Yönetimle ilgili hükümler

Ek-1 Liman Devleti Kontrol Görevlileri için Yeterlilik Kriterleri

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974, ve 1978 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)

Riyad MOU'nun belirlenen hedef denetim oranına göre, 3 yıllık sürede her devlet limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin yüzde 10'unu denetleyecektir.

4.3.7 Hint Okyanusu MOU (Hint Okyanusu Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Hem Bölgenin deniz güvenliği altyapısının yeterliliği hem IMO sözleşmelerine ilişkin koşullar üzerine 1997 yılındaki toplantıda yapılan görüşmelerde, bölgede dolaşan standart altı gemileri kontrol etmek için Hint oşinaryumu üzerindeki devletlerle bölgesel işbirliğinin çözüm olacağı düşünülmüştür ve buna göre bir Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrolü Anlaşması kavramı tartışılmıştır.

Avustralya, Eritre, Fransa, Hindistan, İran, Kenya, Maldivler, Mauritius, Umman, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan, Tanzanya ve Yemen' in taraf olduğu, Hint Okyanusu sınırlarındaki bayrak ve liman devleti yeterliliklerinin gelişimi üzerine yapılan anlaşma 1 Nisan 1999 tarihinde yürürlüğe girdi.

Hint Okyanusu MOU şu bölümlerden oluşur:

Bölüm-1 Taahhütler(Sorumluluklar)

Bölüm-2 İlgili belgeler

Bölüm-3 Denetim Prosedürleri,İslah ve Alıkoymalar

Bölüm-4 Bilgi sağlanması

Bölüm-5 Operasyonel ihlaller

Bölüm-6 Eğitim Programları ve Seminerler

Bölüm-7 Organizasyon

Bölüm-8 Finansal İşleyiş

Bölüm-9 Düzeltmeler(Değişiklikler)

Bölüm-10 Yönetimle ilgili hükümler

Ek-1 Denizcilik İdareleri Listesi “Denizcilik Otoriteleri”

Ek-2 Uluslararası deniz taşımacılığı denetimlerindeki gözlemlere ilişkin sorveyörler için kılavuz

Ek-3 Açık gerekçe olarak kabul edilen durumlar

Ek-4 Liman Devleti Kontrol Görevlileri için Yeterlilik Kriterleri

Ek-5 Liman Devleti Kontrol Görevlilerinin kimlik belgeleriyle ilgili şartlar

Ek-6 Hint Okyanusu Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşmasına ilişkin denetim raporu

Ek-7 Anlaşmanın esas kısmının 3.8 bölümünde şart koşulan bölge devletleri arasında haber alışverişi

Ek-8 Denetimler hususunda bilgi sistemi

Ek-9 Memorandumun yönetsel öncelikleri gereğince memoranduma katılım konusunda yeterlilik kriterleri

Ek-10 Liman Devleti Kontrolü Anlaşması Sekreteryaasının görevleri

Ek-11 MOU oturumlar arası yönetim grubunun Referans,Görev ve Seçim şartları

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974 (SOLAS 74)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)

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

Denetim için seçimde öncelikli gemiler:

- 1- Bir limana ilk kez ya da 12 ay veya daha fazla zaman sonra gelen gemiler;
- 2- Bir ülkenin limanını, kusurlarının belirli bir sürede giderilmesi koşuluyla terk etmesine izin verilen gemiler için bu sürenin sona ermesi durumu;
- 3- Liman idareleri ve pilotlar tarafından seyir güvenliğine zarar verebilecek eksiklikleri olduğu rapor edilen gemiler;

- 4- Gemi yapım ve teçhizatına ilişkin sertifikaları ilgili sözleşmelere göre düzenlenmemiş olan gemiler;
- 5- Tehlikeli veya kirletici madde taşıyan ve geminin özellikleri, hareketleri ile yüke ilişkin tüm bilgileri, liman devleti ve kıyı devleti yetkililerine rapor etmeyen gemiler;
- 6- Son 6 aydır klaslanması askıya alınmış gemiler.

4.3.8 Karayip MOU (Karayip Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

Karayip Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması 1996 yılında kabule edilmiştir. Belizenin katılımıyla üye sayısı onüçe ulaşmıştır. Bu anlaşma; yıllar süren görüşmelerin, araştırmaların ve IMO desteğinin başarılı bir sonucudur. Amacı; Liman Devleti Kontrolü kapsamındaki harmonize sistem vasıtasıyla standart altı gemilerin bölgede çalışmasını bertaraf etmek, gemilerin denizde can güvenliği, emniyet, deniz kirliliğinin önlenmesi, gemilerdeki çalışma koşullarına ilişkin uluslararası sözleşmelerin belirlediği şartlar ve standartlara uygunluğunu sağlamakta yardımcı olmaktır.

Üye devletlerin limanlarına gelen gemilerin %15 ini denetlemeleri gerekmektedir.

Üye devletler: Antigua ve Barbuda, Aruba, Barbados, Belize, Bahamalar, Cayman Adaları, Küba, Grenada, Guyana, Jamaika, Hollanda Antileri, Surinam, Trinidad and Tobago. Gözlemci Devletler: İngiliz Virgin Adaları, Bermuda, Dominik, Fransa, St. Kitts and Nevis, St. Vincent ve Grenadinler, Hollanda, Turks ve Caicos Adaları. Gözlemci Organizasyonlar: IMO, ILO, Paris MOU, Birleşik Devletler Sahil Koruma, Fairplay Lloyd's register, Kuzey Amerika Lloyd's register. Liman Devleti Kontrolü Komitesi ; Karayip MOU'nun yürütme organıdır. Tüm üye devletlerin temsilcilerinden oluşur.

Sekreteryaya; Karayip MOU'nun yönetim ve planlama koludur. Ama görevi günlük yönetsel aktiviteleri yürütmektir. Üyeler, Gözlemciler, IMO ve diğer Liman Devleti Kontrolü rejimleri ve ilgili organizasyonlar arasında bilgi alışverişini sağlayan bir bağlantı noktası konumundadır. Karayip MOU'nun bütün toplantılarının, seminerlerinin ve çalıştaylarının düzenlenmesinden sorumludur.

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974 (SOLAS 74) ve 1978 Protokolü
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)

Denetim için seçimde öncelikli gemiler:

- 1- Yolcu gemileri, ro-ro gemileri, dökme yük taşıyıcıları, geleneksel yapım gemiler, 500 gros tonun altındaki gemiler;
- 2- Petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve ambalajlı tehlikeli ya da zararlı madde ve eşya taşıyan gemiler gibi özel bir zarar teşkil edebilecek gemiler;
- 3- Üç yıllık ortalama tablosunda, ortalamanın üstünde alıkonulan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler;
- 4- Yakın zamanda tekrarlanmış eksiklikleri olan gemiler.

4.3.9 Abuja MOU (Batı ve Orta Afrika Liman Devleti Kontrolü Anlaşması)

1999 yılında Nijerya Abujada imzalanan memorandum 19 üye devletten oluşmaktadır: Angola, Benin, Kamerun, Yeşil Burun Adaları, Kongo, Fildişi Sahili, Ekvatorial Gine, Gabon, Gana, Gine, Liberya, Moritanya, Namibya, Nijerya, Senegal, Sierra Leone, Güney Afrika, Gambiya, Togo. Gözlemciler: Mali, Burkina Faso, IMO ve ILO.

Memorandumun amaçları; Liman Devleti Kontrolü sisteminin harmonizasyonunu sağlamak, limanlar arasındaki sağlıksız rekabetten kaçınmak, bölgesel birliği ve üye devletler arasındaki bilgi değişimini güçlendirmek, gemi personelinin çalışma ve

yaşam koşullarını iyileştirmek, denizlerde can ve mal güvenliğini sağlamak, standart altı gemilerin bölgede çalışmasını bertaraf etmek, denizel çevreyi kirlilikten ve diğer ihlallerden korumak şeklinde sıralanabilir.

Denetime esas teşkil eden sözleşmeler:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974 (SOLAS 74) ve 1978 Protokolü
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147,1976)

Abuja MOU'nun Belirlenen hedef denetim oranına göre; her idare, mutabakat zaptının yürürlüğe girmesinden itibaren üç yıllık süre içinde, yıllık en az %15 oranında denetim yapacaktır.

Denetim için seçimde öncelikli gemiler:

- 1- Bir limana ilk kez ya da 12 ay veya daha fazla zaman sonra gelen gemiler;
- 2- Bir ülkenin limanını, kusurlarının belirli bir sürede giderilmesi koşuluyla terk etmesine izin verilen gemiler için bu sürenin sona ermesi durumu;
- 3- Liman idareleri ve pilotlar tarafından seyir güvenliğine zarar verebilecek eksiklikleri olduğu rapor edilen gemiler;
- 4- Gemi yapım ve teçhizatına ilişkin sertifikaları ilgili sözleşmelere göre düzenlenmemiş olan gemiler;
- 5- Tehlikeli veya kirletici madde taşıyan ve geminin özellikleri, hareketleri ile yüke ilişkin tüm bilgileri, liman devleti ve kıyı devleti yetkililerine rapor etmeyen gemiler;
- 6- Son 6 aydır klaslanması askıya alınmış gemiler.

BÖLÜM BEŞ

AB'DE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI

AB ülkeleri, Liman Devleti Kontrolü görevini Paris MOU.nun getirdiği hükümler doğrultusunda gerçekleştirmektedir. Paris MOU'nun hükümlerine ilaveten AB'nin kendi bünyesinde çıkardığı yönergeler de bu kontrollerde esas teşkil etmektedir.

5.1 Mevcut Düzenlemeler ve Yönergeler

AB'nin liman devleti denetimini uygularken kullandığı mevzuat:

1) Paris MOU mevzuatı:

- Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66), ve 1988 Protokolü değişikliği (LOADLINES 66/88)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi , 1974, ve 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)
- Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, (COLREG 1972)
- Gemilerin Tonaj Ölçümüne ilişkin Uluslararası Sözleşme, (TONNAGE 1969)
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Sözleşmesi ve 1996 Protokolü (ILO no.147,1976)
- Petrol Kirliliği Zararlarına ilişkin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (1992)
- Bunker Petrol Kirliliği Zararlarına ilişkin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (BUNKERS 2001)
- Gemilerde kullanılan zararlı Çürüme önleyici sistemlerinin kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşme (AFS 2001)
- ILO Sözleşmesi No: 147

2) 2009/16/EC sayılı Liman Devleti Denetimi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi (Ocak 2011'den itibaren 95/21/EC sayılı Liman Devleti Denetimi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesinin yerini alacaktır)

5.2 Erika III Deniz Emniyeti Paketi

2002 yılında meydana gelen Prestige gemi kazasının ardından Avrupa Birliği, deniz emniyetinin geliştirilmesi kapsamında Topluluk tarafından alınacak önlemlere ilişkin Erika III Deniz Emniyeti Paketi(Üçüncü Deniz Emniyeti Paketi)'ni, 11 Mart 2009 tarihinde kabul etmiştir. Söz konusu paketin hedefi; deniz kazalarının önlenmesi ve muhtemel kazalara ilişkin doğru müdahale ve iyi yönetim sağlanmasıdır. Paket tarafından öngörülen yasal düzenlemelerin amacı ise denizcilik emniyet ve güvenlik standartlarını karşılayan işletmelerin menfaatinin sağlanması ve standartların altında faaliyet gösteren işletmeler üzerindeki baskının artırılması yolu ile sektörel rekabetin teşvik edilmesidir.

1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe girecek olan Erika III Deniz Emniyeti Paketi (III. Deniz Emniyeti Paketi)'ni oluşturan AB Müktesebatı;

- klas kuruluşlarının denetimi,
- deniz trafiğinin izlenmesi,
- deniz kazaların soruşturulması,
- deniz kazalarında yolcuların uğradığı zararların tazminine ilişkin yükümlülükler,
- gemi sahiplerinin deniz alacaklarına ilişkin sigorta sorumlulukları,
- Bayrak Devleti sorumlulukları,
- liman devleti kontrolü,

konularındaki 6 farklı yönerge ve iki yönetmelikten oluşmaktadır.

Paket ile; deniz kazalarının önlenmesi , kazalara doğru müdahale ve iyi yönetimin sağlanması hedeflenmekte olup, paket kapsamındaki yasal düzenlemelerle denizcilik emniyet ve güvenlik standartlarını sağlayan işletmelerin menfaatinin sağlanması ve standart altı faaliyet gösteren işletmeler üzerinde baskının artırılması yoluyla sektörel rekabetin teşvik edilmesi amaçlanmaktadır.

Bu paket; AB denizcilik sektörünün yanı sıra Avrupa Birliğine üye ülkelerin limanlarına yük ve yolcu taşıyan tüm ülkelere ait gemi ve gemi sahipleri ile bu gemilerin Bayrak Devletlerini yakından ilgilendirmektedir.

5.2.1 Klas Kuruluşlarının Denetimi

Bayrak Devleti uygulamalarının bir parçası olan Klas Kuruluşlar, deniz emniyetinin sağlanmasındaki görevi ile standart altı gemiciliğin azaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu önem gözetilerek kabul edilen yeni mevzuat kapsamında klas kuruluşlarına ilişkin hükümleri düzenleyen bir önceki yönerge (94/57/EC sayılı Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları ve Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kural ve Standartlar Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi) kaldırılmış, yerine “2009/15/EC sayılı Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları ve Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kural ve Standartlar Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi” ve “391/2009/EC sayılı Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları için ortak kural ve standartlar hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği”nden oluşan iki ayrı mevzuat kabul edilmiştir. Bu çerçevede kabul edilen Yönerge, Üye Devletler ile klas kuruluşları arasındaki ilişkileri düzenlemektedir. Bu yönergeyi tamamlayan Yönetmelik ise söz konusu klas kuruluşlarının AB çapında tanınmasına ilişkin kriterleri belirlemekte ve klas kuruluşlarının 17 Haziran 2011 tarihine kadar ilgili uluslararası kalite standartları ile uyumlu olarak bir kalite denetim mekanizması kurmaları öngörmektedir. Ayrıca, Üye Devletlerin ; ilgili idari kurumları aracılığıyla gemilerde yürütülen denetim, sörvey ve sertifikalandırma işlemlerinin ilgili uluslararası sözleşmelere (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73) ve Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (International Convention on Load Lines of 5 April 1966)) uygun olarak yerine getirilmesini sağlamakla yükümlü olduğu tanımlanmaktadır.

Bu yönerge ve tamamlayıcısı olan yönetmelik ile, AB'nin tanıdığı klas kuruluşları için bağımsız kalite kontrol rejimi ve kalite yönetim sistemi getirilmesinin yanı sıra şeffaflık ve işbirliği yükümlülükleri, klas kuruluşları ile yapılan anlaşmalarda daha

sıkı gereklilikler, düşük performansın önlenmesi için mali cezalar ve yetkinin geri alınması gibi yaptırımlar ile klas kuruluşların faaliyet kalitesinin artırılması amaçlanmaktadır.

5.2.2 Deniz Trafiğinin İzlenmesi

Deniz trafiğinin izlenmesine ilişkin hususlar ; “2009/17/EC sayılı Topluluk Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemini Oluşturan Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi” kapsamında düzenlenmiştir. 2002/59/EC sayılı Yönerge’yi tadil eden bu mevzuat; veri toplamaya yönelik sistemlerin geliştirilmesi ve bu çerçevede AB çapında bir bilgi alışverişi ağının kurulmasını, tanımlama ve konumlandırma araçlarının kurulması yoluyla yük gemilerinin balıkçı gemileri ile çarpışmasının önlenmesini ve acil durumdaki gemilere sığınma alanları sağlanmasına yönelik karar alma sürecinin geliştirilmesini amaçlamaktadır.

Yönerge ile getirilmiş olan yeni düzenlemeler temel olarak şu şekilde özetlenebilir:

- Üye Devletlerden herhangi birinin bayrağını taşıyan veya Topluluk sınırları içinde faaliyet gösteren veya yükünü bir Topluluk limanına bırakacak olan 15 metreden uzun tüm balıkçı tekneleri Yönerge’nin EK II Bölüm 1 (3) kısmında belirtilen çizelgeye uygun olarak Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS-Sınıf-1) ile donatılmış olmakla yükümlüdür.
- Tehlikeli ve kirletici maddelerin deniz yolu ile taşınması; söz konusu yükün içeriğine, göndericiye ilişkin bilgiler vb. unsurları içeren bir bildirim taşıyıcıya teslim edilmesi koşuluna bağlanmıştır.
- SOLAS’a ilişkin V/19-1 Yönetmeliği ve IMO’nun performans ve işleyişe yönelik standartları kapsamına giren tüm gemiler Uzun Mesafe Tanımlama ve İzleme Sistemi (LRIT) ile donatılmış olmalıdırlar.
- AB çapında denizciliğe ilişkin veri alışverişini sağlayan bir sistem olan SafeSeaNet Üye Devletler tarafından ulusal ve yerel seviyede işler hale getirilecektir.

- Bölgedeki buz oluşumunun risk yarattığı durumlarda Üye Devletlerin yetkili idareleri bu alanda bulunan gemilere buzulların durumu ve alternatif rotalara ilişkin bilgi verirler. Söz konusu idareler ayrıca, ilgili uluslararası hükümlere uygun olarak, bölgeden geçiş yapacak olan gemilerden buzulların yarattığı koşullara dayanabilecek yapıda olduklarını gösterir belge talep edebilirler.

- Yardıma ihtiyacı olan gemilere sığınabilecekleri alanların temini amacıyla karar verme yetkisine sahip merciler oluşturulacak, kıyı bölgeler hakkında fiziki, çevresel ve sosyo-ekonomik verilerin temini sağlanacak, ilgili taraflar yetkili kuruluşlar ve sığınma alanlarının konumu hakkında yeterli ölçüde bilgilendirilecek, yardıma ihtiyacı olan gemilerin sığınma alanlarına yerleştirilmesi konusunda değerlendirme kriterleri belirlenecektir.

Üye devletlerin yönerge ile belirlenen hükümleri 30 Kasım 2010 tarihine kadar uygulaması yükümlülüğü getirilmiştir.

5.2.3 Deniz Kazalarının Soruşturulması

Deniz kazalarının soruşturulmasına ilişkin hususlar ; “2009/18/AT sayılı Deniz taşımacılığı sektöründe kazaların incelenmesini düzenleyen temel prensipleri oluşturan Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi” kapsamında düzenlenmiştir. 1999/35/EC ve 2002/59/EC sayılı yönergeleri tadil eden bu yönerge temel olarak AB’de deniz kazalarına ilişkin soruşturmalara yönelik bazı teknik ilkeler ortaya koymayı amaçlamaktadır. Yönerge uyarınca Üye Devletler; karasuları içinde veya iç sularında gerçekleşen; veya gerçekleştiği coğrafyaya bakılmaksızın, kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı veya coğrafya ve karışan gemilerin bayraklarına bakılmaksızın; Üye Devletlerden birinin çıkarını önemli ölçüde etkileyen, ciddi kazalar söz konusu olduğunda bir güvenlik soruşturması yürütmekle yükümlüdürler. Bu soruşturmalar tarafsız kişilerce yürütülecek olup sivil veya cezai yükümlülük belirleme amacı taşımayacaklardır. Üye Devletlerin ulusal mevzuatını hükümleri ile uyumlu olacak şekilde en geç 17 Haziran 2011 tarihine kadar düzenlemekle yükümlü oldukları Yönerge ayrıca, söz konusu soruşturmalara ilişkin usul ve metotların AB

çapında uyumlaştırmasını ve gerekli durumlarda üçüncü ülkelerle işbirliği yapılmasını öngörmektedir.

5.2.4 Deniz Kazalarında Yolcuların Uğradığı Zararların Tazminine İlişkin Yükümlülükler

Deniz kazalarında yolcuların uğradığı zararların tazmini hususu “392/2009/EC sayılı Kazalarda deniz yoluyla taşınan yolcular için taşıyıcıların tazmin sorumlulukları hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği” ile düzenlenmiştir.

Yönetmelik, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin 1974 tarihli Atina Sözleşmesi ve 2002 tarihli protokolün Topluluk mevzuatına uygulanmasını öngörmektedir.

Söz konusu mevzuat özetle şu hususları içermektedir:

- Geminin kazaya uğraması halinde (batma, çarpışma, kıyıya vurma) zarar gören (yaralanma veya ölüm) yolculara veya bu yolcuların yakınlarına taşıyıcının suçunun kanıtlanması gereği aranmaksızın acil ekonomik ihtiyaçların giderilmesi amacıyla 15 gün içerisinde ön ödeme yapılacaktır. Bu meblağ ölüm halinde 21 000 Euro’dan az olmayacaktır.

- Kaza sonucu yaralanmalarda (örneğin güvertede düşme), yolcu sorumluluğun taşıyıcıda olduğunu kanıtlamakla yükümlüdür.

- Mahkemeler tarafından belirlenecek olan yolcu zararları her yolcu için 464 000 Euro’yu aşmayacaktır.

- Tüm taşıyıcılar sigortalı olmak zorundadır. Yolcular tazminat için ilgili sigorta şirketine doğrudan başvuru yapabilmelidirler.

Biletlerini AB üyesi ülkelere alan, AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde veya bu ülkelere gelen diğer gemilerde bulunan tüm yolcular yönerge kapsamında girmektedir.

Yönetmelik, Atina Sözleşmesi'nin 2002 Protokolünün AB'de yürürlüğe girdiği tarihten itibaren uygulanacaktır.

5.2.5 Gemi sahiplerinin deniz alacaklarına ilişkin sigorta sorumlulukları

Gemi sahiplerinin deniz alacaklarına ilişkin sigorta bulundurmaları hususu “2009/20/EC sayılı Deniz alacakları için gemi sahiplerinin sigortaları hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi” kapsamında düzenlenmiştir.

Söz konusu yönerge uyarınca Üye Devletler kendi bayraklarını taşıyan ve limanlarına giriş yapan farklı bayrakları taşıyan 300 gros ton ağırlığın üzerindeki tüm gemilere sigortalı olmalarını zorunlu tutacak şekilde düzenlemeleri yapmakla yükümlüdürler. 1996 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (LLMC1996) kapsamında belirlenen en yüksek sınırlamalara uygun olacak biçimde düzenlenecek bu sigortaları bulundurmayan gemilerin Topluluk limanlarına girişlerinin engellenmesi öngörülmüştür. Üye Devletlerin Yönerge kapsamında belirtilen hükümlerin ihlaline ilişkin orantılı cezaları ulusal mevzuat çerçevesinde belirlemeleri gerekmektedir. Yönerge hükümleri Üye Devletler tarafından en geç 1 Ocak 2012 tarihine kadar uygulamaya konması öngörülmüştür.

5.2.6 Bayrak Devleti Sorumlulukları

Bayrak Devletlerinin sorumluluklarına ilişkin hususlar “2009/21/EC sayılı Bayrak Devleti Gereklere Uyuma ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Yönergesi” kapsamında düzenlenmiştir.

Söz konusu Yönerge AB'ye Üye Devletlerin ilgili uluslararası deniz hukuku sözleşmelerine uyumunu temin etmeyi ve bu çerçevede söz konusu ülkelerin bayraklarının performansını ve prestijini yüksek tutmayı, kalitesini arttırmayı amaçlamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün Bayrak Devleti Denetimi sistemini Avrupa Topluluğu Hukukuna aktaran bu Yönerge kapsamında Bayrak Devletleri gemilerinin ilgili uluslararası sözleşmelere uyumunu temin etmekle yükümlü tutulmuştur. Ayrıca, Üye Devletlerin ilgili idarelerine gemileri bayrakları

altında kayıt altına almadan önce söz konusu gemilerin güvenlik kayıtlarını incelemek ve gerekirse bu gemilerin bağlı bulunduğu bir önceki bayrağa ait ülkeden almak zorunluluğu getirilmiştir. Buna ilaveten Üye Devletler bayraklarını taşıyan gemilerin tutulmaları halinde ilgili uluslararası standartları yerine getirmelerini takip etmekle yükümlüdür. Öte yandan, Üye Devletlerin ilgili idari birimlerinin IMO yetkilileri tarafından en az yedi yılda bir defa olmak üzere denetlenmeleri öngörülmüştür. Üye Devletlerin idarelerinin Bayrak Devleti ile ilgili faaliyetleri yürüten birimleri de kalite yönetim sistemi (ISO 9001/2000) geliştirecek, belgelendirecek, uygulayacak ve bunu sürdüreceklidir. Üye ülkelerin tazmin sözleşmeleri dahil, uluslararası denizcilik sözleşmelerine taraf olmaları, IMO Bayrak Devleti Kodu ve denetim sistemini uygulamaları, Paris MOU Liman Devleti Denetimi istatistiklerinde beyaz listede yer almaları yönergeye ima edilen diğer yükümlülüklerdir.

Ayrıca, 17 Haziran 2012 tarihinden geç olmamak kaydıyla söz konusu birimlerin işleyişine yönelik bir kalite yönetim mekanizması kurulacak ve işletilecektir.

Yönerge kapsamında yer alan hükümlerin en geç 17 Haziran 2011 tarihi itibarıyla Üye Devletlerin ulusal mevzuatına geçirilmesi ve uygulanması gerekmektedir.

5.2.7 Liman Devleti Kontrolü ve Yeni Denetim Rejimi (NIR)

Erika III Deniz Emniyeti Paketi kapsamında Paris Mutabakat Zaptı'na (Paris MOU) taraf devletler nezdinde uygulanmak üzere gemilerin denetlenmesine ilişkin global bir düzen oluşturan Yeni Denetim Rejimi – NIR (New Inspection Regime) geliştirilmiştir. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı - EMSA (European Maritime Safety Agency) tarafından geliştirilen Liman Devleti Kontrolüne ilişkin bu sistem, İzlanda'nın Reykjavik kentinde 18-22 Mayıs 2009 tarihlerinde düzenlenen 42. Paris MOU Liman Devleti Kontrol Komitesi toplantısı kapsamında kabul edilmiştir.

Yeni Denetim Rejimi; Avrupa Birliği üye devletlerinde halihazırda %25 olan liman devleti kontrolü bireysel kota uygulamasını %100 seviyesine çıkarmayı öngörmektedir. Adil pay düzeni (fair share scheme) olarak adlandırılan yeni

uygulamada, adil pay; bir geminin bir AB üye ülkesi limanına giriş için yaptığı çağrının (ship call) tüm üye devletlerdeki çağrılara oranı olarak hesaplanmaktadır.

Yeni sistemin önemli unsurları ve getirdiği yenilikler CPS (Corporate and Public Strategy Advisory Group)'nin "Avrupa Birliği Yeni Liman Devleti Denetim Yönergesi ve Yeni Denetim Rejimi (NIR) Hakkında Bilgi Notu"nda şu şekilde açıklanmıştır:

i. THETIS

Limani Devleti Kontrolünde önemli değişiklikler getiren, 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe girecek olan söz konusu yeni denetim rejimi Paris MOU bölgesindeki herhangi bir limana uğrayan veya limandan ayrılan veya demir atan gemilerin, taşıdıkları risk seviyesine göre , belirli bilgileri liman devletine sağlamasını hükmetmekte ve söz konusu verilerin internet üzerinde oluşturulan yeni liman devleti kontrol veritabanına(THETIS) aktarılmasını öngörmektedir.

Limana uğrayan gemiler tarafından sağlanan gerekli bilgiler, kaydı yapan liman devleti tarafından öncelikle verilerin Avrupa Birliği denizcilik bilgi paylaşım sistemi olan SafeSeaNet'e (SSN) girilecek , daha sonra NIR Liman Devleti Kontrolü veritabanı olarak halihazırda oluşturulmakta olan THETIS'e aktarılacaktır. Paris MOU Yeni Denetim Sisteminin liman devleti kontrolü kapsamında desteklenmesi için oluşturulan THETIS yeni bilgi veritabanı, halihazırda kullanılan SIRENaC sisteminin yerini alacak ve EMSA tarafından yönetilecektir. THETIS aynı zamanda Kanada ve Rusya Federasyonu sistemleri tarafından sağlanan bilgileri de ihtiva edecektir. THETIS, gemi risk profilini her gün hesaplamakta ve en son denetleme bilgisi ile sürekli olarak güncellenmektedir. Bir önceki denetim sisteminden daha karmaşık olan yeni değerlendirme prosedürü doğrultusunda, denetleyicilere kılavuzluk edecek THETIS veritabanı, denetlenen her deniz taşıtı kapsamında geçmiş denetlemelere ilişkin ayrıca bir arşiv oluşturulacaktır.

ii. Ön Bildirim

Paris MOU bölgesinde herhangi bir limana uğrayan, limandan ayrılan veya demirleyen gemiler tarafından Liman Devletine iletilmesi gerekli bilgiler şu şekildedir:

- Genişletilmiş denetim için elverişli gemiler için varıştan en az 72 saat önce bildirim

Genişletilmiş denetim için elverişli gemi işletmecisi, acentesi veya kaptanı, varıştan en az 72 saat önce varış yapılacak veya demirlenecek liman otoritelerine ön bildirim yapmakla yükümlüdür. Seyahatin 72 saatten az sürmesi bekleniyorsa en geç bir önceki liman veya demirleme bölgesinden ayrılmadan önce bildirim yapılmalıdır. Halihazırda yürürlükte olan söz konusu bildirim hükmü; 1 Ocak 2011 tarihi itibari ile aşağıda yer alan gemiler için de geçerli olacaktır:

- Yüksek risk unsuru taşıyan tüm gemiler
- 12 yaşından büyük her türlü yolcu gemisi, gaz, petrol veya kimyasal tankeri veya yük taşıyıcısı

Genişletilmiş denetime tabi tutulması zorunlu gemiler hakkında elde edilen bilgiler internet üzerinde oluşturulan veritabanı vasıtası ile kamuya duyurulacaktır.

- Diğer gemiler için varıştan en az 24 saat önce bildirim

Gemi işletmecisi, acentesi veya kaptanı varıştan en az 24 saat önce varış yapılacak liman otoritelerine ön bildirim yapmakla yükümlüdür. Seyahatin 24 saatten az sürmesi en geç bir önceki liman veya demirleme bölgesinden ayrılmadan önce ön bildirim yapılmalıdır.

- Asıl Varış Zamanı / Asıl Ayrılış Zamanı

Paris MOU bölgesi kapsamında bir liman veya demirleme yerine uğrayan her geminin asıl varış zamanı ve asıl ayrılış zamanı ilgili otorite tarafından THETIS veritabanına aktarılacaktır.

Gemiler tarafından yapılan çağrılar çerçevesinde liman devletine asgari olarak iletilmesi gerekli bilgiler şu şekilde sıralanmaktadır:

1. Geminin kimliği (isim, çağrı işareti, IMO veya MMSI numarası ve bayrağı)
2. Çağrının planlanan süresi (ETA/ETD)
3. Tankerler için:
 - a. Cidar türü: tek cidarlı, ayrı balast tankları bulunan tek cidarlı, çift cidarlı;
 - b. Kargo ve balast tanklarının durumu: dolu, boş, atıl
 - c. Kargonun hacmi ve türü
4. Varılacak liman ve demir atılacak yerde (yükleme, boşaltma, diğer) planlanan operasyonlar
5. Varılacak limanda yürütülmesi planlanan kanuni sörvey denetlemeleri ve önemli bakım ve onarım işleri
6. Paris MOU bölgesinde gerçekleştirilen son genişletilmiş denetleme tarihi

iii. Gemi Risk Profili

Yeni Denetim Rejimi'nde gemiler, liman devletleri tarafından eski uygulama olan hedef faktörüne (*target factor*) göre değil, Gemi Risk Profili (*Ship Risk Profile*) uyarınca denetim ve değerlendirilmeye tutulacaktır. Yeni sistemde; yüksek risk taşıyan, standartların altındaki gemiler daha sık denetime tabi olurken, standartları sağlayan gemiler daha seyrek denetime tabi olmaktadır. Buna göre;

1. **Yüksek Riskli Gemiler** - HRS (*high risk ships*) 6 aylık dönem periyodunda denetime tabi olacaktır. Yüksek risk unsuru taşıyan gemiler, daha kapsamlı ve ayrıntılı bir denetleme olan “genişletilmiş denetim” (*expanded inspection*) ile değerlendirilecektir. Her genişletilmiş denetimde ise mevcut risk unsurları yeniden denetlenecektir.
2. **Standart Riskli Gemiler** - SRS (*standard risk ships*) 10 ile 12 aylık dönem aralığında denetime tabi olacaktır.

3. **Düşük Riskli Gemiler** - LRS (*low risk ships*) (LRS) ise 24 ile 36 aylık dönem aralığında denetime tabi olacaktır.

Yüksek riskli, standart riskli veya düşük riskli olmak üzere Gemi Risk Profiline belirlenmesi için gerçekleştirilecek değerlendirmede; geminin cinsine ilişkin parametreler (geminin tipi, yaşı, bayrağı ve onaylanmış kuruluşu, ISM şirket performansı vb.) ile geminin geçmişine ilişkin parametreler (denetim geçmişi, belli bir zaman diliminde gemide tespit edilmiş eksiklikler ve geminin alıkonulma sayısı vb.) kullanılmaktadır. Gemi sahibi ve yöneticileri ve diğer ilgili taraflar, söz konusu değerlendirmede kullanılan Gemi Risk Profili Hesaplama Aracı simülasyonundan Paris MOU NIR internet sayfası aracılığı ile yararlanılabilmektedir.

Gemilerin sınıflandırılmasında kullanılan gemi bayrağı ülkesi ve onaylanmış kuruluş derecelendirmelerinin yanı sıra gemilerin ait olduğu Emniyetli Yönetim Sistemi (*International Ship Management*) ISM şirket performansı da yeni değerlendirme unsuru olarak NIR kapsamına alınmıştır. Bahse konu yeni değerlendirme unsuru ile şirketler;

1. Ortalama üstü (*above average*)
2. Ortalama (*average*)
3. Düşük ortalamalı (*low average*)
4. Çok düşük ortalamalı (*very low average*)

olarak değerlendirilmektedir.

Gemi risk profili değerlendirmesinde kullanılacak Şirket Performansı Hesaplama Aracı - CP (*The Company Performance Calculator*), geminin ait olduğu şirket performansını ölçmekte; geminin hangi risk sınıfına dahil edileceği hususunda etkili bir faktör olarak kullanılmaktadır. Şirket Performansı Hesaplama Aracı; değerlendirme kapsamında şirketin son 36 aylık döneme ait denetimlerini, ISM şirket performansını, şirket denetleme indeksi ve şirketin eksikliklerine ilişkin indeksi ele almaktadır. Gemi sahibi ve şirketleri ve diğer ilgili taraflar, söz konusu değerlendirmede kullanılan Şirket Performansı Hesaplama Aracı simülasyonundan Paris MOU NIR internet sayfası aracılığı ile yararlanılabilmektedir.

2009/16/AT sayılı AB Yönergesi'ne göre; her gemi için birer Liman Devleti Kontrolü veritabanı oluşturulmakta, bu veritabanı her gün güncellenmektedir.

iv. AB Liman Devleti Kontrolü Yönergesi

Liman Devleti Kontrolüne ilişkin Yeni Denetim Rejimine esas teşkil eden hususlar “2009/16/EC sayılı Liman Devleti Denetimi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi” kapsamında düzenlenmiştir. Söz konusu yönerge deniz güvenliği ve emniyetine yönelik uluslararası standartlar ve Avrupa Topluluğu düzenlemelerine uyumun artırılmasını; bunun yanı sıra Liman Devleti Kontrolüne ilişkin olarak Topluluk çapında uygulanacak ortak kriter ve usullerin belirlenmesini, yüksek risk unsuru taşıyan gemilerin daha sık aralıklar ile daha detaylı denetlemeye tabi tutulması ile, tüm gemilerin, risk profiline uygun bir sıklıkta denetlenmesini hedeflemektedir.

Yönerge; Üye Devlet limanına veya demirleme yerine uğrayan gemi ve mürettebatına uygulanmaktadır. Balıkçı teknesi, savaş gemisi, gemi yardımcıları, ilkel yapım ahşap gemiler, ticari olmayan amaçlar için kullanılan hükümet gemileri ve ticaret yapmayan keyif yatları Yönergenin kapsamı dışında kalmaktadır.

Liman Devleti Kontrolü hakkında 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/16/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi aşağıda detaylandırılmaktadır.

Denetleme Sistemi ve Yıllık Denetleme Yükümlülüğü

Madde 5, AB Üye Devletlerinin yürüttüğü gemi denetleme sistemi ve Üye Devletlerin yıllık denetleme yükümlülüğünü düzenlenmektedir.

AB Üye Devletleri tarafından uygulanan denetleme prosedüründe denetim yapılacak gemilerin seçim prosedürü Madde 12 ve EK I kapsamında düzenlenmektedir.

Bu kapsamda, her Üye Devlet, limanı veya demirleme yerine uğrayan, Madde 12 (a) uyarınca Öncelik I kapsamına giren gemilerde denetim gerçekleştirmek ile yükümlüdür.

Her Üye Devlet, Topluluk ve Paris MOU bölgesinde yılda toplam gerçekleştirilmesi gerekli denetlemelerden en az kendi payına düşen miktarı yerine getirmelidir. Bu kapsamda; her üye ülke tarafından yerine getirilmesi gerekli denetleme sayısı, ilgili Üye Devletin limanlarına uğrayan her bir gemi sayısının, Topluluk ve Paris MOU bölgesi kapsamındaki her ülkenin limanlarına uğrayan her bir gemi toplam sayısına oranı uyarınca hesaplanmaktadır. İlgili Üye Devlet tarafından aksi öngörülmedikçe, demirlemiş olan gemiler söz konusu hesaplama kapsamında sayılmamaktadır.

Denetleme Yükümlülüğüne Uyum Koşulları

Madde 6, AB Üye Devletlerinin, denetleme yükümlülüklerini yerine getirmek üzere takip etmeleri gerekli yöntemler hakkında düzenleme getirmektedir. Üye Devletlerin, Öncelik I kategorisinde denetleme gerçekleştirilmesi zorunlu asgari gemi sayısı kapsamında düzenlemeler bulunmaktadır. Bu kapsamda, Üye Devletlerin denetleme gerçekleştirmediği gemi sayısı; yetkisi altındaki liman veya demirleme yerlerine uğrayan, yüksek risk profiline sahip Öncelik I kategorisindeki toplam gemi sayısının %5'ini ve yüksek risk profili dışındaki toplam gemi sayısının %10'unu aşmamalıdır. Bununla birlikte, denetleme veritabanında yer alan bilgiler uyarınca, Topluluk içindeki limanlara seyrek uğrayan gemilerin denetlenmesinde öncelikli seçim yöntemi uygulanmaktadır. Aynı zamanda, demirleme yerine uğrayan Öncelik I gemilerinde ise, denetleme veritabanında yer alan bilgiler uyarınca, Topluluk içindeki limanlara seyrek uğrayan yüksek risk profiline sahip gemilerin denetlenmesine öncelik verilmektedir.

Topluluk Dahilinde Dengeli Denetleme Pay Hesaplama Koşulları

Madde 7 uyarınca; liman ve demirleme yerine uğrayan Öncelik I kapsamındaki toplam gemi sayısının, Üye Devletin yükümlü olduğu denetleme sayısını aştığı durumlarda; Öncelik I kapsamında denetlenen gemi sayısı Üye Devletin denetlemekle yükümlü olduğu miktara denk geliyor veya aşıyor ve söz konusu Üye Devlet Öncelik I kapsamındaki gemilerin %30'undan fazlasını denetliyorsa Üye devlet denetleme yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.

Bununla birlikte, liman ve demirleme yerine uğrayan Öncelik I ve Öncelik II kapsamındaki toplam gemi sayısının, Üye Devletin yükümlü olduğu denetleme sayısının altında kaldığı durumlarda; Üye Devlet Öncelik I kapsamında denetlemek ile yükümlü olduğu miktarı denetliyor ve Öncelik II kapsamına giren gemilerin en az %85'inde denetleme gerçekleştiriyorsa denetleme yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.

Gemiler Tarafından Gerçekleştirilen Varış Bildirimi

Madde 9 kapsamında, Gemiler tarafından gerçekleştirilen Varış Bildirimi düzenlenmektedir. Madde 14 uyarınca genişletilmiş denetim için elverişli geminin işletmecisi, acentesi veya kaptanı, bir Üye Devletin liman veya demirleme yerine uğrayacak ise EK III kapsamında ifade edilen hükümler uyarınca önceden varış bildirimini yapmakla yükümlüdür. Söz konusu varış bildirimini liman otoritesi veya birimi veya bu amaç için belirlenmiş otorite veya kurum tarafından yetkili merciine iletilmektedir. Her türlü elektronik iletişimin kullanılabildiği söz konusu bildirim aynı zamanda Avrupa Birliği'nin deniz taşıtı gözlem ve bilgi sistemini düzenleyen 2002/59/ AT sayılı Yönergesi hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilmelidir.

Gemi Risk Profili

Madde 10, Gemi Risk Profiline hesaplanmasına ilişkin düzenlemeleri getirmektedir. Bir AB Üye Devleti liman veya demirleme yerine uğramak üzere çağrıda bulunan her gemiye, denetleme veritabanında; denetim önceliği, denetim periyotları ve denetleme kapsamını belirleyen bir gemi risk profili tayin edilmektedir. Söz konusu gemi risk profili; Ek I Bölüm I.1 ve Ek II kapsamında detaylandırılan geminin cinsine ilişkin parametreler (geminin tipi, yaşı, bayrağı, onaylanmış kuruluşu, şirket performansı vb.) ile Ek I Bölüm I.2 ve Ek II kapsamında detaylandırılan geminin geçmişine ilişkin parametrelere (belli bir zaman diliminde gemide tespit edilmiş eksiklikler ve geminin alıkonulma sayısı vb.) göre hesaplanmaktadır.

Komisyon, web sitesi aracılığı ile, performansı düşük veya çok düşük olan şirketlerin listesini düzenli olarak yayımlayacaktır.

Denetimlerin Sıklığı

Madde 11 uyarınca; AB Üye Devletlerinde denetlenme sıklığı her gemi için tayin edilen gemi risk profili uyarınca belirlenmekte, bu kapsamda geminin risk faktörü azaldıkça arızık denetimleri arasındaki süre uzamaktadır. Yüksek risk unsuru taşıyan gemilerin denetimleri arasında geçen süre en fazla 6 ay olmalıdır. Bununla birlikte, gemiler aynı zamanda ek denetime de tabi tutulabilmektedir. Ek II Bölüm 2.A kapsamındaki öncelikli unsurlar ve Ek II Bölüm 2.B kapsamındaki beklenmeyen unsurların tespit edildiği gemiler, Üye Devletin yetkili merci tarafından karar verilecek söz konusu istisnai denetimlere tabi tutulabilmektedir.

Denetlenecek Gemilerin Seçilmesi

Madde 12 içerisinde denetlenecek gemilerin seçimi ele alınmaktadır. Gemilerin risk profilleri uyarınca denetlenmesi kapsamında, AB üye devletleri yetkili mercileri Ek I Bölüm II 3A'daki seçim şeması uyarınca denetlenmesi zorunlu olan Öncelik I gemilerini öncelikli olarak seçmekte ve Ek I Bölüm II 3B uyarınca denetlenmeye uygun olan Öncelik II gemilerini denetim için seçebilmektedir.

Ön ve Detaylı Denetim

Madde 13, gemilere düzenlenen ön ve detaylı denetimleri detaylandırmaktadır. Gemiler, Üye Devlet liman veya demirleme yerinde ön denetim veya daha detaylı bir denetime tabi tutulabilmektedir. Ön denetimde; Ek IV kapsamında sıralanan ve gemide bulunması zorunlu sertifika ve belgeler ,bir Topluluk Üye Devleti veya Paris MOU'ya taraf diğer bir devlet tarafından son gerçekleştirilen denetimde tespit edilen eksikliklerin düzeltilip düzeltilmediği ve geminin makine dairesi ve konaklama alanı hijyeni dahil olmak üzere geminin genel durumunun kontrolü yapılmaktadır. Ön denetim sonucunda gemi, gemi donanımı ve mürettebat durumunun Konvansiyon'un hükümlerini yerine getirmedeğine dair açık gerekçeler bulunmakta ise Üye Devlet tarafından, gemi operasyonunun ilgili gereklere uygunluğunun da kontrol edildiği

daha detaylı bir denetim gerçekleştirilebilmektedir. “Açık gerekçeler” (*clear grounds*), denetleyici tarafından verilecek karara göre; gemi, gemi donanımı ve mürettebatının daha detaylı denetime tabi tutulmasını gerektiren bir delil bulması halinde oluşmaktadır. Açık gerekçelere örnek teşkil edecek durumlar Ek V kapsamında detaylandırılmaktadır.

Genişletilmiş Denetim

Madde 14’ün konusunu genişletilmiş denetim teşkil etmektedir. Ek I Bölüm II 3A ve 3B uyarınca aşağıda ifade edilen kategorilerdeki gemiler genişletilmiş denetime tabi olmaktadır:

- Yüksek risk profili taşıyan gemiler;
- Yolcu gemileri, petrol tankerleri, gaz veya kimyasal yük tankerleri, dökme yük gemileri ve 12 yaşından büyük gemiler;
- Yüksek risk profili taşıyan veya öncelikli veya beklenmedik unsurların bulunması halinde yolcu gemileri, petrol tankerleri, gaz veya kimyasal yük tankerleri, dökme yük gemileri ve 12 yaşından büyük gemiler;
- Madde 16 uyarınca limana girişi reddedilen ve yeniden denetime tabi olması zorunlu gemiler.

Genişletilmiş denetim için gemi operasyon planında yeterli zamanı temin etmek gemi operatörü veya kaptanın sorumluluğudur. Güvenlik denetimi gerekçesi haricinde gemi, denetim bitene kadar ilgili limanda kalmak ile yükümlüdür. Periyodik genişletilmiş denetim için elverişli gemi tarafından ön varış bildirimini yapılmasını takiben, genişletilmiş denetleme yapılmaması halinde yetkili merciinin gemiyi bilgilendirmesi gerekmektedir. Risk alanları dahil genişletilmiş denetleme kapsamı Ek VII içerisinde detaylandırılmaktadır.

Emniyet ve Güvenlik Kılavuz İlkeleri ve Prosedürleri

Madde 15 kapsamında, gemi denetimini sırasında denetleyici tarafından kullanılacak kılavuz ilke ve prosedürler ele alınmakta ve Ek VI’da detaylandırılmaktadır.

Bazı gemilere limana girişinin reddine ilişkin usul

Madde 16, bazı gemilerin liman girişlerinin reddi kapsamında uygulanması gerekli usulü düzenlemektedir. Madde 21(6)'da tanımlanan durumlar haricinde, aşağıdaki kapsam dahilindeki gemilerin bir Üye Devlet liman veya demirleme alanına girişine izin verilmemektedir:

- Alıkonma oranı kara liste kapsamına giren bir devletin bayrağını taşıyan ve 1999/35/AT sayılı Yönerge uyarınca son 36 ay içerisinde bir Üye Devlet veya Paris MOU bölgesinde iki kereden fazla alıkonan veya operasyonu engellenen gemiler;
- Alıkonma oranı gri liste kapsamına giren bir devletin bayrağını taşıyan ve 1999/35/AT sayılı Yönerge uyarınca son 24 ay içerisinde bir Üye Devlet veya Paris MOU bölgesinde iki kereden fazla alıkonan veya operasyonu engellenen gemiler.

Bir geminin liman giriş yasağı, söz konusu yasağın tevzi edilmesinden 3 ay sonra ve Ek VIII'in 3. ila 9. paragraflarında bahsedilen koşullar sağlandığı takdirde kaldırılabilir. Geminin ikinci bir liman giriş reddi alması halinde söz konusu süre 12 aya çıkmaktadır.

Geminin üçüncü liman giriş reddi alması halinde ise yasak ancak aşağıda ifade edilen koşullarda 24 ay sonra kaldırılmaktadır:

- Alıkonma oranı kara veya gri listeye girmeyen bir devletin bayrağını taşıyan gemiler,
- Kanuni ve klasman belgeleri 391/2009 sayılı AT Yönetmeliği altında tanınan kuruluş veya kuruluşlarca verilmiş olan gemiler,
- EK I, Bölüm I.1 uyarınca yüksek performans gösteren bir şirket tarafından işletilen gemiler ve
- EK VIII'in 3. ila 9. paragraflarında bahsedilen koşulları sağlayan gemiler.

Söz konusu 24 aylık dönemin sonunda yukarıda ifade edilen şartları sağlamayan gemilerin Topluluk dahilindeki liman veya demirleme alanlarına girişi daimi olarak yasaklanacaktır.

Üçüncü liman giriş reddinden sonra herhangi bir Topluluk liman veya demirleme alanında alıkonan geminin, Topluluk dahilindeki liman veya demirleme alanlarına girişi daimi olarak yasaklanmaktadır.

Gemilerin liman girişinin reddi kapsamında Üye Devletler Yönergenin EK VIII'i kapsamındaki prosedürlere uygun hareket etmek durumundadır.

Denetim Raporu

Denetim Raporunu düzenleyen Madde 17'ye göre; denetleme, detaylı denetim ve genişletilmiş denetim sonucunda denetleyici tarafından hazırlanan raporun bir nüshası gemi yöneticisine verilmektedir.

Şikayetler

Madde 18, gemi hakkında yapılan tüm şikayetlere ilişkin olarak yetkili merciinin hızlı bir ön değerlendirme yapmasını hükmetmektedir. Söz konusu değerlendirme sonucu ilgili şikayetin gerekçeli bulunması halinde yetkili merci gerekli eylemleri gerçekleştirmek ve şikayet ile ilgili tüm tarafların görüşünü almak ile yükümlüdür. Şikayetin açıkça mesnetsiz bulunması halinde ise yetkili merci şikayeti beyan eden tarafa kararı ve gerekçeleri bildirmek ile yükümlüdür. Şikayet beyanında bulunan kişinin kimliği gemi yöneticisi ve sahibine ifşa edilemez. Denetleyici gemi mürettebatı ile gerçekleştirdiği görüşmelerin gizliliğini temin etmelidir. Üye Devletler, açıkça mesnetsiz bulunmayan şikayetleri ve alınan önlemleri, eğer uygun ise bir kopyası ILO'ya gönderilmek üzere, Bayrak Devletine bildirmek ile yükümlüdür.

Düzeltilme ve Alıkoyma

Madde 19'da, gemide tespit edilen eksikliklerin giderilmesi ve gemilere Liman Devleti limanı veya demirleme alanında alıkonması hususları düzenlenmektedir. Bir gemide emniyet, sağlık ve çevre kapsamında açıkça tehlike yaratan eksikliklerin bulunduğu hallerde, Liman Devleti yetkili merci geminin alıkonması ve eksikliklerin tespiti esnasında, mevcut operasyonun durdurulmasını temin etmekle yükümlüdür.

Tehlike bertaraf edilmekçe veya yetkili merci geminin, yolcu ve mürettebatın güvenliği ve sağlığına veya diğer gemilere risk oluşturmadan veya deniz ortamına zarar verecek herhangi bir tehdit yaratmadan denizde seyri ve operasyonuna kanaat getirmediğçe söz konusu alıkoyma ve operasyon durdurma kararı kaldırılamaz. Denetim sonucu geminin alıkonma kararı denetleyiciler tarafından Ek X kapsamındaki kriterler uyarınca alınır. 2002/59/AT sayılı AB Yönergesi uyarınca kullanımı zorunlu olduğu hallerde geminin çalışır durumda bir deniz yolculuğu veri kayıt cihazı ile donanımlı olmadığı tespit edilirse yetkili merci geminin alıkonmasına karar verebilir.

Alıkonma halinde yetkili merci yazılı olarak derhal Liman Devletini bilgilendirmeli ve Konvansiyonlar uyarınca uygun hallerde, yetkilendirilmiş sürveyan ve klas ve kanuni belgelerin düzenlenmesinden sorumlu onaylanmış kuruluşu bilgilendirmelidir.

Liman Devleti Kontrol Yönergesi'nin uygulanması kapsamında, bir geminin gereksiz yere alıkonmaması ve operasyonunun geciktirilmemesi için her türlü çaba gösterilmelidir. Geminin yersiz yere alıkonması veya geciktirilmesi halinde gemi sahibi veya işletmecisi maruz kalınan zarar veya hasar için tazminat hakkı kazanmaktadır. İtham edilen kanunsuz alıkonma veya gecikme halinde ispat yükümlülüğü gemi sahibi veya kaptanına ait bulunmaktadır.

Temyiz Hakkı

Madde 20, gemi sahibi, işletmecisi veya temsilcinin temyiz hakkını konu almaktadır. Gemi sahibi veya işletmecisi veya onun Üye Devletindeki temsilcisi geminin alıkonması veya limana girişine izin verilmemesine karşı temyize gitme hakkına sahip bulunmaktadır. Temyiz süreci, alıkonma veya liman giriş reddi işlemlerini askıya almamaktadır. Her Üye Devlet, temyiz başvurusu ve sürecine ilişkin uygun usul ve prosedürleri ulusal mevzuatı uyarınca oluşturmakta ve yürütmektedir.

Yetkili merci, temyiz hakkı ve ilgili usuller hakkında gemi yetkilisini gerektiği gibi bilgilendirmelidir.

Temyiz süreci sonrasında veya gemi sahibi veya işletmecisi veya onun temsilcisinin talebi üzerine, alıkonma kararının geri alınması veya tadil edilmesi halinde Üye Devletler, denetim veritabanının vakit kaybetmeden karar uyarınca değiştirilmesini ve söz konusu alıkonma veya liman giriş reddi kararından sonra 24 saat içerisinde, Madde 26 uyarınca yayımlanan bilginin düzeltilmesini temin etmekle yükümlüdür.

Denetleme ve Alıkonmaları Takip Eden Süreç

Madde 21, denetleme ve alıkonmayı takip eden süreçteki prosedürleri ele almaktadır. Madde 19 (2)'de belirtilen eksikliklerin denetim yapılan limanda düzeltilmemesi halinde, Üye Devlet yetkili mercii; geminin, gemi yöneticisi ve ilgili yetkililer tarafından tayin edilen limana en yakın uygun tamir atölyesine ilerlemesine izin verilmektedir.

Bununla birlikte, denetim limanında, Üye Devlet yetkili merci tarafından tayin edilen koşulları sağlamayan ve gemi tamir atölyesine çağrıda bulunmayarak Konvansiyonların gereklerini sağlamayan gemilerin, Topluluk kapsamındaki liman veya demirleme alanına girişi Üye Devletlerce engellenecektir. Söz konusu durumda, geminin kusurlu bulunduğu Liman Devleti veya gemi tamir atölyesinin bulunduğu Üye Devlet, diğer Üye Devletleri ikaz etmek ile yükümlüdür. Üye Devletler liman giriş reddi vermeden geminin bayrak yönetimine danışabileceklerdir. Gemi sahibi, işletmecisi veya yöneticisi, emniyetli giriş için yeterli önlemlerin alındığına dair ilgili Üye Devlet yetkili merciiini temin ederse; mücbir sebep veya ağır basan emniyet mülahazaları veya kirlilik riskinin azaltılması veya asgariye indirilmesi veya eksikliklerin giderilmesi halinde geminin limana girişine izin verilebilmektedir.

Denetleyicilerin Mesleki Profilleri

Madde 22 kapsamında, denetleyicilerin mesleki profilleri konusu yürütülmektedir. Gemiye denetleyen denetleyicilerin, Yönerge'de Ek XI kapsamında detaylandırılan niteliklere sahip olması ve Liman Devleti yetkili mercii tarafından yetkilendirilmesi gerekmektedir. Söz konusu denetleyici ve kendisine refakat etmek

üzere yetkili mercii tarafından tayin edilebilecek diğer uzmanlar herhangi bir ticari bir çıkar taşımamalıdır.

Kılavuz Kaptan ve Liman Otoriteleri tarafından Raporlama

Madde 23’de, Üye Devletlerdeki kılavuz kaptan ve liman otoriteleri tarafından şüpheli gemilere ilişkin yapılacak raporlama süreci detaylandırılmaktadır. Geminin emniyetli seyrine ilişkin veya deniz çevresine zarar verme tehdidi taşıyan anormalliklerin tespitinde; Üye Devlet kılavuz kaptanları ve Liman Devleti yetkili otoriteleri, yetkili mercileri bilgilendirmekte ve söz konusu gemi ve anormallik hakkında yasa uyarınca gerekli asgari bilgiyi elektronik ortamda iletmektedir.

Denetleme Veritabanı

Madde 24, Liman Devleti kontrolü kapsamında oluşturulacak denetleme veritabanına ilişkin hususları içerir. Bu kapsamda Avrupa Komisyonu, Paris MOU altında uzmanlık ve deneyimi geliştirecek şekilde denetleme veritabanını geliştirmek, bakımını yapmak ve güncellemekle yükümlüdür. Veritabanı kapsamında gerçekleştirilecek işlemlerin detayları EK XII kapsamında detaylandırılmaktadır.

Üye Devletler, liman ve demirleme yerine uğramak üzere çağrıda bulunan geminin asıl varış ve ayrılış zamanı ve uğrayacağı limanı makul bir süre zarfında Topluluk denizcilik bilgi sistemi SafeSeaNet aracılığı ile denetleme veritabanına aktarmakla yükümlüdür.

Gerçekleştirilen denetlenme işlemi sonrasında bilgiler denetleme raporunun tamamlanmasını veya tutulma kararının kalkmasını müteakip Üye Devletler tarafından denetleme veritabanına aktarılmalıdır. Üye Devletler, denetleme veritabanına aktarılan bilginin kamuoyuna duyurulması için gerekli onay sürecini 72 saat içerisinde tamamlamalıdır.

Üye Devletler ve Paris MOU tarafları denetleme veritabanına girilen her türlü veri ve kendi bayraklarını taşıyan gemiler hakkında bilgiye erişim hakkına sahip olmaktadır.

Düşük ve Çok düşük performanslı şirketlere ilişkin listenin yayımlanması

Madde 27 çerçevesinde düşük ve çok düşük performansa sahip ISM performans şirketlerine ilişkin listeler düzenlenmektedir. Yönergenin EK I Bölüm I kapsamında detaylandırılan gemi risk profilinin belirlenmesi amacı ile, üç ay veya daha uzun bir süre için düşük ve çok düşük performans gösteren şirketler Avrupa Komisyonu tarafından kamuoyuna açık bir internet sitesinde düzenli olarak yayımlanacaktır.

Masrafların geri ödemesi

Madde 28 uyarınca; gemi denetimi sonucu, Konvansiyon gerekleri uyarınca geminin alıkonmasını gerektiren eksikliklerin tespiti halinde söz konusu denetleme masrafları gemi sahibi veya işletmecisi veya Liman Devletindeki temsilcisi tarafından karşılanacaktır. Aynı şekilde, Madde 16 ve Madde 21 (4) kapsamında gerçekleştirilen denetime ilişkin giderler, geminin alıkonması halinde oluşan masraflar da gemi sahibi veya işletmecisine faturalanmaktadır. İlgili masrafların tümünün ödemesi yapılmadıkça veya masrafların ödenmesine ilişkin garanti verilmedikçe alıkonma kararı kaldırılmamaktadır.

BÖLÜM ALTI

TÜRKİYEDE BAYRAK DEVLETİ UYGULAMALARI

Türkiye’de Bayrak Devleti görevlerine ilişkin uygulamalarda yetkili kurum Denizcilik Müsteşarlığıdır.

6.1 Denizcilik Müsteşarlığı

Türkiye’de Denizcilik Sektörü ile ilgili çalışmalar 1945 yılında “Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı” olarak kurulan ve 1973 yılında gerçekleştirilen organizasyon çalışmaları sonucunda “Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü” şekline dönüştürülen yeni genel müdürlük ile aynı yıl kurulan “Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü” tarafından yürütülmüştür.

“Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü” daha sonra “Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü” ve sonrasında “Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü” olmuş daha sonra “Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı” şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Bu başkanlık bu günkü “Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü” adını alarak denizciliğin bütün alanlarında görev yapacak şekilde yetkilendirilmiştir.

Daha sonra denizcilikle ilgili görevler; Çanakkale, İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun’da kurulan beş Ulaştırma Bölge Müdürlüğü ve Altmış Liman Başkanlığı aracılığı ile oluşturulan Taşra Teşkilatları ile yerine getirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, bu alanda faaliyet göstermek üzere diğer görevlerinin yanında, özellikle armatörlerin istek ve ihtiyaçlarını ilgili mercilere duyurarak bu konulara çözüm bulunmasına yardımcı olmak ve böylece deniz ticaretimizin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları kurulmuştur.

Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çok sayıda Kanun, Kanun Hükmünde Kararname, Tüzük ve Yönetmeliklerle yürütülürken bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve

hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla 10.08.1993 tarih 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Başbakanlığa bağlı “Denizcilik Müsteşarlığı” kurulmuştur.

Denizcilik Müsteşarlığı görevlerini, kuruluş kanunu olan 491 sayılı KHK'nin yanında 21.12.1999 tarihli ve 4490 sayılı “Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” hükümlerine göre yerine getirmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı; denizcilikle ilgili konularda düzenleyici, belgelendirici, izin verici, ulusal ve uluslararası temsil edici, kontrol edici, sistemi çalıştırıcı ve yönlendirici görevleri üstlenmiş bir devlet otoritesidir.

6.1.1 Denizcilik Müsteşarlığı'nın görevleri

“Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş Ve Görevleri Hakkında 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname”nin 2.Maddesinde müsteşarlığın görevleri şu şekilde sıralanmıştır:

- a) Deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve içsular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak,
- b) Denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak,
- c) "Bayrak Devleti", "Liman Devleti" ve "Kıyı Devleti" yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, Bayrak Devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak, kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak, arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak ve bu maddedeki görevlere ilişkin denetimleri yapmak,
- d) Gemi ve deniz araçlarının teknik nitelikleri, yeterlikleri ve donatılmaları ile ilgili standart ve esasları belirlemek, bunlara uygunluğunu takip etmek,

denetlemek, belgelendirmek, gerektiğinde denetleme ve belgelendirme faaliyetlerini yerine getirmek üzere kamu veya özel kuruluşları yetkilendirmek; amatör denizcilerin yeterli şartlarıyla, eğitim, sınav ve belgelendirilmelerine ilişkin esasları belirlemek, bunların belgelendirilmelerine ilişkin işlemleri yapmak,

- e) Devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,
- f) Devletin millî denizcilik politikasını ilgili kurum ve kuruluşlarla koordine etmek suretiyle belirlemek, uygulamak, talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve belirlenen millî politika doğrultusunda plânlamak, deniz ve denizcilikle ilgili konularda hizmet gören kurum ve kuruluşları, belirlenmiş millî denizcilik politikası ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek,
- g) Denizcilikle ilgili tanınmış güvenlik kuruluşları ile acentelik, brokerlik ve komisyonculuk işlerini yapan veya yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik şartları ile hizmet esaslarını belirlemek, tarifesine göre alınacak bedel karşılığında izin belgelerini vermek, bunları denetlemek,
- h) Müsteşarlığın kendi görev ve sorumluluk alanına giren konularda, deniz ortamının bozulmasını ve deniz kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlenmesini sağlamak, bu konu ile ilgili diğer kuruluşlarla işbirliği yapmak,
- i) Deniz sigortacılığı ile ilgili çalışmalar yapmak, bu çalışmaları koordine etmek ve izlemek,
- j) Uluslararası seviyedeki denizcilik ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konularda ilgili kuruluşlarla koordineli çalışmak,
- k) Toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak için gerekli çalışmaları yapmak,

- l) Gemilerin ve gemiadamlarının sicillerini tutmak, gemiadamlarının eğitim, sınav ve belgelendirilmelerine ilişkin esasları belirlemek ve gemiadamlarının belgelendirilmesi işlemlerini yapmak,
- m) Deniz ve iç sularda liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan kamu kurum ve kuruluşları ile özel kişilerin yerine getireceği denizcilik ve limancılık hizmetlerine ilişkin tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak

Bu görevler kapsamında Denizcilik Müsteşarlığı; Bayrak Devleti yükümlülükleri ve Liman Devleti Kontrolleri hususlarında Türkiye'nin yetkili kurumudur.

6.1.2 Denizcilik Müsteşarlığı'nın amaçları

Bayrak ve Liman Devleti Kontrolü sorumluluğu kapsamında Müsteşarlığın amaçları Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Planında şu şekilde tanımlanmıştır:

a) Denizde can, mal, çevre emniyeti ve güvenliğini arttıracak sistemler geliştirmek ve önlemler almak.

- Balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmaların kontrolü ve yönetimi plânını 2013 yılına kadar uygulamaya geçirmek.
- Kaza sonucu meydana gelen deniz kirliliğine karşı acil müdahale sistemini oluşturmak.
- Deniz çevresinin izlenmesi ve kirliliğin önlenmesine yönelik, gerekli karar destek ve bilgi yönetim sistemine dahil olmak.
- Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik uluslararası sözleşmelere taraf olmak.
- Türk gemiadamları eğitim ve belgelendirme sistemini geliştirmek ve IMO nezdinde Türkiye'nin beyaz listedeki yerini korumak
- Komşu ve diğer çevre ülkeler ile deniz emniyeti ve güvenliğini artırıcı faaliyetler konusunda işbirliği yapmak.
- Türk Boğazlarında ve diğer deniz yetki alanlarında deniz trafiğine ilişkin tanımlanmış deniz resmini oluşturmak ve izlemek.

- Arama kurtarma faaliyetlerinin etkinliğini arttırmak.
- Türk Bayraklı gemilerin, “Bayrak Devleti” denetim ve belgelendirme işlemlerinin etkinliği ve etkililiğini sağlamak,
- Türk Limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere uygulanacak denetim faaliyetlerinin etkinliğini ve etkililiğini sağlamak.

b) Türk deniz ticaret filosunu güçlendirmek, deniz yolu ile yapılan taşımacılığı geliştirmek ve Türk Bayraklı gemilerin uluslararası alanda rekabet gücünü arttırmak.

- Filonun içerisindeki Türk Bayraklı gemi kapasitesinin artırılmasını sağlayıcı tedbirleri almak.
- Limanlarda elleçlenecek yük miktarının; 90 milyon tonunun ihracat, 180 milyon tonunun ithalat ve 30 milyon tonunun da transit olmak üzere 2012 yılı sonunda, toplamda 300 milyon tona ulaşacağı göz önüne alınarak deniz ticaretinde gerekli iyileştirmeleri yapmak.
- Denizyolu ile taşınan; ithal, ihraç ve transit yüklerin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasını arttırmaya yönelik tedbirler almak.
- Dahilî yük ve yolcu taşımacılığında denizyolu taşımacılığı payını arttırıcı tedbirler almak.
- Ro-Ro gemileri ile yapılan TIR taşımacılığında 2013 yılına kadar 450.000 adete, araba taşıyıcı gemilerle (Car Carrier) yapılan araba ve araç taşımacılığında ise, 1.850.000 adete ulaşılmasını sağlamak.
- Yeni inşa edilen ve ithal edilecek kosterlerle filonun yaş ortalamasını 15’in altına çekmek.

c) Gemi inşa, gemi bakım onarım, gemi söküm, tekne imal ile çekek yerleri alt sektörlerini geliştirici ve gemi yan sanayiinde dışa bağımlılığı azaltıcı tedbirler almak

- 2007 yılında Türk tersanelerinde yaklaşık 700.000 DWT olan gemi teslimini, 2013 yılı sonuna kadar 3.000.000 DWT’nin üzerine çıkartarak, gemi inşa sanayiinde dünya dördüncüsü olmayı sağlayıcı tedbirler almak.
- Gemi inşa sanayiince gemi inşa, gemi bakım- onarım, yat - gezi teknesi üretimi ve onarımında kullanılan makine, teçhizat, demirbaş, yedek parça vb. malzemelerin sertifikalandırılmış üretiminin yapılması teşvik edilerek, ülke

genelinde yeni ürün imalâtı, yeni iş ve işyerleri oluşturulmasını sağlayıcı tedbirler almak.

- Türkiye Tersaneler Master Planı sonucunda önerilen tekne imal alanlarının 2013 yılına kadar tahsise uygun hale getirilmesi için imar plân çalışmalarını tamamlayarak/tamamlatarak mega-yat sektöründe ülkemizin dünyada ikinci olmasını sağlayıcı tedbirler almak.
- Akdeniz bölgesindeki yatların çekek yeri ihtiyacını 2013 yılı sonuna kadar karşılamak.
- Tersane ve yat inşa alanlarının ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gerekli tedbirleri almak.
- Gemi inşa, tersaneler ve gemi söküm alanında mevzuatı güncellemek ve ihtiyaç duyulan mevzuatı hazırlamak
- Uluslararası kuruluşlarda alınan yeni kararların ve AB mevzuatının ülkemiz mevzuatı ile uyumlaştırılması çalışmaları kapsamında gerekli güncellemeleri yapmak
- Gemi inşa sanayiine yönelik istatistikî bilgi alt yapı çalışmalarını tamamlayarak güncel bir veri tabanı oluşturmak.

d) Kıyıların ve kıyı tesislerinin etkin kullanımını sağlamak, liman emniyetini arttırıcı önlemleri almak ve güçlü bir liman otoritesi oluşturmak

- Limanlarımızın işletme izni belgelendirme işlemlerini 2010 yılı sonuna kadar tamamlamak.
- Kıyı Tesisleri Envanteri Bilgi Sistemini 2010 yılına kadar oluşturmak.
- 2011 yılına kadar IMO FAL Sözleşmesine taraf olmak.
- 2013 yılına kadar liman yönetim sistemi modelini belirlemek.
- Liman mevzuatını 2013 yılına kadar güncellemek.

e) Toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak

- Deniz sevgisini geliştirmek.

f) Kurumsal etkinliği arttırmak

- Müsteşarlık insan kaynaklarını nitelik ve nicelik açısından güçlendirmek.

- Eğitimin amacına ulaşmasında etkin ve verimliliğini artırma konusunda uzman eğitici kadro oluşturmak.
- Bilginin etkin ve verimli kullanımına yönelik altyapı ve sistemleri güçlendirmek.
- Müsteşarlık insan kaynaklarının kullanımında bilgi ve becerilerin geliştirilmesi yolu ile verimliliğin ve etkinliğin artırılarak iş gücünde performansı yükseltmek.
- Kurumsal kimliği geliştirmek.
- Kalite Yönetim Sistemini tüm teşkilata yaymak ve belgelerinin sürekliliğini sağlamak.

g) Uluslararası denizcilik alanında etkinliği artırıcı önlemler almak.

- Uluslararası denizcilik örgütlerinde Türkiye'nin etkinliğini arttırmak.
- Türkiye'nin henüz üye olmadığı uluslararası denizcilik kuruluşlarına üye olmak.

6.1.3 Denizcilik Müsteşarlığınca Liman Devleti Kontrolüne ilişkin amaçlara yönelik çalışmalar

Müsteşarlığın Liman Devleti Kontrollerini ilgilendiren hususlardaki amaçları doğrultusunda Denizcilik Müsteşarlığınca yapılan çalışmalar ve yapılması gerekli görülenlere değinmek Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolüne ilişkin gelişimini anlamak açısından önemlidir.

Türkiye , taraf olduğu uluslararası sözleşmeler (Barselona, Bükreş, MARPOL, OPRC) gereği denizlerinde meydana gelen deniz kazalarına müdahale ederek oluşabilecek deniz kirliliğinin etkilerini en aza indirme konusunda gerekli çalışmaları yapmak için yükümlülük altına girmiş bulunmaktadır. Ayrıca, “5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazminine ilişkin Kanun” kapsamında kaza sonucu oluşan kirlilikle mücadele operasyonlarını denizde yürütme yetkisi Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir. Türkiye'nin coğrafi konumu nedeniyle Rus, Kazak ve Ortadoğu petrolünün büyük kısmının Türk karasularından taşınması ve Türk

Boğazları'nda geçişi gemi taşımacılığında kaynaklanan kirlilik riskini arttırmaktadır.

Bu konuda Türkiye'nin mevcut durumunun tespiti ve 6 tanesi bölgesel, 1 tanesi de ulusal olmak üzere toplam 7 acil müdahale planının hazırlanması ve acil müdahale merkezlerinin kurulması projesi TÜBİTAK MAM ile birlikte yürütülmekte olup bu çalışmalar kapsamında Türkiye'nin ilk "Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi"nin Marmara Ereğlisinde kurulması yönündeki ihale tamamlanmış olup çalışmalar 2010 yılı içinde başlayacaktır.

Türkiye, Türk gemiadamları eğitim ve belgelendirme sistemini düzenlemek hususunda 20.04.1989 tarihli ve 3539 sayılı Kanun ile "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi" STCW 78'e taraf olmuştur. Söz konusu Sözleşme gemiadamlarının yeterlikleri için gerekli eğitim, belgelendirme ve vardiya standartlarını uluslararası düzeyde belirlemektedir. Bu amaçla, STCW sözleşmesinin geçiş hükümleri de göz önünde bulundurularak 1997 yılında çıkarılan "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik" ve ilgili yönergeler ile Sözleşme hükümlerine uyum sağlanmıştır. Türkiye'de gemiadamlarına ilişkin belgelendirme işlemleri, STCW'ye tam uyumlu olarak hazırlanmış eğitim müfredatı kullanılarak ve AB mevzuatına uygun olarak Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde yürütülmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı, IMO tarafından yapılan STCW toplantılarını ve STCW Sözleşmesine yönelik gelişmeleri takip etmekte ve mevzuatta gerekli uyum çalışmalarını yapmaktadır. Gemiadamları yeterlik sınavlarının koordinasyonunu sağlamak, gemiadamı yeterlik ve STCW sertifika kursları için kurum ve kuruluşlara MEB ile koordineli kurs açma yetkisi vermek ve yetki verilen bu kuruluşları izlemek ve değerlendirmek, yeterlik belgelerinin denklik işlemleri için STCW Sözleşmesi gereği ikili protokolleri yapmak, denklik belgelerini düzenlemek, gemiadamlarına yönelik uluslararası denizcilik sözleşmelerini takip etmek ve uygulanması için gerekli tedbirleri almak, ILO bünyesinde gemiadamlarına ilişkin konularda faaliyet

gösteren komite toplantılarına katılmak ve bu konudaki faaliyetleri yürütmek de müsteşarlığın görev kapsamındadır.

Sözleşmenin uygulanması bakımından, Denizcilik Müsteşarlığı IMO nezdinde sorumlu kuruluştur. STCW Sözleşmesi gereği her 5 yılda bir IMO'ya ülke raporları gönderilmektedir. Bu raporların içeriğinde, Türk gemiadamları eğitim ve belgelendirme sisteminin IMO gereklerine tam uyumlu olduğunun ispatlanması gerekmektedir. Türkiye halihazırda, bu raporların değerlendirme sonuçlarına göre IMO tarafından yayımlanan "beyaz liste"de bulunmaktadır. IMO tarafından 01 Haziran 2010 tarihinde yayımlanan MSC.Circ.1164/Rev.7 Nolu Sirküler ile Türkiye "Beyaz Liste"deki yerini korumuştur. Türkiye'nin Beyaz listedeki konumunun devamı için, eğitim ve belgelendirme sisteminin, değişen uluslararası sözleşmelere uyumunun sağlanmasını teminen denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşların eğitim standartlarının devamlılığını sağlamak gerekmektedir.

Deniz emniyeti ve güvenliğini arttırmak için Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler ve Akdeniz Bölgesi'nde bulunan devletlerle bilgi değişimi konusunda işbirliği yapılması, uluslararası kuruluşlar tarafından yürütülen gemi trafiğini izleme ve bilgi ağı sistemine katılmak ve bu bağlamda Kıyıdaş devletlerle 'Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System – AIS) olarak adlandırılan Bilgi Değişim Sistemi'nin 2010 yılı sonuna kadar tahsis edilmesi için işbirliği çalışmalarına devam edilmesi Türkiye açısından önem arz eden bir husustur.

Bir diğer önemli husus; Türk filosunun dünya denizciliğindeki etkinliğini arttırmak ve IMO nezdinde daha fazla söz sahibi olmasını sağlamak amacıyla, Türkiye'nin henüz taraf olmadığı ilgili IMO Sözleşmelerine (SOLAS 78 ve 88 protokolleri, MARPOL 73/78 Ek III,IV,ve VI Protokolleri, ILO no: 147) taraf olması gerekliliğidir.

Dünyada denizcilik sektöründeki gelişmelere paralel olarak, deniz alanlarında meydana gelebilecek kazaları ve kayıpları minimum seviyeye indirip, insan hayatını koruma ve kurtarmaya yönelik çalışmalar hız kazanmış ve uluslararası bir boyut almıştır.

Bunun neticesinde;

- 1958 Ağır Denizler Konvansiyonu Kural 12/2,
- SOLAS 1974,
- 1979 Denizde Arama Kurtarma Uluslararası (Hamburg) Sözleşmesi

imzalanmış ve taraflardan ülkelerinin deniz sorumluluk alanlarında tehlike içerisinde bulunan şahıslara yeterli arama kurtarma hizmeti sağlanması için gerekli düzenlemeleri yaparak arama kurtarma merkezleri kurmaları ve eğitimli personelle donatmaları istenmiştir.

Türkiye, gerek işbirliğini artırmak gerekse (SAR) bölgesel alanlarını tespit etmek için arama kurtarma faaliyetlerine yönelik olarak Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde bu konuda eğitimli ve donanımlı personel ile teşkilatlanarak ulusal ve uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmektedir. Denizde tehlikeye düşen kişilere etkin arama kurtarma hizmetlerinin sağlanmasında mevcut imkânların etkin bir biçimde kullanılmasının yanı sıra Kurulacak olan MEOSAR sistemi ile var olan C/S sisteminde anlık alınan sinyallerin yeryüzü kapsama sahasındaki artış oranına paralel olarak Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)'nin alt yapısının güçlendirilmesi ve yeni imkân ve kabiliyetlerle donatılması büyük önem taşımaktadır.

Türk Limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin taraf olunan Memorandumlar kapsamında taahhüt edilen denetim oranlarında denetime tâbi tutulması, denetim faaliyetlerinin etkinliğini ve etkililiğinin devamlılığını sağlamak gerekmektedir.

Liman prosedürlerinin kolaylaştırılması ve denizcilikle ilgili ticarî ve idarî her türlü formalitede uluslararası standartlar dâhilinde iş ve işlemlerin yapılması suretiyle limanlara gelen gemilerin bekleme sürelerini azaltarak, olası ticarî kayıpları ortadan kaldırmayı hedefleyen IMO FAL Konvansiyonu (Kolaylaştırma Sözleşmesi) ile gemilerin limanlara geliş işlemlerinde uluslararası birliktelik sağlanarak denizyolu ile yapılan ticaretin önündeki engellerin ve kayıpların önüne geçilmiş olunacaktır.

IMO ve dünya denizciliğinin daha aktif ve yakından takibinin sağlanabilmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Merkezinde (Londra/İngiltere) T.C. Londra

Büyükelçiliği nezdinde Denizcilik Müsteşarlığı IMO Temsilciliği'nin oluşturulması çalışmalarına başlanması gerekmektedir.

Diğer yandan Avrupa Birliğine üyelik sürecinde Türkiye'nin mevzuat uyumu çalışmalarının tamamlanması önem taşımaktadır.

6.2 Türkiye'de Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşlar

Gemilerin emniyet gerekliliklerine uygun olarak inşa edilip bakımının sürdürülmesi için, bunların dizayn, inşa ve bakımları onaylanmış ve denetim ve sertifikasyon prosedürü izlenmiş olmalıdır. Bayrak Devletleri bu görevleri yürütmekle birlikte bu görevleri başka kuruluşlara devredebilmektedir.

Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi Ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik Hükümlerince Sörveyler, IMO'nun "Harmonize Sörvey Ve Sertifikalandırma Rehberi" başlıklı A. 746 (18) Genel Kurul Kararı ve bu karara değişiklik getiren kararlardaki hükümlere uygun olarak yürütülür. Bu kapsamda sertifikalandırmaya yönelik sörveyler; başlangıç, yenileme, periyodik, ara, yıllık, ilave sörveylerinden oluşur.

Başlangıç, yenileme ve ilave sörveyleri içeren uluslararası sertifikalara ait, inşa emniyet, teçhizat emniyet ve radyo emniyet sörveyleri sadece Denizcilik Müsteşarlığınca yapılmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı bu hususa ilişkin; 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 Sözleşmeleri imzalanmıştır.

Bu sözleşmeler, 1974-Denizde Uluslararası Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS) Bölüm XI-2 ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS) Bölüm-A kapsamında, gemilerin faaliyetlerinin güvenliğine ilişkin var olan sertifikalandırma, denetleme, onaylama, doğrulama ve değerlendirme görevlerini, İdare adına icra etmek üzere, gemi ve gemi işletmeleri konusunda yeterli bilgiye ve güvenlik konularında da yeterli uzmanlığa sahip Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarının

yetkilendirilmesine ilişkin koşulları ve yetki alanları ile bu Kuruluşların denetlenmelerine ve yetkilerinin iptaline dair esasları belirlemek amacıyla düzenlenmiştir.

Her ne kadar yetki devri konusunda 9 klas kuruluş daha olsa da Türk Loydu; 1962 yılında TMMOB Gemi Mühendisleri Odası tarafından Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin katkıları ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, TMMOB, Armatörler Birliği, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Kazan ve Basınçlı Kap Sanayicileri Birliği gibi çeşitli kuruluşların katılımıyla kurulmuş bağımsız ve tarafsız uzman bir "Ulusal Klaslama, Belgelendirme ve Uygunluk Değerlendirme Kuruluşu" olması nedeniyle önem arz etmektedir. Türk Loydu, Denizcilik Müsteşarlığı adına 437 gemiye denetim ve belgelendirme hizmeti vermektedir.

Türk Loydunun Bayrak Devleti uygulamaları hususunda görevi ;

- 1) Birleşmiş Milletlere bağlı uluslararası denizcilik örgütü IMO'nun (International Maritime Organization) oluşturduğu SOLAS, MARPOL, vb. (Denizde Can Güvenliği Antlaşması, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Antlaşması, vb.) gibi denizcilik antlaşmalarına göre Türk Loydu klaslı gemilerin, Bayrak Devletlerinin verdiği yetki ile inşaat safhasında ve servise girdikten sonra periyodik kontrollerini yapmak ve belgelendirmek;
- 2) 21.12.1999 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunan Türk Uluslararası Gemi Sicili (İkinci Sicil) kanununa göre, gerek giriş ücreti ve gerekse net tonaj üzerinde alınacak yıllık aidatta %50 indirim kolaylığı sağlamak üzere gemileri doğrudan, dual veya ikinci klas olarak klaslamak.

Paris MOU Klas Kuruluşları Performans Listesi'nde 2003-2005 raporunda 15. sırada bulunan ve performans seviyesi "medium" olarak değerlendirilen, 2004-2006 raporunda ise 9. sırada ve "high" performans seviyesinde, 2005-2007 döneminde 6.sırada "high" performans seviyesinde yer alan TÜRK LOYDU, 2007-2009 döneminde "high" performans konumunu 6.sırada muhafaza etmiştir.

Tablo 6.1 Klas kuruluşların 2007-2009 dönem performansları

(<http://www.parismou.org/upload/anrep/PMoU%20performance%20tables,%20explanation-%20%20RO%20list%20.pdf>)

PERFORMANS SEVİYESİ	KLAS KURULUŞLAR		ÜLKE
ÇOK DÜŞÜK	Register of Shipping	RSA	ARNAVUTLUK
	International Register of Shipping	IS	AMERİKA
	Bulgarski Koraben Registrar	BKR	BULGARİSTAN
DÜŞÜK	Universal Shipping Bureau	USB	PANAMA
ORTA	Panama Maritime Documentation Services	PMDS	PANAMA
	Shipping Register of Ukraine	SRU	UKRAYNA
	Korea Classification Society	KCS	KUZEY KORE
	Isthmus Bureau of Shipping	IBS	YUNANİSTAN
	Panama Register Corporation	PRC	PANAMA
	China Corporation Register of Shipping	CCRS	ÇİN
	International Naval Sörveys Bureau	INSB	YUNANİSTAN
	RINAVE Portuguesa	RP	PORTEKİZ
	Hellenic Register of Shipping	HRS	YUNANİSTAN
	Croatian Register of Shipping	CRS	HIRVATİSTAN
	Indian Register of Shipping	IRS	HİNDİSTAN
	INCLAMAR	INC	KIBRIS
YÜKSEK	Polski Rejestr Statkow	PRS	POLONYA
	Korean Register of Shipping	KCS	KUZEY KORE
	China Classification Society	CCS	ÇİN
	Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	RUSYA
	Nippon KaijiKyokai	NKK	JAPONYA
	Lloyd's Register	LR	İNGİLTERE
	Turkish Lloyd	TL	TÜRKİYE
	Bureau Veritas	BV	FRANSA
	Det Norske Veritas	DNCV	NORVEÇ
	Germanischer Lloyd	GL	ALMANYA
	American Bureau of Shipping	ABS	AMERİKA
Registro Italiano Navale	RINA	İTALYA	

6.3 Türkiye’de İkinci Sicil Uygulamaları

Ülkelerin kendi gemilerini kaydettikleri sicile “Milli Gemi Sicili” denilmektedir. Milli Gemi Siciline Türk Ticaret Kanununun 823. maddesi gereğince Türk Bayrağını çekme hakkına sahip olan ticaret gemileri kaydolur. Türk gemi sicili 1956 yılında kabul edilmiş olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 839-865. maddelerinde düzenlenmiştir. Türk Bayraklı gemilerde %30’a varan yabancı uyruklu gemi adamlarının istihdam edilmesi ve gemilerin isteğe bağlı iki klas kuruluşu tarafından denetim ve gözetim hizmetlerine olanak sağlamak, ayrıca yaş ortalaması yüksek Türk Deniz Ticaret Filosu’ndaki gemilerin hurdaya verilmesi sırasında ödenecek vergilerde indirim gitmek ve Türk Denizciliğini geliştirmek amacıyla “İkinci Sicil” uygulaması olarak, yine 865. maddeye dayanılarak 16.12.1999 tarih ve 4490 sayılı “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu” yürürlüğe konulmuştur. Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil edilebilecek gemiler bu kanunla ve “Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği” ile düzenlenmiştir. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun birinci maddesine göre amaç, “Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını arttırmaktır.”

Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil edilebilecek gemiler, Türkiye’de ikamet eden Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ve Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait olup, kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Türk Millî Gemi Sicili’ne kayıtlı olan ve kanunun md.1 ve md.2 kapsamındaki gemiler, yatlar, özel maksatlı ve özel yapılı gemiler; veya yurt içinde inşa edilen gemiler, yatlar, özel maksatlı ve özel yapılı gemiler; veya kanunun yürürlüğe girmesinden sonra yurt dışından ithal edilecek 12.000 dwt’den büyük yük gemileri ve açık deniz balıkçı gemileri ile 499 gros tonun üzerindeki yolcu gemileri, özel maksatlı ve özel yapılı gemilerdir.

Türk Uluslararası Gemi Sicili; gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançların gelir ve kurumlar vergilerinden, fonlardan istisna edilmesi; alım satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun sözleşmelerinin damga vergisi, harçlar, banka ve sigorta işlemleri vergisi ile fonlardan muaf tutulması; gemi adamlarının

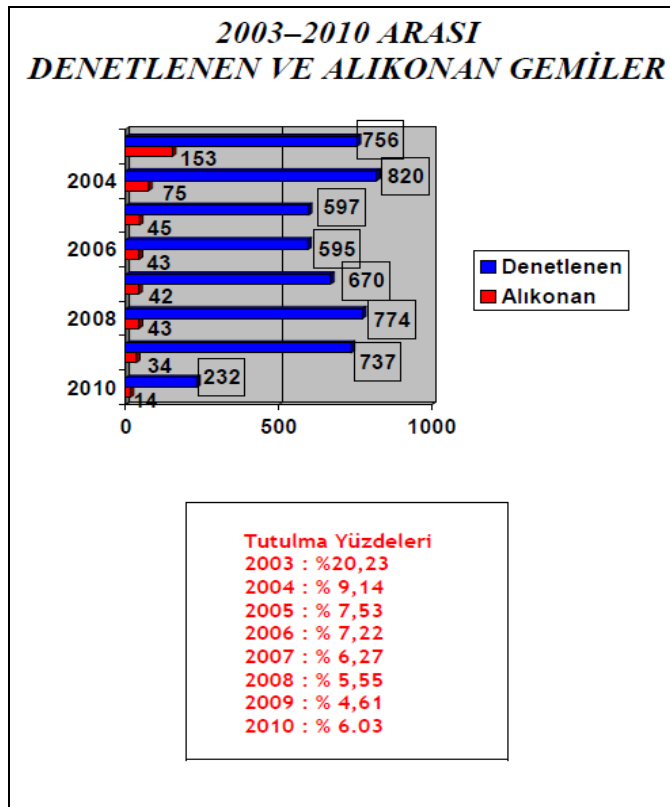
ücretlerinin gelir vergisi ve fonlardan istisna edilmesi gibi ekonomik kolaylıklar sağlamaktadır.

Çift klas kuruluşu ve göz önüne alınan vergi indirimleri Türk Gemi İşletmecisi firmalar için kısa süreli bir avantaj sağlamışsa da, başlangıçta İdare tarafından beyan edilen İkinci Sicil'den amaçlanan beklentiler çok dar çerçevede kalmış ve kısa sürede cazibesini yitirmiştir. Bu nedenle İdare tarafından gelecekte alınacak benzer kararların deniz endüstrisinin bütün taraflarına çeşitli avantajlar sağlayacak ve hizmet verebilecek şekilde düzenlenmesi gereklidir.

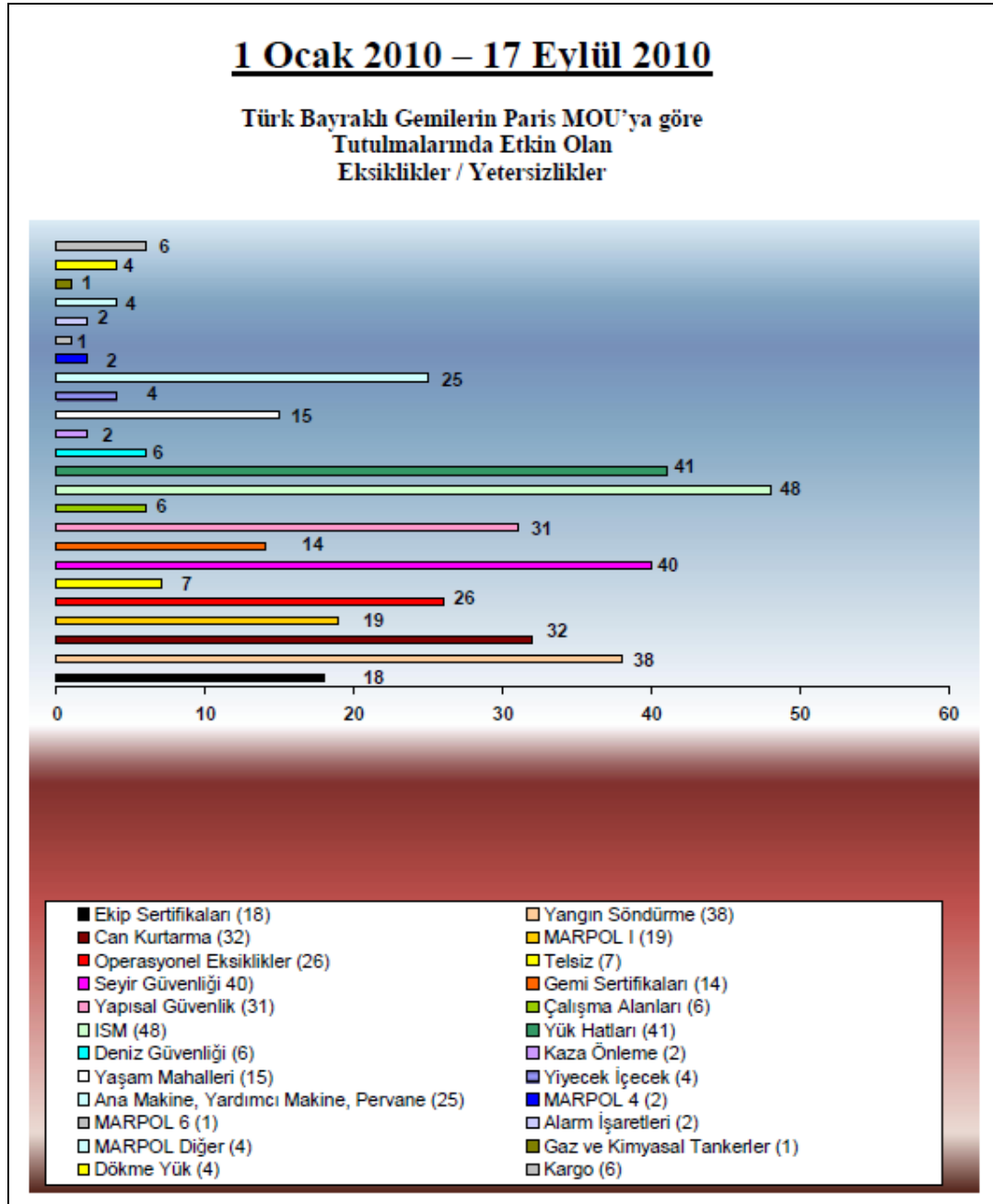
6.4 Türkiye'nin Bayrak Devleti Kontrolü Kapsamında Değerlendirilmesi

Türkiye'nin kendi bayrağını taşıyan gemilere yönelik Bayrak Devleti kontrolü konusunda aldığı tedbirleri hayata geçirmesinin sonucu olarak Türk bayraklı gemilerin yurtdışındaki limanlarda alıkonulma oranlarında önemli bir düşüş olduğu görülmektedir.

Tablo 6.2 Türk Bayraklı Gemilerde 2003-2010 yılları arası denetlenen ve alıkonan(tutulan) gemiler
(<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=16c80ffc-f722-47ba-9be0-f202b7111a77>)

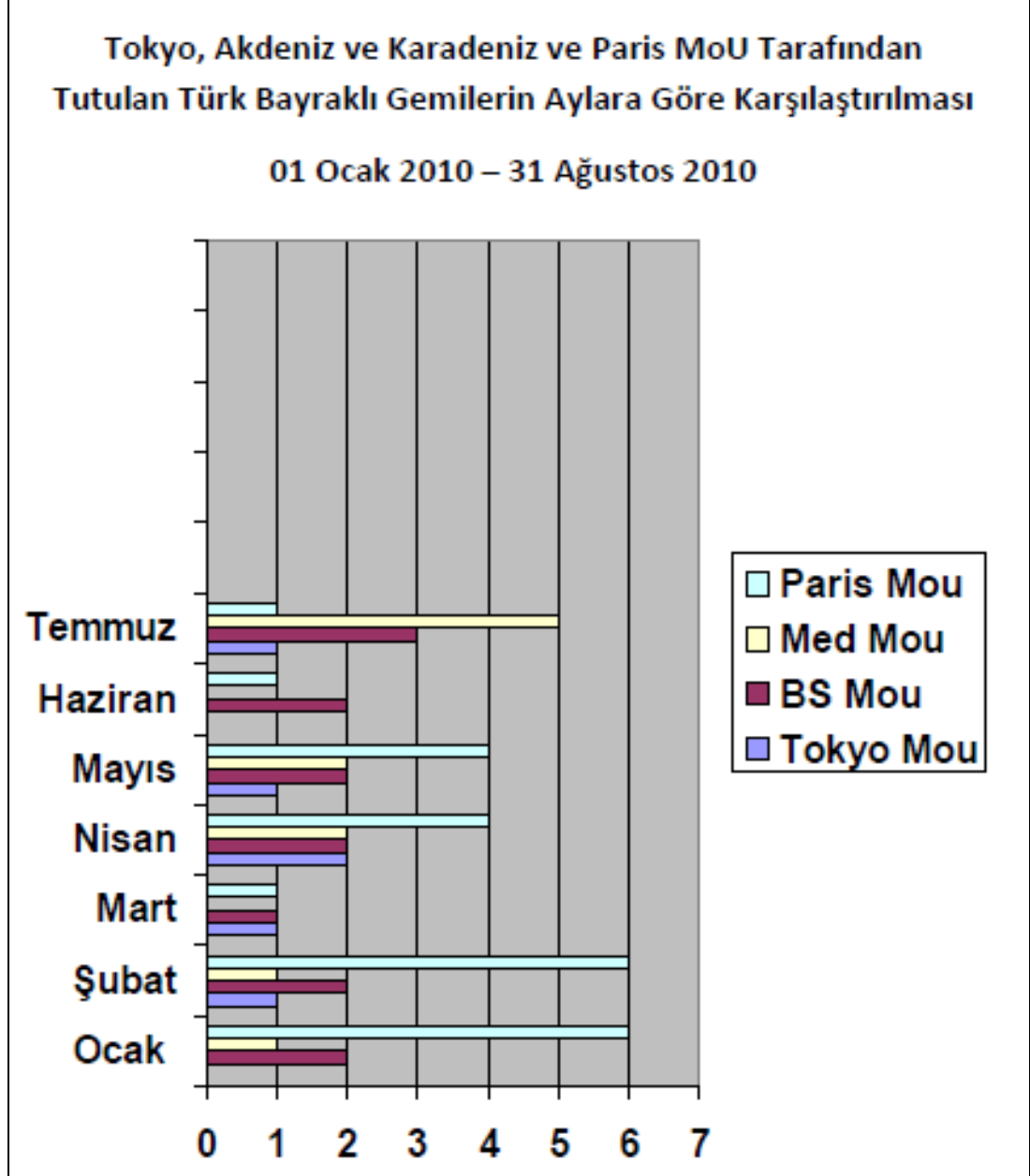


Tablo 6.3 Türk Bayraklı Gemilerin 2010 yılı Paris MOU Tutulmalarındaki Eksikleri /Yetersizlikleri
(<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=d3a45f10-610e-4830-968f-a80f676462bb>)



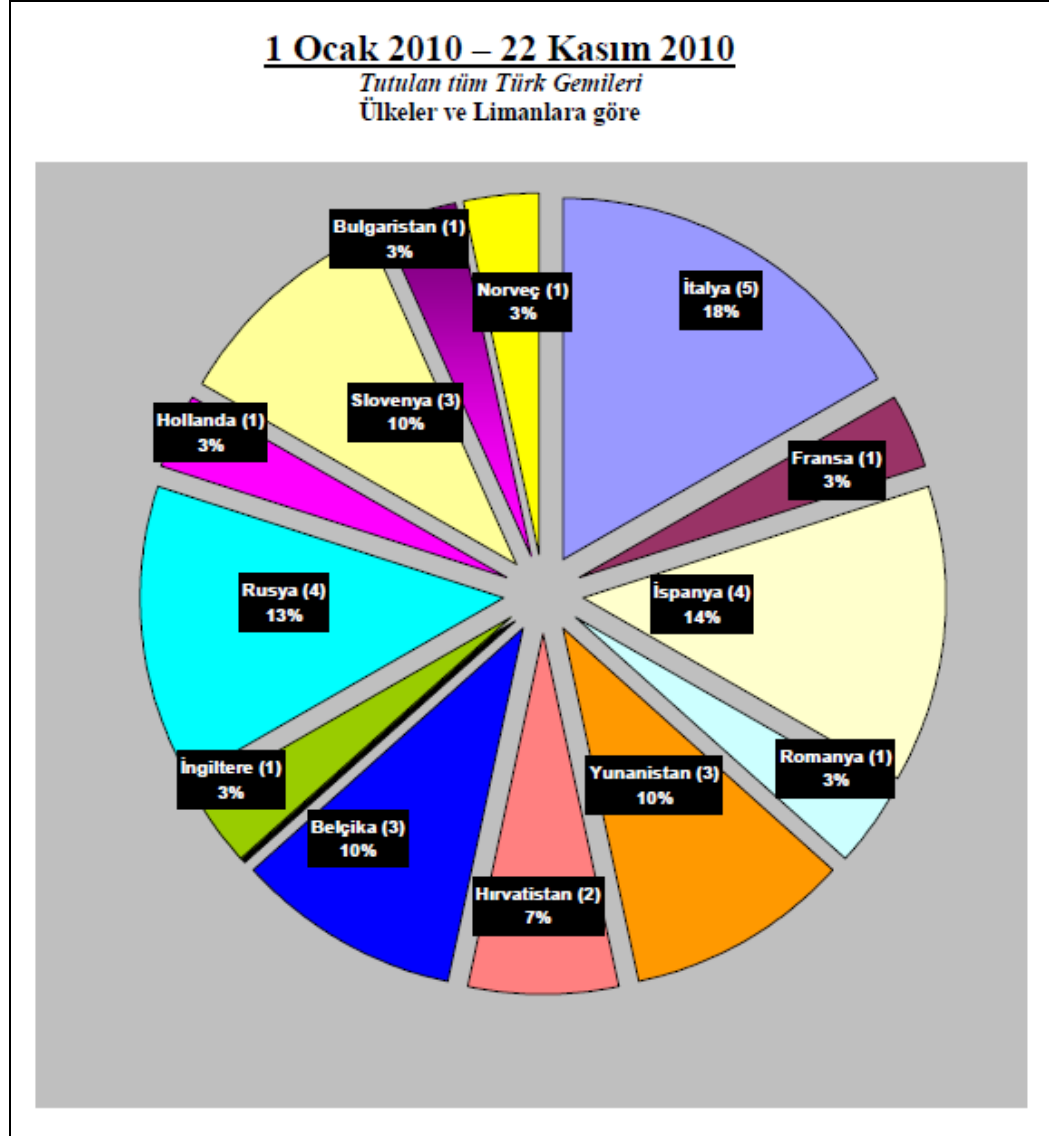
Tablo 6.4 Tokyo MOU,Akdeniz MOU,Karadeniz MOU ve Paris MOU Tarafından Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin 2010 yılı aylara göre karşılaştırılması

(<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=1821a2e0-51a3-4e88-91b9-849932048c65>)



Tablo 6.5. Ülkelere Göre Türk Bayraklı Gemilerin 2010 Yılı Tutulmaları

(<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=3c0d2b46-a943-499d-a828-878bcb559a6>)



Deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması kapsamında “denizcilik idaresinin güçlendirilmesi”, AB Komisyonu’nun öncelikli konuları arasında yer aldığından; Türkiye’nin bu önceliği de gözetenek kaydettiği gelişmeler, alıkonulma oranlarındaki düşüşte etkili olmuştur.

Türk bayraklı gemiler Paris Mutabakat Zaptı kapsamında 1998 yılından itibaren öncelikli denetlenen gemiler listesine girmiş ve bu sebeple gemilerimize yapılan denetim sayıları artmıştır. 1999 yılında başlatılan kara liste uygulamasında Türkiye

“çok yüksek riskli ülke” kategorisinde kara listeye girmiştir. Bu durum 2004 yılına kadar devam etmiştir. 2004 yılında Türkiye alınmaya başlanann önlemlerin etkisiyle "çok yüksek riskli" kategorisinden çıkarak "yüksek riskli" kategorisine geçmiştir. 2005 yılında Türkiye'nin risk seviyesi bir seviye daha gerileyerek "orta- yüksek arası" kategorisine inmiştir. 2007 yılında yüksek riskli bayrakları temsil eden kara listeden çıkarak nötr bir seviyeyi belirten gri listeye geçmiştir. Türkiye'nin çok yüksek riskli ülke statüsünde kara listede olduğu dönemde öncelik liman devleti kontrolünden ziyade Bayrak Devleti kontrolüne verilmiştir. 2004 yılından itibaren Denizcilik Müsteşarlığı tarafından oluşturulan Hedefleme faktörü doğrultusunda ve öncelikli olarak da Avrupa'daki limanlara gidecek Türk bayraklı gemilere, yurt dışına çıkmadan önce yapılan ön sörvey uygulaması ile bir anlamda Türk bayraklı gemilere, yabancı limanlara gittikleri zaman yapılacak olan liman devleti kontrolü, daha önceden Türkiye'de yapılmış olmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı'nın aldığı bu sıkı tedbirler neticesinde Türkiye 2009 yılında Türkiye Beyaz Listede yerini almıştır.

BÖLÜM YEDİ

TÜRKİYEDE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI

7.1 Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Değerlendirilmesi

Türkiye, gemilerin milletlerarası denizcilik sözleşmelerinde düzenlenen emniyet, kirliliğin önlenmesi, gemide yaşam ve çalışma şartları gibi konulardaki standartlara uygunluğunun bölgesel işbirliği çerçevesinde denetlenmesi amacıyla yapılan bölgesel liman devleti denetimi düzenlemelerinden Akdeniz Mutabakat Zaptı ve Karadeniz Mutabakat Zaptı'na taraftır. Türkiye Akdeniz Mutabakat Zaptı'nı 11 Temmuz 1997 tarihinde imzalamış ve 4 Ekim 1998 tarihinde 23483 sayılı Resmi Gazete'de yayımlayarak onaylamıştır. Karadeniz Mutabakat Zaptı'nı ise 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalamış ve 12 Aralık 2000 tarihinde 24258 sayılı Resmi Gazete'de yayımlayarak onaylamıştır. Türkiye Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Zabıtlarında hukuki dayanak olarak sayılan sözleşmelerden ILO No.147 Sözleşmesi'ne ve Karadeniz Mutabakat Zaptı'nda olmayıp Akdeniz Mutabakat Zaptı'nda olan SOLAS Sözleşmesi 78 Ek Protokolü dışındaki mutabakat zabıtlarındaki tüm sözleşmelere taraftır.

Türkiye bölgesel işbirliği çerçevesinde Liman Devleti Kontrolü uygulamasına ilk olarak Akdeniz Mutabakat Zaptı ile 1999 yılında başlamış olsa da aslında 10.06.1946 tarih ve 4922 Sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun"un 6. maddesindeki "*...liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yükleme markası bakımlarından denetlenir ve bu durumlarda tüzüğüne uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez.*" hükmünün hem Türk bayraklı gemilere hem de yabancı bayraklı gemilere uygulandığı düşünülürse, bugünkü kadar sistemli ve milletlerarası standartlara uygun olmasa da bir anlamda Liman Devleti Kontrolü uygulaması yapıldığı söylenebilir.

Sörvey zorunlu ve periyodik iken kontrol, seçilen gemilerde habersiz ve sörveyler kadar kapsamlı ve derin yapılmayan bir çalışmadır. Kontrollerde gemilere verilen sertifikaların geçerli olup olmadığı kontrol edilmektedir.

2006 yılında Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin yürürlüğe konulması, Türkiye için Avrupa Birliği müktesebatıyla uyum yönünde önemli bir adımdır.

Türkiye'nin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere ilişkin yürüttüğü liman devleti kontrolü, denizcilikten sorumlu İdare olarak Denizcilik Müsteşarlığınca, Liman Devleti Kontrolünü gerekli nitelikleri taşıyan ve idarece yetkilendirilmiş olan ve sahip olmaları gereken nitelikler LDDY'nin 6. maddesinde belirtilen Liman Devleti Kontrol Görevlileri aracılığı ile yerine getirmektedir.

7.2 AB Müktesebatına Uyum Kapsamında Yapılan Düzenlemeler

7.2.1 Taraf Olunan Uluslararası Sözleşmeler

Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolüne ilişkin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler;

1. SOLAS 74 (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, yürürlüğe giriş tarihi: 25.05.1980),
2. LOADLINES 66 (Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi, yürürlüğe giriş tarihi: 05.11.1968) ve 1988 Protokolü
3. MARPOL 73/78 . Ek I, II ve V (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme, yürürlüğe giriş tarihi: 24.06.1990)
4. STCW 78 (Gemi Adamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi, yürürlüğe giriş tarihi: 20.04.1989)
5. TONNAGE 69 (Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi, yürürlüğe giriş tarihi: 18.07.1982)
6. COLREG 72 (Denizde Çatışmanın Önlenmesi Sözleşmesi, yürürlüğe giriş tarihi: 18.11.1984)

7. CLC 92 (Petrol Kirliliğinden Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme, R.G.de yayımlanma tarihi: 17.08.2001, yürürlüğe giriş tarihi: 17.08.2002)

7.2.2 Türkiye’de Liman Devleti Kontrolünün Dayanağı Olan Diğer Düzenlemeler

Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Zabıtları ile bu zabıtlarda sayılan ve Türkiye’nin taraf olduğu sözleşmeler dışında, Türkiye’de Liman Devleti Kontrolünün dayanağı olan diğer düzenlemeler şunlardır:

- 1-** 14.4.1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu;
- 2-** 26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği”;
- 3-** 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığı’nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin ilgili maddeleri;
- 4-** 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun”un ilgili maddeleri,
- 5-** IMO’nun A. 882 (21) Sayılı Kararı ile değiştirilen A. 787 (19) Sayılı Kararı;
- 6-** Liman Devleti Denetimi hakkındaki 2009/16/EC sayılı Avrupa Birliği Liman Devleti Denetimi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi;
- 7-** “Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesine Hakkında Yönetmelik”;
- 8-** 6125 sayılı “Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü”;
- 9-** 7/14561 sayılı “Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Kuralları, 1972-Denize Çatışmayı Önleme Tüzüğü”;
- 10-** “Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü”;
- 11-** Petrol Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluk Hakkında Milletlerarası Sözleşme;

12- 22893 sayılı Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik.

Türk mevzuatının AB müktesebatına uyumunun sağlanması amacıyla, Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte yapılan ve 2005 yılı sonunda tamamlanan “Türk Limanlarında ve Kıyılarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesine Destek AB Eşleşme Projesi” çerçevesinde hazırlanan çok sayıda ulusal düzenleme yürürlüğe girmiştir.

AB müktesebatına uyum kapsamında yürürlüğe giren yönetmelikler şunlardır:

1. Gemi Adamları Yönetmeliği;RG: Tarih: 31.07.2002 Sayı: 24832
2. Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik; RG: Tarih: 01.10.2003 Sayı: 25246
3. Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği; RG: Tarih: 26.12.2004 Sayı: 25682
4. Gemi Teçhizatı Yönetmeliği; RG: Tarih: 23.20.2005 Sayı: 25975
5. Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik; RG: Tarih: 31.12.2005 Sayı: 26040
6. Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik; RG: Tarih: 31.12.2005 Sayı: 26040
7. Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik; RG: Tarih: 13.02.2006 Sayı: 26079
8. Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik;1087 RG: Tarih: 23.02.2006 Sayı: 26089
9. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği;1088 RG: Tarih: 26.03.2006 Sayı: 26120

10. Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliği;1089 RG: Tarih: 30.01.2008 Sayı: 26772
11. SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik;1090 RG: Tarih: 11.08.2006 Sayı: 26256
12. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği;1091 RG: Tarih: 21.10.2006 Sayı: 26326
13. Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik;1092 RG: Tarih: 10.11.2006 Sayı: 26342
14. Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik;1093 RG: Tarih: 18.02.2007 Sayı: 26438
15. Milletlerarası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği;1094 RG: Tarih: 20.03.2007 Sayı: 26468
16. Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemideki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik.1095 RG: Tarih: 12.12.2007 Sayı: 26728
17. Gemi Ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği RG:Tarih: 12.03.2009 sayı: 27167
18. Petrol Tankerlerinin Çift Cidar Veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları Ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik RG:Tarih: 03.11.2008 sayı: 27043

7.2.2.1 Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (LDDY)

Türkiye'nin Liman Devleti Kontrolü hizmetlerine esas teşkil eden en önemli ulusal düzenlemesi olan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (LDDY), 26.03.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Deniz yetki alanlarındaki taşımacılığın standartlara uygun gemilerle yapılmasını sağlamaya yönelik usul ve esasların yer aldığı LDDY,

gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları açısından milletlerarası sözleşmelere (SOLAS 74, LL 66, MARPOL 73/78, STCW 78, COLREG 72, ITC 69, ILO 147, CLC 92) ve bu sözleşmelerin Protokollerine ve millî mevzuata uygunluğunu denetlemek ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulamak için gerekli usul ve esasları belirlemektedir.

LDDY Türk limanlarına ve açık deniz tesislerine uğrayan veya demirleyen yabancı bayraklı gemilere ve bu gemilerin personeline uygulanmaktadır. Balıkçı gemileri, savaş gemileri, yardımcı savaş gemileri, ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri, ilkel yöntem ve tekniklerle inşa edilmiş ağaç tekneler ve ticari faaliyet yapmayan özel yatlar Yönetmelik hükümlerinin kapsamı dışında bırakılmıştır.

Türkiye'nin liman devleti olarak yükümlülüğü LDDY'nin 5. maddesinde ; “gemilerin denetlenmesi ve Yönetmelikte belirlenen yükümlülükleri yerine getirmek üzere gerekli tüm tedbirleri almak, Bu yükümlülük çerçevesinde; liman devleti denetim hizmetlerini nitelikli ve yeter sayıda personel ile bu personelin kullanacağı araç, teçhizat ve dokümanı sağlamak” olarak tanımlanmıştır.

7.2.3 AB Müktesebatına Uyum Kapsamında Yapılması Gereken Düzenlemeler

Türkiye liman devleti kontrolünde uygulanan milletlerarası sözleşmelerden henüz taraf olmadığı SOLAS Sözleşmesi 1978 Ek Protokolü; SOLAS Sözleşmesi 1988 Ek Protokolü, MARPOL Sözleşmesi'nin III., IV. ve VI. Ekleri, ILO No.147 Sözleşmesi'ne taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir. Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (FAL 65)'ne de taraf olunması gerekmektedir.

Yapılması Gereken Ulusal Düzenlemeler:

7.2.3.1 Deniz Emniyeti Kanunu

Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı(2007-2013)'nda “2007-2008 Yasama Döneminde (01/10/2007 - 30/09/2008) Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler” başlığı altında yer alan ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2006 yılında hazırlanan “Deniz Emniyeti Kanunu” taslağı henüz yürürlüğe girmemiştir. Deniz emniyeti ile ilgili AB müktesebatının, SOLAS ve MARPOL

Sözleşmelerinin uygulanmasına ilişkin düzenleme getirecek bu kanunun amacı; Türk bayraklı gemiler, Türkiye'nin deniz yetki alanlarına giren yabancı bayraklı gemiler ve liman, kıyı ve deniz tesisleri ile ilgili olarak; Türkiye'de deniz emniyetinin sağlanması konusunda alınması gereken tedbirleri düzenlemek, yetki, görev, sorumluluk ve müeyyideleri belirlemek; gemi kaynaklı kirliliğin azaltılmasını sağlamaktır. Bu kanun ile uyum sağlanması öngörülen AB mevzuatı (94/57/EC sayılı Konsey Yönergesi, 94/57/EC sayılı Konsey Yönergesini değiştiren 2001/105/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi, 2002/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi, 95/21/EC sayılı Konsey Yönergesi, 95/21/EC sayılı Konsey Yönergesini değiştiren 2001/106/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi, 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi, 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesini değiştiren 2005/23/EC sayılı Komisyon Yönergesi, 725/2004/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü, 2005/65/EC Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Yönergesi) Erika III Deniz Emniyeti Paketi kapsamında kısmen değişmiş ve kısmen de tadil edilmiş olduğundan, bu kanun tasarısının Erika III Deniz Emniyeti Paketi kapsamındaki değişikliklere göre revize edilerek uygulamaya konması Türkiye'nin AB müktesebat uyumu açısından önem arz etmektedir

7.2.3.2 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda Değişiklik Yapılması

Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı(2007-2013)'nda "2007-2008 Yasama Döneminde (01/10/2007 - 30/09/2008) Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler" başlığı altında yer alan 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda Değişiklik isteminin amacı, Türk bayraklı gemiler ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarına giren yabancı bayraklı gemilere ilişkin olarak, gemi kaynaklı kirliliğe verilecek cezaların düzenlenmesidir. Bu değişikliklerle uyum sağlanması öngörülen AB müktesebatının(Gemi kaynaklı kirlilik ve ihlaller için cezaların ortaya konulması hakkında 2005/35/EC Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi ve Gemi Kaynaklı Kirliliğe Karşı Hukukun Uygulanması İçin Ceza Hukuku Çerçevesinin Güçlendirilmesine İlişkin 2005/557/JHA Sayılı Konsey Çerçeve Kararı) hükümlerinin üye ülkeler tarafından iç hukuka aktarılması ve

uygulanmasındaki usule ilişkin sıkıntılar nedeniyle revizyon çalışmaları yapılacak olmasının getirdiği belirsizlik nedeniyle söz konusu müktesebata uyum için bu revizyonların tamamlanması beklenmekte olup halen değerlendirme aşamasındadır.

7.2.3.3 Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmelik

Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı(2007-2013)'nda "2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler" başlığı altında yer alan "Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmelik" in amacı ; Türk limanlarına gelen ve ayrılan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tabi oldukları raporlama ve bildirim usullerinin kolaylaştırılmasıdır.Henüz yürürlüğe girmemiş olan bu yönetmelik, "Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (FAL 65)"nin uygulanmasına ilişkin de düzenleme getireceğinden, Türkiye'nin öncelikle bu sözleşmeye taraf olması beklenmektedir.

BÖLÜM SEKİZ

SONUÇ

Liman Devleti Kontrolü ile ilişkili olarak 9. Kalkınma Planı kapsamında; Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrollerinin iyileştirilmesi, deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde Gemi Trafik Hizmetleri projelerinin hayata geçirilmesi , 2010 yılı program tedbirleri kapsamında; Deniz çevresinin korunmasına ilişkin denetimleri yapmak ve kirliliğe karşı ulusal müdahale gücünün oluşturulması, Denizcilik Müsteşarlığı temel politika ve önceliklerinden olup,Türkiye, liman devleti sorumluluklarını yerine getirmek hususunda son yıllarda idari kapasitesini güçlendirerek ve denetim uzmanı sayılarını arttırarak, denetim konusuna daha ciddi ve titiz yaklaşan bir denizcilik idaresi anlayışı içinde önemli bir gelişme kaydetmiştir.

Gerek AB (Eşleşme) Projesi çerçevesinde 2003-2005 yılları arasında İspanya ile yürütülen çalışmalar, gerek AB müktesebatına ve uygulamasına uyum sağlamak amacıyla yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler, Türkiye'nin denetime ilişkin idari kapasitesinin güçlenmesine ve denetim uygulamalarının iyileştirilmesine büyük katkı sağlamıştır.

Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatının Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Deniz Yolu Ulaşımına ilişkin Özel İhtisas Komisyonu Raporunda ; Dış ticaret taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin gittikçe azalan taşıma payı arttırılmaya yönelik olarak Türk Armatörleri ile Türk Bayrağı altında uzun süreli taşıma sözleşmeleri yapılması, Türk Ticaret Filosunu yeni ve modern gemilerle güçlendirerek rekabet gücü ve azalan kapasitesini artırılması ,Özel sektörün yeni ve modern gemi almasını özendirerek tedbirler ve kaynak ihtiyaçlarının karşılanması konusunda çalışmalar yapılması, Standart altı taşımacılığa izin vermeyerek, kaliteli deniz taşımacılığı özendirilmesi önerilmiştir.

Türkiye'nin Türk Denizcilik Mevzuatını AB müktesebatına uyumlu hale getirmek ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin uygulama mevzuatını oluşturması gerekliliğinin yanı sıra Denizcilik idaresinin denizci kökenli nitelikli eleman oranını, idarenin temel fonksiyonlarını ve uluslararası yükümlülüklerimizi etkin olarak yerine

getirebilecek seviyeye çıkarması, henüz tarafı olmadığı sözleşmelere bir an önce taraf olması ve denetim uygulamasını Avrupa Birliği'ndeki mevzuat ve uygulamayla daha da uyumlu hale getirmesi gerekmektedir. Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Zaptı'na üye bulunan diğer devletlerde ve özellikle de Avrupa Birliği'nde uygulanan denetimlerden daha gevşek bir liman devleti denetimi yapması, Türkiye'yi bu devletlerin denizlerinden dışlanan standart altı gemiler tarafından tercih edilen bir devlete dönüştürebilecektir. Bu tehlikenin önlenmesi, Türkiye'nin hem Bayrak Devleti hem de liman devleti denetimini etkin bir şekilde yürütmesine bağlıdır.

Avrupa Topluluğu Komisyonunun 2009 Yılı Türkiye İlerleme Raporu'na göre ; Türkiye Deniz taşımacılığı konusunda sınırlı ilerleme kaydetmiştir. ParisMOU'nun beyaz listesine alınması, Türkiye'nin bir Bayrak Devleti olarak başarılı performansını teyit etmekle birlikte kirliliğin önlenmesi ve acil müdahale alanlarında kurumsal kapasitenin geliştirilmesi gerekmektedir.

Bu bağlamda; her ne kadar AB müktesebatına uyum kapsamında Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte yapılan ve 2005 yılı sonunda tamamlanan "Türk Limanlarında ve Kıyılarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesine Destek AB Eşleşme Projesi" çerçevesinde yapılan düzenlemelerin yürürlüğe girişi ile deniz güvenliğinin sağlanması ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi açısından mevzuat uyumu konusunda önemli yol katedilse de Avrupa Birliğinin Türkiye raporu da göz önüne alınırsa Erika III Deniz Emniyeti paketi kapsamında yapılan yeni düzenlemelere uyum yönünde çalışmalar yapılması da dahil olmak üzere denizcilik alanında yoğun çalışmaların sürdürülmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR:

Abuja MOU on Port State Control, (b.t.). “*Memorandum Of Understanding*”,
17 Ekim 2010,
<http://www.abujamou.org/memorandum.html>

ALPAR, M.B.(2003).İşçi sağlığı,iş güvenliği ve çalışma ortamı hakkında 155 sayılı
ILO sözleşmesi ile ilgili Çalışma Hayatı Mevzuatı , *Kamu-İş İş Hukuku ve İktisat*
Dergisi, 7, (2) 17 Ekim 2010
<http://www.kamu-is.org.tr/dergiler.htm>

Avrupa Toplulukları Komisyonu, (2009). “*2009 Yılı Türkiye İlerleme Raporu*”,
17 Ekim 2010,
http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/turkiye_ilerleme_rap_2009.pdf

Battal, K., (29 Eylül 2009). “*Erika III AB deniz emniyeti paketi yürürlükte*”,
17 Ekim 2010
<http://www.virahaber.com/yazi/erika-iii-ab-deniz-emniyeti-paketi-yururlukte-8725.htm>

Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control, (b.t.). “*General Information*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.bsmou.org/default2.htm>

Black Sea Memorandum Of Understanding On Port State Control, (2010), “*MOU on PSC Text*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.bsmou.org/default2.htm>

Black Sea MOU on Port State Control,(b.t.). “*List Of BSMOU Authorities Members*”,
17 Ekim 2010,
<http://www.bsmou.org/default2.htm>

Caribbean MOU on Port State Control, (b.t.). “*About Us*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.caribbeanmou.org/aboutus.php>

Class NK, (2009), “*Annual Report on Port State Control*”, 17 Ekim 2010,
http://www.classnk.or.jp/hp/download/dl_pdf.aspx

Classification Society, (b.t.). 17 Ekim 2010,
http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society

Corporate and Public Strategy Advisory Group, (2010), “*Avrupa Birliği Yeni Liman Devleti Denetimi Yönergesi ve Yeni Denetim Rejimi(NIR) hakkında CPS Bilgi Notu*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=3ab2018e-ab1b-46b8-ba94-be9a497a6084>

Çetin T.,(b.t.). “*Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları Ve Memorandumlar*”,
 17 Ekim 2010,
<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/egitimnotlari.asp>

Denizcilik Müsteşarlığı, (b.t.). “*Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009 2013)*”,
 17 Ekim 2010,
<http://www.sp.gov.tr/documents/planlar/DenizcilikMustesarligiSP0913.pdf>

Denizcilik Müsteşarlığı, (b.t.). “*2009 yılı Faaliyet Raporu*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/DENIZCILIKMUSTESARLIGI2009YILI%20IDAREFAALİYETRAPORU.pdf>

Denizcilik Müsteşarlığı, (b.t.). “*Tanınmış Güvenlik Kuruluşu (RSO) Olarak Yetkilendirmeye İlişkin Yetki Devri Sözleşmesi*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/isps/uygtalimat/ek4.asp>

Deniz Ticaret Odası, (2010). “*Tokyo MOU, Akdeniz MOU, Karadeniz MOU ve Paris MOU Tarafından Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin 2010 yılı aylara göre karşılaştırılması*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=1821a2e0-51a3-4e88-91b9-849932048c65>

Deniz Ticaret Odası, (2010). “*Türk Bayraklı Gemilerden Paris MOU kapsamında 2003-2010 arası tutulan gemiler*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=16c80ffc-f722-47ba-9be0-f202b7111a77>

Deniz Ticaret Odası, (2010). “*Türk Bayraklı Gemilerin 2010 yılı Paris MOU Tutulmalarındaki Eksikleri/Yetersizlikleri*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=d3a45f10-610e-4830-968f-a80f676462bb>

Deniz Ticaret Odası, (2010). “*Ülkelere Göre Türk Bayraklı Gemilerin 2010 Yılı Tutulmaları*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=3c0d2b46-a943-499d-a828-878bcb559a60>

Devlet Planlama Teşkilatı, (2007).”*Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*”, 17 Ekim 2010

<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik678.pdf>

ERDEM,C.,(2008).Klas Kuruluşları Denizcilik Uzman Yardımcısı Eğitimi , Denizcilik Müsteşarlığı , 17 Ekim 2010,

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/egitimnotlari.asp>

Indian MOU on Port State Control,(b.t.). “*The Memorandum of Understanding (Indian MOU)*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.iomou.org/historymain.htm>

Indian Ocean MOU on Port State Control, (b.t.). “*Secretariat*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.iomou.org/historymain.htm>

Indian Ocean MOU on Port State Control, (b.t.). “*History*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.iomou.org/historymain.htm>

International Association of Classification Societies, (b.t.). “*Classification Societies
What, why And How?*”, 17 Ekim 2010,
http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF

International Maritime Organisation, (b.t.). “*Conventions*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation, (1993). “*Resolution A.739(18) :Guidelines For
The Authorization Of Organizations Acting On Behalf Of The Administration*”,
17 Ekim 2010,
[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22588/A739\(18\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22588/A739(18).pdf)

International Maritime Organisation, (1995). “*Resolution A.789(19) Specifications
On The Survey And Certification Functions Of Recognized Organizations Acting
On Behalf Of The Administration*”, 17 Ekim 2010,
http://www.dirnea.org/data/leyes_y_reglamentos/Convenios/Especificaciones_ para_funciones_inspeccion_certif_de_ORs.pdf

International Maritime Organisation, (1993). “*Resolution A.746(18) Survey
Guidelines Under The Harmonized System Of Survey And Certification*”,
17 Ekim 2010,
[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22596/A746\(18\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22596/A746(18).pdf)

International Maritime Organisation,(b.t.). “*History*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.iomou.org/historymain.htm>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Flag State Implementation*”,
17 Ekim 2010,
http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=156

International Maritime Organisation, (b.t.). “*General Objectives And Policies of IMO*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*IMO Member States*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(2008). “*Implications Of The United Nations Convention On The Law Of The Sea*”, 17 Ekim 2010,
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D23755/6.pdf

International Maritime Organization Maritime Knowledge Centre- International Shipping and World Trade Facts and figures,October 2009, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation, (b.t.). “*Maritime Safety Conventions*”,
17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Maritime Security Conventions*”,
17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Introduction to IMO*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Other IMO Conventions*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Prevention of Marine Pollution Conventions*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Survey and Certification*”, 17 Ekim 2010,
http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=361

International Maritime Organisation,(b.t.). “*Structure*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.imo.org/>

KNAPP S., FRANSES P.H., 2007, The global view on port state control,
17 Ekim 2010,
<http://people.few.eur.nl/knapp/EI%20Report%202006-14%20updated.pdf>

Kuran, Selami.(2007). Uluslararası deniz hukuku. 2. Bası, İstanbul: Arıkan Yay.

Latin American Agreement on Port State Control,(b.t.). “*Agreement Backgrounds*” ,
17 Ekim 2010,
<http://www.acuerdolatino.int.ar/>

Latin American Agreement on Port State Control, (b.t.). “*Official site of the Agreement*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.acuerdolatino.int.ar/>

Latin American Agreement on Port State Control,(b.t.). “*Applicable International Conventions*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.acuerdolatino.int.ar/>

Latin American Agreement on Port State Control,(b.t.). “*Members of Committee*”,
17 Ekim 2010,
<http://www.acuerdolatino.int.ar/>

Latin American Agreement on Port State Control,(b.t.). “*Text of the Viña del Mar Agreement*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.acuerdolatino.int.ar/>

Mansell, J.N.K. (2009) Flag State Responsibility Historical Development and Contemporary Issues, 17 Ekim 2010,

http://books.google.com.tr/books?id=JWdsgKxvmeUC&printsec=frontcover&dq=mansell+flag+state+responsibility&source=bl&ots=yM5Cz29fa8&sig=KqMvlOevVSMC_-9Ugdcw8Isd86Y&hl=tr&ei=6Bu2Tie0D

Mediterranean MOU on Port State Control, (b.t.). “*Members & Observers*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.medmou.org/>

OKUR, D.A.(2008). Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi Ve Liman Devleti Denetimi. İstanbul: Doktora Tezi

Özçayır Z.O., Port State Control-The impact of Caspian oil and gas development on Turkey and challenges facing the Turkish straits, Istanbul, 9 November 2001,

17 Ekim 2010

denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/oya_ozcayir_article.doc

Paris MOU on Port State Control, (b.t.). “*Annual Report (2009)*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.parismou.org/upload/anrep/Annual%20Report%2020091.pdf>

Paris MOU on Port State Control, (b.t.). “*Black-Grey-White lists*”, 17 Ekim 2010,

<http://www.parismou.org/upload/anrep/PMoU%20performance%20tables,%20explanation-%20%20bwg%20list%20.pdf>

Paris MOU on Port State Control , (b.t.). “*No More Favourable Treatment Principle*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/NonParties/xp/menu.3954/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control ,(b.t.). “*Outline of the structure of the Paris MOU*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Structure/xp/menu.3958/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control, (2010). “*Paris Mou Announced New Targeting Lists*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/upload/pdf/Press%20release%20Target%20Lists%202010.pdf>

Paris MOU on Port State Control ,(b.t.). “*Paris MoU New Inspection Regime*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/upload/pdf/New%20Inspection%20Regime%202010.pdf>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*Recognized Organization performance table*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/upload/pdf/Press%20release%20Target%20Lists%202010.pdf>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*Selection of ships for inspection*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Targeting/xp/menu.3955/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*Relevant Instruments*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Instruments/xp/menu.3953/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*The Basic Principles*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Principles/xp/menu.3952/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*The Geographical Scope Of The Paris MOU Region*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Scope/xp/menu.3951/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*The Memorandum of Understanding (Paris MOU)*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/Memorandum+of+Understanding/xp/menu.3945/default.aspx>

Paris MOU on Port State Control,(b.t.). “*Who boards a ship to carry out port State control?*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/PSCO/xp/menu.3957/default.aspx>

Riyadh MoU on Port State Control, (b.t.). “*Riyadh MoU Members*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.riyadhmo.org/members.asp>

Riyadh MoU on Port State Control, (b.t.). “*Riyadh MOU Text*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.riyadhmo.org/moutext.asp>

Riyadh MOU on Port State Control, (b.t.). “*About RIYADH MoU*”, 17 Ekim 2010,
http://www.riyadhmo.org/about_us.asp

Sayıştay Dergisi, (2002), “Çevre Denetimi Raporu: Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirletmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele”,42-44,107-108. 17 Ekim 2010 ,
<http://www.sayistay.gov.tr/yayin/dergi/icerik/der44-45m7.pdf>

The European Maritime Safety Agency, (b.t.). “*The European Maritime Safety Agency :It’s Origin and Tasks*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.emsa.europa.eu/end179d002.html>

The European Union, (2009). Directive 2009/15/EC Of on Common Rules And Standards For Ship Inspection And Survey Organisations And For The Relevant Activities Of Maritime Administrations. *Official Journal of the European Union*, 52, 47-56. 17 Ekim 2010,
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Directive 2009/16/EC on Port State Control- The European Parliament And Of The Council. *Official Journal of the European Union*, 52, 57-100. 17 Ekim 2010,
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Directive 2009/17/EC amending Directive 2002/59/EC Establishing A Community Vessel Traffic Monitoring And Information System . *Official Journal of the European Union*, 52, 101-113. 17 Ekim 2010,
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Directive 2009/21/EC on Compliance With Flag State Requirements. *Official Journal of the European Union*, 52,132-135. 17 Ekim 2010,
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Directive 2009/20/EC On The Insurance Of Shipowners For Maritime Claims . *Official Journal of the European Union*, 52,128-131. 17 Ekim 2010
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Directive 2009/18/EC establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council. *Official Journal of the European Union*, 52, 114-127. 17 Ekim 2010
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Regulation (EC) No 391/2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations. *Official Journal of the European Union*, 52, 11-23. 17 Ekim 2010,
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

The European Union, (2009). Regulation (EC) No 392/2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents. *Official Journal of the European Union*, 52, 24-46. 17 Ekim 2010,
http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2009&serie=L&textfield2=131&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en

Tokyo MOU on Port State Control, (b.t.). “*About The Tokyo MOU*” , 17 Ekim 2010,
<http://www.tokyo-mou.org/>

Tokyo MOU on Port State Control, (b.t.). “*General Information*” , 17 Ekim 2010,
<http://www.tokyo-mou.org/>

Tokyo MOU on Port State Control, (b.t.). “*Members and Observers*” , 17 Ekim 2010,
<http://www.tokyo-mou.org/>

Tokyo MOU on Port State Control,(b.t.). “*Members&Observers*” , 17 Ekim 2010,
www.tokyo-mou.org/

Türk Loydu, (b.t.). “*Türk Loydu Hakkında*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.turkloydu.org/turkloydu//Turk-Loydu-Hakkında/Turk-Loydu.aspx>

Ulaştırma Bakanlığı, (2008). “*Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği*”,17 Ekim 2010,
<http://rega.basbakanlik.gov.tr/main.aspx?home=http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2006/03/20060326.htm&main=http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2006/03/20060326.htm>

Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı,(2010). “*Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi Ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik*”, 17 Ekim 2010,
www.resmi-gazete.org/tarih/20100821-3.htm

Ulaştırma Bakanlığı, (2000). “*Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği*”,
 17 Ekim 2010,
<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/20517.html>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), (b.t.). 17 Ekim 2010,
<http://www.turkhukuk sitesi.com/showthread.php?t=18345>

United Nations Conference on Trade and Development, (2009). “*Review Of Maritime Transport 2009*”, 17 Ekim 2010,
<http://www.unctad.org/templates/webflyer.asp?docid=12455&intItemID=5247&lang=1&mode=downloads>

United Nations, (1982), “*United Nations Convention on the Law of the Sea*”,
17 Ekim 2010,
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

Yaman, E. (2009). Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency, EMSA). 17 Ekim 2010,
<http://www.virahaber.com/yazi/-avrupa-deniz-emniyeti-ajansi-european-maritime-safety-agency,-emsa-8697.htm>

Yavuz, S. (2003) “Dünyada liman devleti denetimi ve liman devleti denetimi ile ilgili Türk mevzuatının AB müktesebatıyla uyumlaştırılması için gerekli düzenlemeler”. Ankara. Uzmanlık Tezi

EK-2**KISALTMALAR:**

IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	: International Maritime Organization
MOU	: Memorandum of Understanding
EMSA	: European Maritime Safety Agency
IACS	: International Association of Classification Societies
AB	: Avrupa Birliği
EC	: European Commission
ABS	: American Bureau of Shipping
BV	: Bureau Veritas
CCS	: China Classification Society
DNV	: Det Norske Veritas
GL	: Germanischer Lloyd
KR	: Korean Register of Shipping
LR	: Lloyd's Register of Shipping
NK	: Nippon Kaiji Kyokai
RINA	: Registro Italiano Navale
RS	: Russian Maritime Register of Shipping
HRS	: Hellenic Register of Shipping
RINA VE	: Registro Internacional Naval, SA
PRS	: Polish Register of Shipping
ISPS	: International Ship and Port Facility Security Code
IACS	: International Association of Classification Societies
BM	: Birleşmiş Milletler
MSC	: Maritime Safety Committee
MEPC	: Marine Environment Protection Committee
LEG	: Legal Committee
TC	: Technical Co-operation Committee
FAL	: Facilitation Committee
FSI	: Flag State Implementation
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea
LOADLINES	: International Convention on Load Lines

COLREG	: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
INMARSAT	: Convention on the International Maritime Satellite Organization
STCW	: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
SAR	: International Convention on Maritime Search and Rescue
STP	: Special Trade Passenger Ships Agreement
CSC	: International Convention for Safe Containers
SFV	: The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels
STCW-F	: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973
INTERVENTION	: International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties
LDC	: Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter
OPRC	: International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
HNS	: Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances
AFS	: International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships
BALLASTWATER	: International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments
CLC	: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
FUND	: International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
NUCLEAR	: Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material

LLMC	: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
FAL	: Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
TONNAGE	: International Convention on Tonnage Measurement of Ships
SUA	: Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
SALVAGE	: International Convention on Salvage
ISM	: International Safety Management
IOPP	: International Oil Pollution Prevention Certificate
SOPEP	: Shipboard Marine Pollution Emergency Plans
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
CDEM	: Construction - Design - Equipment - Manning
CPS	: Corporate and Public Strategy Advisory Group
ILO	: International Labour Organization
ITF	: International Transport Workers' Federation
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
NIR	: New Inspection Regime
AIS	: Automatic Identification System
LRIT	: Long Range Identification and Tracking Systems
SSN	: SafeSeaNet
DWT	: deadweight tonnage
LDDY	: Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği

EK-3**TABLolar**

Tablo 2.1. Klas Kuruluşlar.....	6
Tablo 2.2. IMO Üye Devletleri ve Ortak Üyeler.....	8
Tablo3.1.Ulusal Bayrak Devletleri.....	36
Tablo4.1. Bölgesel Memorandumların Dünya Dağılımı.....	46
Tablo 4.2.Paris MOU 2007-2009 Dönemine ait Kara Liste.....	50
Tablo 4.3.Paris MOU 2007-2009 Dönemine ait Gri Liste.....	50
Tablo 4.4.Paris MOU 2007-2009 Dönemine ait Beyaz Liste.....	51
Tablo 6.1. Klas kuruluşların 2007-2009 dönem performansları.....	103
Tablo 6.2. Türk Bayraklı Gemilerde 2003-2010 yılları arası denetlenen ve alıkonan(tutulan) gemiler.....	105
Tablo 6.3. Türk Bayraklı Gemilerin 2010 yılı Paris MOU Tutulmalarındaki Eksikleri / Yetersizlikleri.....	106
Tablo 6.4. Tokyo, Akdeniz, Karadeniz ve Paris MOU Tarafından Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin 2010 yılı aylara göre karşılaştırılması.....	107
Tablo 6.5. Ülkelere Göre Türk Bayraklı Gemilerin 2010 Yılı Tutulmaları	108

