

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

BALIKÇILIK TEKNOLOJİSİ MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**AKDENİZ, KARADENİZ VE PARİS MEMORANDUMLARINDA TUTUKLANAN
TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet BAYRAM

**ŞUBAT 2010
TRABZON**

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

BALIKÇILIK TEKNOLOJİSİ MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**AKDENİZ, KARADENİZ VE PARİS MEMORANDUMLARINDA TUTUKLANAN
TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN İNCELENMESİ**

Mehmet BAYRAM

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce
"Yüksek Lisans (Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği)"
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 30.12.2009

Tezin Savunma Tarihi : 11.02.2010

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Ersan BAŞAR

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Muhammet BORAN

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Ercan KÖSE

Enstitü Müdürü : Prof.Dr. Salih TERZİOĞLU

Trabzon 2010

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanmıştır.

Türk Bayrağını uluslararası sularda dalgalandırarak ülkemizi tüm dünyada temsil eden gemilerimiz, ülkemizin dünyaya açılan bir aynasıdır. Yıllardır standart altı gemiler gözüyle bakılan gemilerimiz son yıllarda kondisyon olarak iyi bir seviyeye doğru ilerlemektedir. Bu çalışma, Türk bayraklı gemilerinin zayıf yönlerini ortaya çıkararak, gemilerimizin istediğimiz seviyeye çıkmasına yardımcı olmak amacıyla hazırlanmıştır.

Yüksek lisans eğitimim süresince, çalışmalarımın yürütülmesinde, değerli bilgi ve önerileriyle yol gösteren, yardım ve desteğini esirgemeyerek tez danışmanlığımı üstlenen sayın hocam Yrd. Doç. Dr. Ersan BAŞAR'a, şükranlarımı sunarım.

Tez çalışmalarımın yürütülmesinde vermiş olduğu yardımlarından dolayı, KTÜ SDBF Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünde görev yapan Öğretim Görevlisi Özkan UĞURLU'ya, Uzman Umut YILDIRIM'a, Okutman Sercan EROL'a ve mesai arkadaşım Denizcilik Uzman Yardımcısı H. Sencer SAYIN'a teşekkür ederim.

Ayrıca, sevgili eşim Sernur hanım ve biricik kızım Nurefşan ile onların nezdinde tüm aileme teşekkürü borç bilirim.

Mehmet BAYRAM
Trabzon 2010

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
ÖZET.....	VII
SUMMARY.....	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	IX
TABLolar DİZİNİ.....	XI
SEMBOLLER DİZİNİ.....	XII
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1 Giriş.....	1
1.2. IMO.....	2
1.2.1. IMO'nun Organizasyon Yapısı.....	2
1.2.1.1. Genel Kurul.....	3
1.2.1.2. Konsey.....	4
1.2.1.3. Komiteler.....	4
1.3. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO).....	7
1.4. Liman ve Bayrak Denetiminde Kullanılan Uluslararası Sözleşmeler..	8
1.4.1. SOLAS 74.....	8
1.4.2. MARPOL 73/78.....	9
1.4.3. LOAD LINE 66.....	10
1.4.4. STCW 78.....	10
1.4.5. TONNAGE 69.....	11
1.4.6. COLREG 72.....	11
1.5. Liman ve Bayrak Devleti Denetimleri.....	11
1.5.1. Bayrak Devleti Denetimleri.....	12
1.5.2. Liman Devleti Denetimleri.....	13
1.5.2.1. Liman Devleti Denetim Yetkisini Veren Sözleşmeler.....	14
1.5.2.2. Sözleşmelere Taraf Olmayan Ülkelere Ait Gemilerin Durumu.....	14

1.5.2.3.	Liman Devleti Denetimi Uzmanlarında Aranacak Kriterler.....	15
1.5.2.4.	Memorandumlar Tarafından Öncelikli Olarak Denetlenecek Gemiler.....	16
1.5.2.5.	Denetim Sırasında İncelenecek Belge ve Dokümanlar.....	16
1.5.2.6.	Denetim Neticesinde Eksiklik Tespit Edilen Gemilere Uygulanan Yaptırımlar.....	19
1.5.2.7.	Tutuklanmayı Gerektiren Eksiklikler.....	19
1.5.2.8.	Denetimlerde Öncelikli Kontrol Edilen Doküman, Araç, Gereç, Teçhizat, Sistem ve Düzenlemeler.....	21
1.5.2.8.1.	Gemi Sertifikaları ve Belgeleri.....	21
1.5.2.8.2.	Personel Sertifikaları	22
1.5.2.8.3.	Yaşam Mahalli ve Personel.....	23
1.5.2.8.4.	Kumanya ve Tedarik.....	23
1.5.2.8.5.	Çalışma Alanları.....	24
1.5.2.8.6.	Can Kurtarma Araçları.....	24
1.5.2.8.7.	Yangın Emniyeti ve Önlemleri.....	25
1.5.2.8.8.	Yapısal Emniyet.....	25
1.5.2.8.9.	Alarm Sinyalleri.....	26
1.5.2.8.10.	Tehlikeli Yükler, Tankerler, Dökme Yük Gemileri Ek Tedbirler.....	26
1.5.2.8.11.	LOAD LINE.....	27
1.5.2.8.12.	Bağlama ve Demirleme Düzenlemeleri.....	27
1.5.2.8.13.	Sevk ve Yardımcı Makineler.....	28
1.5.2.8.14.	Seyir Emniyeti.....	28
1.5.2.8.15.	Telsiz Haberleşmesi.....	29
1.5.2.8.16.	MARPOL.....	29
1.5.2.8.17.	SOLAS İşlerliği.....	30
1.5.2.8.18.	ISM.....	30
1.5.2.8.19.	Gemi Emniyeti (ISPS).....	31
1.6.	Liman Devleti Denetim Memorandumları.....	32
1.6.1.	Avrupa ve Kuzey Atlantik Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Paris MoU).....	32
1.6.1.1.	Denetimlere Esas Olan Uluslararası Sözleşmeler.....	32
1.6.1.2.	Denetlenecek Gemi Seçimi.....	33
1.6.1.3.	Hedef Faktör (TF).....	33

1.6.1.4.	Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları (Concentrated Inspection Campaigns -CIC).....	36
1.6.1.5.	Yeni Kontrol Rejimi (NIR).....	36
1.6.2.	Akdeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Med MoU).....	37
1.6.2.1.	Denetimlere Esas Olan Uluslararası Sözleşmeler.....	38
1.6.2.2.	Denetlenecek Gemi Seçimi.....	38
1.6.3.	Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Blacksea MoU-BsMoU).....	39
1.6.3.1.	Denetimlere Esas Olan Uluslararası Sözleşmeler.....	39
1.6.3.2.	Denetlenecek Gemi Seçimi.....	40
1.6.4.	Latin Amerika Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Acuerdo De Vina Del Mar MoU).....	40
1.6.5.	Asya Pasifik Bölgesi Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Tokyo MoU).....	41
1.6.6.	Karayipler Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Caribbean MoU).....	41
1.6.7.	Hint Okyanusu Liman Devleti Denetimi Memorandumu (İndian Ocean MoU).....	41
1.6.8.	Batı ve Orta Afrika Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Abuja MoU).....	42
1.6.9.	Körfez Arap Devletleri Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Riyadh MoU Gcc MoU).....	42
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	43
2.1.	Türk Bayraklı Gemilerin ve Tutuklanma Maddelerinin Tespiti İle Sınıflandırılması.....	43
3.	BULGULAR.....	45
3.1.	Memorandumlara Göre Tutuklanan Gemi Sayıları Tespitleri.....	45
3.2.	Paris MoU Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu.....	46
3.3.	Karadeniz MoU Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu.....	46
3.4.	Akdeniz MoU Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu.....	46
3.5.	Diğer Memorandumlar Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu.....	47
3.6.	Paris, Black Sea ve Med MoU'da Türk Bayraklı Gemilerin 2005-2008 Yıllarındaki Durumu.....	47

3.6.1.	Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmaya Neden Olan Eksikliklerin Tüm Eksiklikler İçindeki Yeri.....	47
3.6.2.	Denetlenen Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı.....	49
3.6.3.	Eksiklik Tespit Edilen Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Göre Dağılımı.....	50
3.6.4.	Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerde Gemi Başına Düşen Ortalama Tutuklanma Madde Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı	51
3.6.5.	Türk Bayraklı Gemilerin Tutuklanma Oranlarının Yıllara Göre Dağılımı.....	51
3.6.6.	Med MoU’da Tutuklanan Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Dağılımı..	52
3.6.7.	Paris MoU’da Tutuklanan Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Dağılımı	53
3.6.8.	Black Sea MoU’da Tutuklanan Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Dağılımı.....	55
3.6.9.	Her Üç Memorandumda Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Tutuklanma Maddeleri ve Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı.....	56
3.6.10.	Tutuklanma Nedenleri Arasında Yangın Emniyeti ve Güvenliği Olan Türk Bayraklı Gemiler.....	57
3.6.11.	Tutuklanma Nedenleri Arasında Can Kurtarma Araçları Olan Türk Bayraklı Gemiler.....	58
3.6.12.	Tutuklanma Nedenleri Arasında MARPOL Olan Türk Bayraklı Gemiler.....	59
3.7.	Türk Deniz Ticaret Filosu İstatistikleri.....	60
4.	TARTIŞMA	61
5.	SONUÇLAR.....	69
6.	ÖNERİLER.....	72
7.	KAYNAKLAR.....	74
8.	EKLER.....	78
ÖZGEÇMİŞ		

ÖZET

Günümüzde, ekonomik ve çevreci oluşundan dolayı deniz ticaretine olan ilgi gün geçtikçe artmaktadır. Temel amacı ticaret ve para kazanmak üzerine kurulu olan ticari denizcilik, geminin ve personelin güvenliğini zaman zaman arka plana atabilmektedir.

Denizde can ve mal güvenliğini, deniz kirliliğini, personel standartlarını önemsemeyen veya buna uygun politika üretemeyen ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin denizlerde serbestçe dolaşmasını engellemek ve standart altı gemilere yaptırımlar getirmek amacıyla IMO'nun teşvikiyle, bölgesel anlaşmalar, Memorandumlar kurulmuştur. Kurulan Memorandumlara üye ülkeler, limanlarına gelen, yabancı ülkelere ait gemilere Liman Devleti Denetimi uygularken, kendi bayrağını taşıyan gemilere ise Bayrak Devleti Denetimi uygulamaları yapmaktadır.

Yapılan denetimlerle gemilerin uluslararası anlaşmalara uygun olup olmadıkları denetlenmekte ve uygun olmayanlara geminin seferden alıkonulması neticesini doğuran tutuklanma yaptırımı da dahil olmak üzere çeşitli yaptırımlar uygulanmaktadır.

Bu çalışmada, Türk bayraklı gemilerin, Paris, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında gerçekleşen Liman Devleti Denetimi sonucundaki tutuklanmalarının sebepleri araştırılmıştır.

Öncelikle 2005-2008 yıllarında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tüm eksiklikleri tespit edilmiş ve tespit edilen eksiklikler 19 başlık altında incelenmiştir. Her üç Memorandumun denetimlerinde, hangi konularda yoğun olarak denetim yaptıkları tespit edilmiştir. Türk bayraklı gemilerin yangın emniyeti ve önlemleri, can kurtarma araçları ile MARPOL konularında zayıf olduğu ve tutuklanmaların bu konularda yoğun olduğu belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Liman Devleti Denetimi, Bayrak Devleti Denetimi, Paris Memorandumu, Akdeniz Memorandumu, Karadeniz Memorandumu

SUMMARY

Analysis of Turkish Flagged Ships Detained at Paris, Mediterranean, and Blacksea Memorandums

In today's world, the interest on sea trade is gradually increasing due to its being economical/inexpensive and nature friendly. In merchant shipping, which actually is based on purpose of trading and earning money, the ships' and the staffs' security might occasionally be subordinated.

Memorandums aiming to retain the ships flying flags of the countries which do not pay attention to safety of life at sea, personnel standards or are not able to produce according policies, to sail freely and bring in enforcements to sub-standard ships, has been founded with regional agreements and IMO's instigation.

Member States/Countries of the Memorandum founded applies Flag State Control (FSC) to the ships carrying their flags while applying Port State Control (PSC) to ships belonging to foreign countries/states, those visiting their ports.

The foundation controls whether the ships are in line with international conventions and applies several enforcements including that causing penalty of detaining the ships from sailing/voyage applicable to those which are not appropriate.

In this study, detaining of Turkish flagged ships took place at Paris, Mediterranean and Black Sea Memorandums as a result of Port State Control , as been investigated.

First of all, all deficiencies of those Turkish flagged ships were detained has been detected and those deficiencies has been analyzed under 19 topics. What issues were more intensely inspected by each 3 Memorandums, has been defined. The Turkish flagged ships' weaknesses in fire safety, life saving equipments and in MARPOL practices have been identified and detainment under these matters noticed.

Key Words: Port State Control, Flag State Implementations, PSC, FSC, Paris MoU, Mediterranean MoU, Black Sea MoU

ŞEKİLLER DİZİNİ

		<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.	IMO’ nun organizasyon yapısı.....	3
Şekil 2.	Tutuklanan Türk bayraklı gemilerde tutuklanmaya neden olan eksikliklerin, tespit edilen toplam eksiklik miktarına oranı.....	47
Şekil 3.	Med MoU, Black sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenen Türk bayraklı gemilerin yıllara göre değişimi.....	49
Şekil 4.	Med MoU, Black sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenen gemilerden eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemilerin yıllara göre değişimi.....	50
Şekil 5.	Med MoU, Black sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenerek tutuklanan Türk bayraklı gemilerden gemi başına düşen tutuklanma maddeleri ortalamasının yıllara göre değişimi	51
Şekil 6.	Med MoU, Black sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenerek eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemilerden tutuklanma oranlarının yıllara göre değişimi.....	52
Şekil 7.	Med MoU’ da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin sayılarının yıllara göre dağılımı.....	53
Şekil 8.	Paris, MoU’ da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma maddeleri ve sayılarının yıllara göre dağılımı..	54
Şekil 9.	Black sea MoU’ da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma maddeleri ve sayılarının yıllara göre dağılımı.....	55
Şekil 10.	Med MoU, Black sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında Tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma maddeleri ve sayılarının yıllara göre dağılımı.....	56
Şekil 11.	2005-2008 döneminde MoU bazında yangın emniyeti ve önlemleri. nedeni ile tutuklanan Türk bayraklı gemi sayıları.....	57
Şekil 12.	2005-2008 döneminde MoU bazında can kurtarma araçları nedeni ile tutuklanan Türk bayraklı gemi sayıları.....	58

Şekil 13.	2005-2008 döneminde MoU bazında MARPOL nedeni ile tutuklanan Türk bayraklı gemi sayıları.....	59
-----------	---	----

TABLÖLAR DİZİNİ

Sayfa No

Tablo 1.	Türkiye'nin taraf olduğu IMO sözleşmeleri.....	6
Tablo 2.	Uluslararası sözleşmeler.....	8
Tablo 3.	MARPOL 73/78 eklerinin konuları ile yürürlüğe giriş tarihleri.....	10
Tablo 4.	Gemilerin denetimine yetki veren sözleşme ve maddeleri.....	14
Tablo 5.	Gemi sertifika ve belgeleri kapsamında denetlenen maddeler.....	21
Tablo 6.	Personel sertifikaları kapsamında denetlenen maddeler.....	22
Tablo 7.	Yaşam mahalli ve personel kapsamında denetlenen maddeler.....	23
Tablo 8.	Kumanya ve tedarik kapsamında denetlenen maddeler.....	23
Tablo 9.	Çalışma alanları kapsamında denetlenen maddeler.....	24
Tablo 10.	Can kurtarma araçları kapsamında denetlenen maddeler.....	24
Tablo 11.	Yangın emniyeti ve önlemleri kapsamında denetlenen maddeler.....	25
Tablo 12.	Yapısal güvenlik kapsamında denetlenen maddeler.....	25
Tablo 13.	Alarm sinyalleri kapsamında denetlenen maddeler.....	26
Tablo 14.	Tehlikeli yükler,tankerler,dökme yük gemileri ek tedbirler kapsamında denetlenen maddeler.....	26
Tablo 15.	LOAD LINE kapsamında denetlenen maddeler.....	27
Tablo 16.	Bağlama, demirleme düzenlemeleri kapsamında denetlenen maddeler.....	27
Tablo 17.	Sevk ve yardımcı makineler kapsamında denetlenen maddeler.....	28
Tablo 18.	Seyir emniyeti kapsamında denetlenen maddeler.....	28
Tablo 19.	Telsiz haberleşmesi kapsamında denetlenen maddeler.....	29
Tablo 20.	MARPOL kapsamında denetlenen maddeler.....	29
Tablo 21.	SOLAS işlerliği kapsamında denetlenen maddeler.....	30
Tablo 22.	ISM kapsamında denetlenen maddeler.....	30
Tablo 23.	Eksikliklerin incelendiği gruplar.....	43
Tablo 24.	Memorandumlara göre tutuklanan gemi sayıları tespitleri.....	45
Tablo 25.	Türk deniz ticaret filosu istatistikleri.....	60

SEMBOLLER DİZİNİ

AB	Avrupa Birliği
AFS	Anti Foiling System on Ships
BUNKERS	Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage
CIC	Concentrated Inspection Campaigns
CLC	International Convention for Civil Liability for Oil Pollution
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
DOC	Document of Compliance
E.	Tutuklanmaya Neden Olmayan Eksiklik
FUND	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution
FSC	Flag State Control
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GSK	Gemi Sörvey Kurulu
IGS	Inert Gas System
ILO	International Labor Organization
IMO	International Maritime Organization
IMCO	Old Name of IMO
INMARSAT	International Mobile Satellite Organization
IOPP	International Oil Pollution Prevention Certificate
ISM	International Safety Management Code
LDDU	Liman Devleti Denetimi Uzmanı
LL	Load Line
LNG	Liquified Natural Gas
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MoU	Memorandum
MSC	Maritime Safety Committee
NIR	New Inspection Regime
PSC	Port State Control

ROCRAM	Operative Network for Regional Co-Operation Among Maritime Authorities of the Americas
SIRENAC	Paris MoU Veritabanı
SMC	Safety Management Certificate
SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea
SOPEP	Ship Oil Prevention Emergency Plan
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
Sörvey	Denetim
TF	Target Factor
TGS	Tutuklanan Gemi Sayısı
TNE	Tutuklanmaya Neden Olan Eksiklik
Ön Sörvey	Bayrak Devleti Denetimi

1.GENEL BİLGİLER

1.1 Giriş

Tarih boyunca denizler, ülkeler arasında ticari ve askeri önemini korumuş, hava ulaşım araçlarının olmadığı dönemlerde, okyanus ötesi kara parçalarını, adaları birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olmuştur. Günümüzde ise hava ve kara taşımacılığı imkanları gelişmiş olmasına rağmen, ekonomik nedenlerle en çok tercih edilen ticari nakliye araçları gemiler olmuştur. Dünya ticaretinin % 90'ı, Türkiye dış ticaretinin ise % 85'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Büyük hacimdeki bu deniz ticareti beraberinde büyük çapta deniz trafiğini, deniz aracını, gemi adamını, yükü, yolcuyu getirmiştir.

Geçmişten bu yana günümüzdeki kadar sayıları fazla olmasa da seyir yapan gemiler, büyük çapta kazalar meydana gelinceye kadar insanları meşgul etmemişti. Ancak Titanic kazasının akabinde, denizde emniyet ile ilgili düzenlemeler gerektiği görülerek tedbir alma yoluna gidilmiş ve sonucunda Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (Safety Of Life At Sea-SOLAS) doğmuştur. Daha sonraları meydana gelen, Torrey Canyon, Exxon Valdez, Erika gibi deniz kazaları sebebiyle daha birçok yeni sözleşmeler yürürlüğe girmiş, mevcut sözleşmelerde de değişiklikler veya eklemeler yapılarak yeni tedbirler alınmıştır. Uluslararası sözleşme statüsünde olan bu sözleşmeler günümüzde başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization -IMO) tarafından olmak üzere geliştirilmekte ve takip edilmektedir.

Sözleşmelerden doğan yükümlülükler gereği, dünya genelinde seyir yapan gemilerin belli bir standarda sokulması, hem Bayrak Devletinin Denetimini (FSC) hem de gemilerin uğrak yaptığı limanlardaki Liman Devletinin Denetiminin (PSC) gerektiği görülmüştür. Yapılan bu denetimler neticesinde gemilere bir takım yaptırımlar uygulanmaya başlanılmıştır. IMO'nun koordinesiyle Liman Devleti Denetimleri de bölgesel anlaşmalar ile birbirlerine bağlanmış ülke toplulukları tarafından belirli kriterlere göre yapılmaktadır.

Bu çalışmada, bölgesel anlaşmalarla kurulan Paris, Black Sea ve Med MoU'ya üye ülkelerin limanlarında eksiklikleri nedeniyle tutuklanma yaptırımı ile karşılaşan Türk bayraklı gemilerin, sözleşmelerle ilgili eksiklikleri incelenmiş, Türk bayraklı gemilerin tutuklanmalarının önüne geçilmesi için alınacak tedbirler tespit edilmiştir.

1.2. IMO

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

IMO'nun amacı, kuruluş konvansiyonu madde 1 (a) da ‘‘uluslararası ticaretin denizcilik alanında uluslararası mevzuatların düzenlenmesi, bu sahaya giren her türlü teknik uygulamalar, denizde emniyet, denizlerin kirliliğe karşı korunması ve deniz kirliliğinin kontrolü konularında en üst yüksek standartların oluşturulmasını temin etmektir’’ şeklinde açıklanmıştır. Madde 1 (a)'nın devamında, ‘‘ayrıca hükümetleri buna teşvik ederek, hükümetler arasındaki işbirliğini geliştirme ve bunun için gerekli olan sistemi oluşturmak şeklinde özetlenmiştir. IMO ayrıca konusu ile ilgili idari ve hukuki sorunlarla ilgili yetkilidir [1].

IMO'nun kuruluş amaçları arasında en önemli yeri denizde emniyet konusu doldurmaktadır. Bunun en önemli kanıtı, IMO'nun kuruluşundan sonraki ilk toplantısını, SOLAS'ın modern gemi sanayindeki teknik gelişmelere ayak uydurması amacıyla yapmış olmasıdır. Yapılan toplantı neticesinde IMO, 17 Haziran 1960 tarihinde SOLAS'ın yeni sürümünü düzenleyerek kabul etmiştir [2].

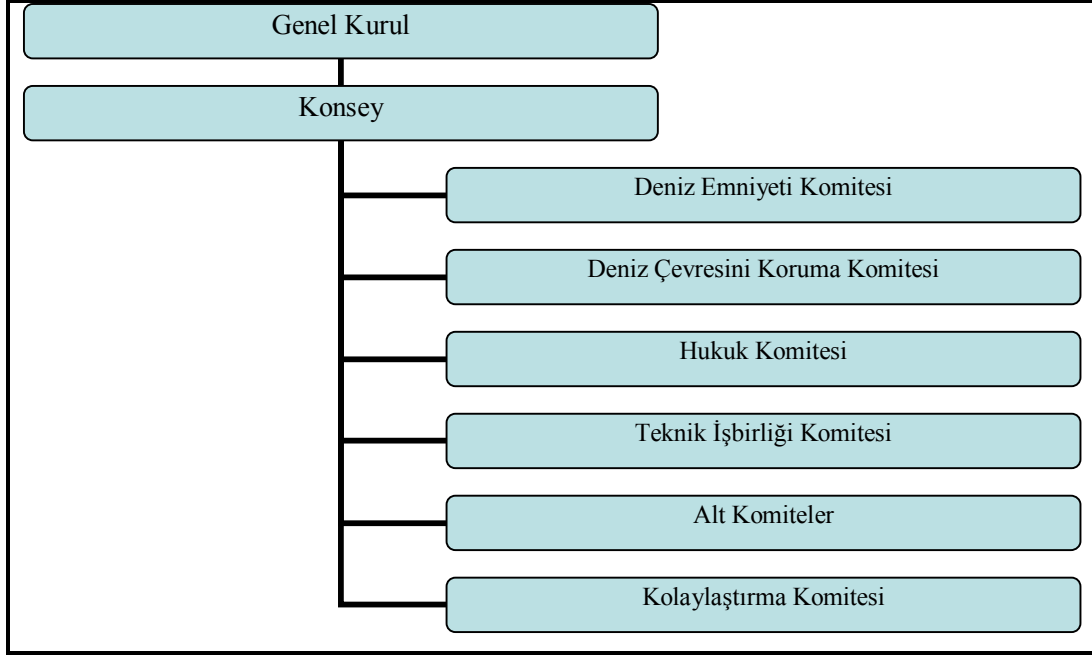
IMO, 2009 yılı itibariyle, 166 tam üye ülkesi, 3 sınırlı üyesi ile çeşitli uluslardan 300 personelin görev yaptığı bir BM özel kurumu olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir.

1.2.1. IMO'nun Organizasyon Yapısı

Yukarıda kuruluş aşamaları ve kuruluş amacı belirtilen IMO'nun organizasyon yapısı Şekil 1'de görüldüğü üzere kurulmuştur.

Şekil 1'de görüleceği üzere IMO çalışmaları, başta Genel Kurul ve Konsey olmak üzere 5 komite ve alt komiteler tarafından yapılmaktadır [3]. Genel Kurul'a bağlı olan Konseyin altında komiteler bulunmaktadır. Komiteler, Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime

Safety Committee- MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC) Hukuk Komitesi (Legal Committee), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee- TC), Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee- FAL), alt komiteler şeklinde yapılanmıştır. Konu bütünlüğü açısından, IMO'nun birimleri hakkında kısaca bilgi verilecektir.



Şekil 1. IMO'nun organizasyon yapısı

1.2.1.1. Genel Kurul

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

1.2.1.2. Konsey

Genel Kurul'un bir alt organı olan Konsey'in temel işlevlerinden başlıcası MSC'nin önerilerini ve raporlarını alarak Genel Kurul'a bunları sunmaktır. Ayrıca, Genel Kurul onayı ile Genel Sekreteri atamak, Genel Kurul'a bütçe tahminleri göndermek diğer görevleri arasında sayılmaktadır.

Konsey üyeleri, ülkelerin deniz taşımacılığındaki ve deniz ticaretindeki konumlarına göre (A), (B) ve (C) kategorilerine ayrılarak belirlenmektedir. (A) kategorisindeki 10 ülke, uluslararası deniz taşımacılığı hizmetini karşılamakta en büyük pay sahibi olan ilk 10 ülkeden, (B) kategorisindeki ülkeler ise, (A) kategorisinde olmayıp, deniz ticareti ile ilgili en büyük pay sahibi olan ülkeler arasındaki ilk 10 ülke seçilmektedir.

2008 ve 2009 yılında aralarında Türkiye'nin de bulunduğu kategori (C) de ise kategori (A) ve (B) de seçilmemiş olan, deniz taşımacılığı ve seyr-ü sefer ile ilgili özel çıkarları olan, Konseyde dünyanın bütün önemli coğrafi alanlarının temsilini sağlamak amacıyla seçilen 20 ülke bulunmaktadır.

1.2.1.3. Komiteler

IMO'da Konsey tarafında Genel Kurul'a sunulacak çalışmalar öncelikle MSC tarafından yapılmaktadır. IMO üyesi ülkelere oluşan MSC, IMO'nun organizasyon yapısı içindeki en önemli komitedir. MSC'nin çalışma alanı; seyir yardımcıları, gemi yapısı ve ekipmanları, gemi adamlarının emniyeti ile ilgili donanımlar, denizde çatışmayı önleme kuralları, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, denizde emniyet prosedür ve gereklilikleri, hidrografik bilgiler, jurnaller, seyir kayıtları, deniz kazaları incelemeleri, kurtarma, yardım ve deniz güvenliğini ilgilendiren konulardır. Özetle MSC, deniz emniyetini ilgilendiren tüm konularda yetkilendirilmiştir.

MSC ayrıca, IMO Sözleşmesinin kendisine yüklediği herhangi bir görevi yerine getirerek, IMO tarafından kabul edilen herhangi bir uygulamayı ifa eder. Ayrıca Genel Kurul onayına sunulacak deniz emniyeti ile ilgili tavsiye kararları ve rehberler hazırlamakla sorumludur.

MEPC'nin teşkilinde de tüm üye ülkeler yer almıştır. MEPC, gemilerden kaynaklanan kirliliğin kontrol edilmesi ve gemilerden kaynaklanabilecek kirliliğin

önlenmesi ile ilgili konularda yetkili kılınmıştır. MEPC, MSC'den sonra gelen IMO'nun en etkin ikinci komitesidir.

Hukuk Komitesi, IMO'nun etki alanında karşılaşılan yasal sorunların üstesinden gelinebilmesi için yetkilidir. 1967 yılında, büyük çapta deniz kirliliğine yol açan, Torrey Canyon felaketinden sonra ortaya çıkan yasal sorunlar neticesinde tesis edilmiştir. Tüm üye ülkelerin temsilci bulundurduğu komitelerdendir.

Teknik İşbirliği Komitesi, IMO'nun, özellikle gelişmekte olan ülkelerle yapılan teknik işbirliği faaliyetlerini yürütmekle görevlidir. 1969 yılında Konseyin bir iştiraki olarak kurulan Komite 1984 yılında IMO sözleşmesinde yapılan bir değişiklik ile kurumsallaşmıştır. Tüm üye ülkeler Teknik İşbirliği Komitesinde görev almaktadır.

Kolaylaştırma Komitesi 1972 yılında kurulmuş olup, tüm üye ülkelere açık bir yapıya sahiptir. IMO'nun formaliteleri kolaylaştırarak, denizcilikte bürokrasiyi azaltma görevlerini yerine getirmektedir.

MSC ve MEPC'ye yardımcı olarak kurulan 9 alt komite bulunmaktadır. MSC ve MEPC de tüm üye ülkeler bulunurken, alt komitelerde üye ülkelerin bulunması zorunlu olmamakla birlikte tüm üye ülkelere açıktır. Alt komiteler aşağıdaki gibidir.

- Dökme Sıvılar ve Gazlar (BLG)
- Tehlikeli Maddeler, Katı Yük ve Konteyner Taşıma (DSC)
- Yangından Korunma (FP)
- Telsiz Haberleşmesi ve Arama Kurtarma (COMSAR)
- Seyir Emniyeti (NAV)
- Gemi Dizayn ve Ekipmanları (DE)
- Stabilite ve Yük Hatları ile Balıkçı Gemileri Emniyeti (SLF)
- Vardiya ve Eğitim Standartları (STW)
- Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI)

IMO, hedeflerine ulaşmak amacıyla kuruluşundan itibaren bir çok sözleşme ve protokolü geliştirmiştir. IMO bu kapsamda, deniz emniyeti, deniz güvenliği, deniz kirliliğinin önlenmesi ve diğer meselelerle ilgili olarak, 700'ün üzerinde kod ve tavsiyeleri kabul etmiştir. Bu çalışmalar, Komite ve Alt Komitelerce yapılır, taslak belgeler üretildikten sonra Konferansa sunulur. Komite ve Alt Komitelerde her üye devletten bir çok uzman tarafından konu üzerinde yoğun tartışmalar yapılır, uluslararası kuruluşların görüşleri alınır ve herhangi bir konuya son hali oybirliği ile verilir. Ancak, siyasi ve politik konularda genelde konuyu karara bağlamak zor olur ve bazı üye devletler rezerve

koyabilirler. Konferansa, IMO'ya üye olan ülkeler dahil, BM sistemi içindeki bütün ülkelerin delegeleri davet edilir. Konferans sonuç metnini kabul eder ve nihai metin hükümetlerin onayına sunulur. Bir belge belli sayıda ülkenin onayının alınması gibi belli bir takım sorumlulukların yerine getirilmesinden sonra yürürlüğe girer. IMO Genel Kurulu tarafından kabul edilen kodlar ve tavsiyeler, hükümetleri bağlayıcı değildir. Bununla birlikte, kodların ve tavsiyelerin içeriği önemli olabilir, bazı kodlar zorunlu olarak uygulanabilir [4].

Liman Devleti Denetimi ve Bayrak Devleti Denetimleri IMO tarafından kabul edilen sözleşmelere göre yapılmaktadır. Türkiye'nin taraf olarak Liman Devleti Denetimi ve Bayrak Devleti Denetimlerinde uygulamakla yükümlü olduğu IMO Sözleşmeleri Tablo 1'de görülmektedir.

Tablo 1. Türkiye'nin taraf olduğu IMO sözleşmeleri [5].

Sözleşmeler
• SOLAS 74 (Denizde Can Emniyeti) Sözleşmesi • LOAD LINE 66 (Yükleme Hatları) Sözleşmesi • LOAD LINE 88 Protokolü • TONNAGE 69 (Tonaj) Sözleşmesi • COLREG 72 (Denizde Çatışmayı Önleme) Sözleşmesi • MARPOL 73/78 (Ek I/II) (Deniz Kirliliği) Sözleşmesi • MARPOL 73/78 (Ek V) • STCW 78 (Uluslararası Gemiadamlarının, Vardiya Tutma Standartları, Sertifikalandırma ve Eğitimi) Sözleşmesi • SAR 79 (Denizde Arama Kurtarma) Sözleşmesi • IMSO 76 (Uluslar arası Deniz Uydu Organizasyonu) Sözleşmesi • INMARSAT 76 OA (Uluslararası Deniz Uydu Organizasyonu) Sözleşmesi değişikliği • INMARSAT 94 değişikliği • INMARSAT 98 değişikliği • IMO 48 Sözleşmesi • IMO 93 Sözleşmesi değişikliği • CLC 92 (Petrol Kirliliği Etkileri Sivil Sorumluluk) Protokolü • FUND 92 (Petro Kirliliğinin Telafisi İçin Fon Tesisi) Protokolü • LLMC 76 (Deniz Hasarlarına Karşı Sorumluluk Kısıtlaması) Sözleşmesi • OPRC 90 (Petrol Kirliliğine Hazırlık Karşılıklı İşbirliği) Sözleşmesi

1.3. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)

BM'in denizcilikte etkili ikinci önemli örgütü ise Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization-ILO)'dür. ILO, 1919 yılında kurulmuş olan, sosyal adaletin ve uluslararası insan ve çalışma haklarının iyileştirilmesi için çalışan bir BM ihtisas kuruluşudur.

I.Dünya savaşının yarattığı karışıklık sonucu ortaya çıkan ve üç çeyrek asır süren değişim kargaşası ile yoğrulan ILO, evrensel ve sürekli barışın ancak sosyal adalet ile sağlanabileceğini savunan bir temel ilke üzerine kurulmuştur.

ILO, sözleşmeler ve tavsiye kararları yoluyla, çalışma hayatına ilişkin temel haklar, örgütlenme özgürlüğü, toplu pazarlık, zorla çalıştırmanın engellenmesi, fırsat ve muamele eşitliği gibi çalışmaya ilişkin tüm konuları düzenleyici, uluslararası çalışma standartları oluşturur. Mesleki eğitim ve rehabilitasyon, istihdam politikası, iş hukuku, endüstriyel ilişkiler, çalışma şartları, yönetimin geliştirilmesi, kooperatifler, sosyal güvenlik, çalışma istatistikleri, iş sağlığı ve güvenliği konularında teknik yardım sağlar. Bağımsız iş ve işveren örgütlerinin kurulmasını destekler ve bunlara eğitim ve danışmanlık hizmeti verir. BM sistemi içinde ILO, yönetim kurullarına işçi, işverenin hükümetlerle eşit olarak katıldığı, kendine has olan üçlü bir yapısı vardır. Gemilerde çalışan kişilerle ilgili ILO kurallarını belirleyen sözleşme ise, "Ticari Gemicilik Minimum Standartlar Sözleşmesi" olarak adlandırılan ILO-147 Sözleşmesidir [6].

- Asgari Yaş Anlaşması 1973 No. 138
- Denizde Asgari Yaş Anlaşması 1936 No.58 (Revize)
- Denizde Asgari Yaş Anlaşması 1920 No.7
- Gemiadamları Tıbbi Muayene Sözleşmesi 1946 No.73
- Gemiadamlarının Sağlık Kontrolleri Anlaşması 1970 No. 134
(Madde 4 ve 7)
- Gemi Personeli Barınma ve Yaşam Koşulları Anlaşması 1949 No.92
(Revize)
- Gemi Personeli Yemek, Yiyecek ve İçecek Anlaşması 1946 No.68
(Madde 5)
- Zabitan Yeterlilik Sertifikaları Anlaşması 1936 No.53 (Madde 3 ve 4)
- İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Anlaşma 1970 No.134

ILO kapsamında gemi denetiminde kullanılan anlaşmalar ile ilgili bilgiler yukarıda belirtilmiştir. Türkiye 2009 yılı itibarıyla Denizde Asgari Yaş Anlaşması (No. 7) dışındaki tüm anlaşmaları kabul etmiştir.

1.4. Liman ve Bayrak Denetiminde Kullanılan Uluslararası Sözleşmeler

Gemilerin denetlenmesi gereksinimi nedeniyle ortaya çıkan Liman ve Bayrak Devleti Denetimlerinde kullanılan enstrümanlar uluslararası sözleşmelerdir, (Tablo 2) aşağıda isimleri verilen, Liman ve Bayrak Devleti Denetimlerinde kullanılan temel sözleşmeler, gemilerin ve tüm üye ülkelerin yerine getirmekle yükümlü oldukları kuralları belirlemişlerdir. İlerleyen bölümlerde sözleşmeler çerçevesinde denetimlerde kullanılan gemilerin yerine getirmekle yükümlü oldukları gereklilikler verilecektir.

Tablo 2. Uluslararası sözleşmeler

Uluslararası Sözleşmeler	
• SOLAS 74 (Safety of Life at Sea)	• LOAD LINE 66
• MARPOL 73/78 (Prevention of Pollution from Ships,)	• COLREG 72 (Regulations for Preventing Collisions at Sea)
• STCW 78	• TONNAGE 69

1.4.1. SOLAS 74

Denizde can emniyeti sözleşmesi olarak bilinen SOLAS 74 Sözleşmesi, ticaret gemilerinin denizde emniyetinin teminini amaçlayan en önemli uluslararası anlaşmadır. Titanic gemisinin batmasından sonra denizde emniyet kaygılarının artması ve denizde emniyetin öneminin farkına varılması neticesinde ilk sürümü 1914 yılında IMCO üyesi 13 ülke tarafından imzalanmıştır. İkinci sürümü 1929 yılında, üçüncü sürümü ise 1948 yılında yürürlüğe girerek geliştirilmiştir.

IMO tarafından düzenlenen ilk toplantı sonucunda karar verilerek yayınlanan SOLAS 60, SOLAS'ın dördüncü sürümü olarak 26 Mayıs 1965 yılında yürürlüğe girmiştir.

SOLAS'ın son sürümü olan SOLAS 74 ise, yeni ve değiştirilmeyecek temel konvansiyon metni olarak yayınlanmıştır. IMO'nun belirli zaman aralıklarında gerekli

gördüğü değişiklik ve eklemelerin SOLAS 74'ün temeli değiştirilmeden SOLAS 74 ün devamı olarak yapılması öngörülmüştür.

SOLAS 74 1 Kasım 1974 de benimsenerek 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe girmiştir. SOLAS 74 bölüm numaraları ve konu başlıkları şu 12 bölümden oluşmaktadır [7].

- Bölüm I: Genel Hükümler
- Bölüm II-1: İnşaat bölmeleme, stabilite, makine ve elektrik donanımları
- Bölüm II-2: Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Söndürme
- Bölüm III: Can Kurtarma Araçları ve Donanımları
 - Can kurtarma aletleri (LSA) kodunu içerir
- Bölüm IV: Telsiz Haberleşmesi
- Bölüm V: Seyir Emniyeti
- Bölüm VI: Yüklerin Taşınması
- Bölüm VII: Tehlikeli Yüklerin Taşınması
 - Uluslararası tehlikeli yük (IMDG) kodunu ve onun içinde; Uluslararası dökme kimyasal (IBC), Uluslararası gaz taşıyıcılar (IGC) Uluslararası nükleer yük taşıma (IGC) kodunu içerir.
- Bölüm VIII: Nükleer Gemiler
- Bölüm IX: Gemilerin Güvenli Yönetimi
 - Emniyetli Yönetim (ISM) kodunu içerir.
- Bölüm X: Yüksek Süratli Teknelerin Güvenlik Önlemleri
 - Yüksek hızlı tekne (HSC) kodunu içerir
- Bölüm XI-1: Deniz Emniyeti Özel Önlemleri
- Bölüm XI-2: Deniz Güvenliği Özel önlemleri
 - Uluslararası gemi ve liman güvenliği (ISPS) kodunu içerir
- Bölüm XII: Dökme Yük Gemileri İlave Emniyet Önlemleri

1.4.2. MARPOL 73/78

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi sözleşmesidir. Deniz çevresini gemi operasyonları ve kazaları nedeniyle oluşabilecek kirlenmeye karşı koruma ve kirliliği önleme amacını taşır. 1967 yılında İngiliz kanalına girerken karaya oturması sonucunda 120.000 ton ham petrolün denize karışarak o zamana kadar görülen en büyük deniz

kirliliğinin oluşmasına neden olan Torrey Canyon kazasından dolayı, o güne kadar petrol kirliliği ile alakalı olan OILPOL-1954 anlaşmasının IMO tarafından geliştirilmesi neticesinde 1973 yılında benimsenmiştir. IMO'nun 1978 konferansı sonucunda kabul edilmiştir. Sırasıyla Tablo 3'de belirtilen 6 adet ekten oluşan MARPOL 73/78, SOLAS 74 de olduğu gibi ek ve değişikliklere uğrayarak devamlılığını korumuştur [8].

Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin eklerinden "Ek I, "Ek II ve Ek V'e taraf olmuştur. Ek III, Ek IV ve Ek VI da belirtilen kurallara taraf olamamakla birlikte, taraf olma çalışmaları devam etmektedir [9].

Tablo 3. MARPOL 73/78 eklerinin konuları ile yürürlüğe giriş tarihleri

Ek Numarası	Konu	Yürürlüğe giriş tarihi
Ek I	Petrol Kirliliği	02 Ekim 1983
Ek II	Zararlı Sıvı Dökme Yükler	02 Ekim 1983
Ek III	Paketli Taşınan Zararlı Maddeler	01 Temmuz 1992
Ek IV	Pis Sular	27 Eylül 2003
Ek V	Katı Çöpler	31 Aralık 1988
Ek.VI	Hava Kirliliği	19 Mayıs 2005

1.4.3. LOAD LINE 66

Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi olarak anılan LOAD LINE 66 Sözleşmesi, gemilerin belirli deniz alanlarında ve değişik mevsimlerde yükleme hatlarının belirlenmesi, su ve hava geçirmez bütünlüğün sağlanması ile ilgili düzenlemeleri belirleyen sözleşmedir. 5 Nisan 1966 yılında benimsenerek 21 Temmuz 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin taraf olduğu bir sözleşmedir [10].

1.4.4. STCW 78

Türkiye'nin de taraf olduğu gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma esaslarına ilişkin sözleşmedir. Gemiadamlarının alacakları eğitim konularını ve

sürelerini belirler. 7 Temmuz 1978 yılında benimsenerek 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir [11].

1.4.5. TONNAGE 69

Gemilerin birbirinden bağımsız olarak hesaplanan gros tonilato (GT) ve net tonilatolarının belirlenmesini sağlayan uluslararası sözleşmedir. 23 Haziran 1969 tarihinde benimsenmiş ve 18 Temmuz 1982 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmelerdendir [12].

1.4.6. COLREG 72

Türkiye'nin de taraf olduğu ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi olarak adlandırılan sözleşme, 20 Ekim 1972 yılında benimsenerek 15 Temmuz 1977 de yürürlüğe girmiştir. Manevra ve seyir kuralları, trafik ayırım düzenleri, birbirini gören teknelerin davranışları, kısıtlı görüş koşullarında teknelerin davranışları, fenerler ve şekiller, ses ve ışık işaretleri, tehlike işaretleri ile ilgili düzenlemeler getirmiştir [13].

1.5. Liman ve Bayrak Devleti Denetimleri

Uluslararası sözleşmeler AB Komisyonunun Denizcilik Hakkında Liman Devleti Denetimine İlişkin 19 Haziran 1995 Tarihli 95/21/EC Sayılı Konsey Direktifi, Liman Devleti Denetimi hakkında AB Ülkelerince yapılacak Liman Devleti Denetimlerini yine IMO ve Uluslararası sözleşmelerin paralelinde açıklamıştır.

IMO, bölgesel Liman Devleti Denetimi Memorandumları olarak adlandırılan bölgesel anlaşmaların kurulmasını teşvik etmiştir

Dünya genelinde bölgesel anlaşmalarla tesis edilmiş 9 adet Memorandum bulunmaktadır. Ek olarak; Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Kurumu (United States Coast Guard-USCG) herhangi bir bölgesel anlaşmaya imza atmaksızın, IMO, ILO sözleşmeleriyle kendi ulusal mevzuatına ve uluslararası sözleşmelere dayalı olarak Liman Devleti Denetimi yapmaktadır. Yeryüzünde bölgesel anlaşmalarla tesis edilen Memorandumlar şunlardır;

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

1.5.1. Bayrak Devleti Denetimleri

IMO'ya üye olan bir hükümet, IMO Konvansiyonunu kendi ulusal hukukunun bir parçası yapmayı ve onları uygulamayı kabul ettiğini beyan etmiş olur [14]. Böylelikle IMO üyesi ülkeler Bayrak Devleti Denetiminin bu usullere uygun olarak yapmayı da taahhüt etmiş olurlar.

Bayrak Devleti Denetimi, IMO tarafından yayınlanan uluslararası sözleşmelerden SOLAS 74, MARPOL 73/78, COLREG 72, LOAD LINE 66, TONNAGE 69 sözleşmeleri gibi sözleşmelere, gemilerin taşıdığı, bayrak devleti tarafından uygunluğunun sağlanmasıdır. Bayrak Devleti Denetiminin amacı; ulusal ve uluslararası sularda can ve mal emniyetinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak, ulusal mevzuat ve ülkelerce taraf olunan, kabul edilen sözleşme, karar, kural, kod, sirküler ve diğer metinler gereğince, bayrağını taşıdığı gemilerin yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında tabi olacakları emniyet ve yeterlik gereklerinin gözetim ve denetimi kapsamında, test, muayene, onay ve belgelendirme hizmetlerini, bu hizmetlerin bayrak devleti kurumu adına yürütecek kuruluşların (Gemi Klas Kuruluşları) seçimi, yetkilendirilmeleri, denetlenmelerinde önceden belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir. Belirlenmiş olan bu kriterlere uymayı benimseyen üye ve taraf ülkeler; uygulamadaki bazı yanlışlıklar ve eksikliklerden dolayı bayrak devleti olarak sorumluluklarını tamamıyla yerine getirememektedirler. Denizde emniyetin temelini oluşturan Bayrak Devleti Denetiminin etkin ve verimli yapılamaması nedeniyle denizde emniyet, deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü istenilen düzeyde tesis edilememektedir [15].

Ülkemiz, IMO'nun A.787 (19), ve eki A.882 (21) sayılı kararı gereğince, Türk bayrağını taşıyan gemilerin yabancı devlet limanlarında yapılan denetimler sonucunda eksiklikleri nedeniyle alıkonulması, tutulması durumunda uğradıkları ilk Türk limanında, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan bayrak devleti gemi kontrol listesi kullanılarak program dışı sörvey uygulamasına, yani genişletilmiş sörvey işlemine tabi tutulmaktadır. Yapılan bu işlem hakkında, denetim yapan liman devletinin denizcilik idaresine ve IMO'ya bilgi verilmektedir.

Taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalar ve ulusal mevzuatımız çerçevesinde, standartları düşük olduğu tespit edilen Türk bayraklı gemilerin standartlarının yükseltilmesi ve yurt dışında uğrayacakları limanlardaki Liman Devleti Denetimine hazır olarak girmesinin sağlanması amacıyla, uluslararası sefere çıkacak olan Türk bayraklı gemilere Haziran 2004 itibariyle “ön sörvey” uygulamasına başlanılmıştır [16].

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın ön sörvey uygulamasının birlikte Türkiye de Bayrak Devleti Denetimi'nin etkin olarak uygulanmasının sağlanarak, Türk bayraklı gemilere yurt dışında uygulanacak olan Liman Devleti Denetimlerinde tutuklanmasının ve eksikliklerinden dolayı geciktirilmesinin engellenmesi hedeflenmiştir.

Program dışı sörvey uygulamasının hedefi ise yurt dışında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin uğradıkları ilk Türk limanında daha kapsamlı denetimden geçirilmesi ile kondisyonlarının yukarı çekilerek daha sonraki Liman Devleti Denetimlerinde tutuklanması ve eksiklik tespit edilmesinin önüne geçilmesidir.

1.5.2. Liman Devleti Denetimleri

Liman Devleti Denetimi, yabancı bayraklı gemilerin ulusal limanlarda denetimidir. Liman Devleti Denetimi hakkında tüm literatürde ifade edildiği gibi, ideal bir dünyada Liman Devleti Denetimine gerek olmayacaktır, ancak, denizcilik dünyasındaki diğer ülkelerde kullanılan denetim sistemleri standart altı gemilerin denizlerde seyretmesini engellemekte etkisiz kaldığı için Liman Devleti Denetimi uygulamada etkin bir şekilde devam etmektedir [17].

Gemi standartları için birincil sorumluluğu bayrak devletine aittir, ancak Liman Devleti Denetimi standart altı gemileri yakalamak için bir “güvenlik ağı” sağlamıştır. Bu güvenlik ağını tesis amacıyla ülkeler denetimlerinde belli bir yüzdeyi tutturmak amacıyla anlaşarak Memorandumları oluşturmuşlardır. Oluşturulan Memorandumlar, denetimlerin

belli kurallara göre yapılmasını teminen IMO tarafından karar alınan düzenlemeler uygulanmaktadır. Liman Devleti Denetimi Memorandumlarının yürütme organını, Liman Devleti Denetim (Port State Control- PSC) Komitesi oluşturur. Liman Devleti Denetim Komitesi yılda bir yada gerekirse daha kısa aralıklarla toplanır.

1.5.2.1. Liman Devleti Denetim Yetkisini Veren Sözleşmeler

SOLAS 74 Bölüm I, Karar 19 da her gemi diğer sözleşmeye taraf ülkenin limanında gereken şekilde kontrol edilir denilmiştir. SOLAS 74’de olduğu gibi Tablo 4’de belirtilen diğer uluslararası sözleşmelerde de denetimlerle ilgili düzenleme ve denetimlere temel teşkil etmektedir.

Tablo 4. Gemilerin denetimine yetki veren sözleşme ve maddeleri

Sözleşme ve maddeler	
• SOLAS 74 Bölüm I, Karar 19	• MARPOL 73/78 Ek- II Karar 15
• SOLAS 74 Bölüm IX, Karar 6.2	• MARPOL 73/78 Ek- III Karar 8
• SOLAS 74 Bölüm XII, Karar 4	• MARPOL 73/78 Ek- V Karar 8
• LOAD LINE 66 Makale 21	• STCW 78 Makale X
• MARPOL 73/78 Makale 5 ve 6	• TONNAGE 69 Makale 12
• MARPOL 73/78 Ek-1 Karar 8A	

1.5.2.2. Sözleşmelere Taraf Olmayan Ükelere Ait Gemilerin Durumu

IMO, sözleşmelere taraf olmayan ülkelerin gemilerinin de denizlerde denetimsiz olarak serbest bir şekilde dolaşmasına izin vermeyip, denizde emniyetin sağlanması ve deniz kirliliğinin engellenmesi amacıyla çeşitli yaptırımlarla tedbir almıştır.

SOLAS 78, Madde II (3), MARPOL 73/78, Madde 5 (4) ve STCW 78, Madde X (5), ilgili sözleşmelere taraf olmayan ülkelere lehte uygulama yapılmamasını öngörmüştür. Eğer bir geminin veya personelinin sözleşmelerde istenen sertifikalardan farklı sertifikaları mevcutsa, Liman Devleti Denetim Uzmanı (LDDU) söz konusu geminin değerlendirilmesinde, bu sertifikaların formatını ve içeriğini göz önüne alabilir. Böyle bir

geminin ve ekipmanının durumu, personelin sertifikalan ve bayrak devletinin asgari gemiadami standardı, sözleşmelerin ilgili hükümlerinin amaçlarıyla uyumlu olmalıdır. Aksi takdirde, gemi, sözleşme hükümleriyle belirlenen amaçlarla karşılaştırılabilir ve belirli bir deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması seviyesine ulaşılabilmesi için bazı kısıtlamalara maruz kalabilmektedir [18].

1.5.2.3. Liman Devleti Denetimi Uzmanlarında Aranacak Kriterler

Liman Devleti Denetimi sadece gerekli özellikleri taşıyan LDDU tarafından yapılmalıdır. LDDU'da aranacak kriterler IMO Res.A.787 (19) da belirtilmiştir. Bu kapsamda LDDU'nın taşıması gereken özellikler sırası ile aşağıda verilmiştir.

- LDDU, Liman Devleti Denetimi ile ilgili sözleşmelere vakıf olmalıdır.
- LDDU bir klas kuruluşu adına iş yapmamalıdır.
- LDDU yeterli dil bilgisine sahip olmalıdır.
- LDDU için periyodik eğitimler düzenlenmelidir.
- LDDU, ne kontrol edilen gemilerle ne de kontrol limanı ile ticari ilişkisi olmamalıdır.
- Ayrıca LDDU, bilgisinin bir konuda yetersiz kalması halinde, konu hakkında otorite tarafından kabul görececek bir uzmandan yardım alabilir.

Türkiye de Liman Devleti Denetimi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı olarak görev yapan GSK Uzmanları ile sözleşmeli statüde çalışan Deniz Trafik Başkılavuzu, Kılavuzu ve Kılavuz Yardımcısı unvanlarına sahip LDDU yetkisi almış olan personel tarafından yapılmaktadır.

Bayrak Devleti Denetimleri de yine aynı personel tarafından yapılmaktadır. LDDU yetkisi almış olan personel aynı zamanda Bayrak Devleti Denetimi yetkisi de almış olmaktadır.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlı olarak çalışan LDDU yetkisi almış olan personel, Bayrak ve Liman Devleti Denetiminin yanında Kurumları Tarafından kendilerine verilen diğer görevleri de yapmakla yükümlüdürler.

1.5.2.4. Memorandumlar Tarafından Öncelikli Olarak Denetlenecek Gemiler

Memorandumların denetlenecek gemi seçimlerinde öncelikli olarak denetlenecek gemiler belirli özellikleri taşımalıdır [19]. Aşağıda belirtilen özellikleri taşıyan gemiler öncelikle denetlenmektedir.

- Üye ülke limanlarına ilke defa veya 12 ayı aşan bir süre sonra gelen gemiler
- Son üç yıllık denetimlerde tutuklanma ve eksiklikleri nedeniyle meydana gelen gecikme süreleri, ortalamanın üzerinde olan ve ilgili Memorandumun yıllık raporunda yayınlan ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler,
- Üye ülke limanında tespit edilen eksikliklerin, belirli bir zaman içinde giderilmesi istenmiş olup verilen o süreyi doldurmuş gemiler,
- Eksiklikleri nedeniyle seyrinin güvenli olmadığı, kılavuz kaptanlar, Liman otoriteleri tarafından tespit edilmiş gemiler,
- Gemi yapı ve ekipmanları için yetkilendirilmemiş bir organizasyon (Klas kuruluşu) tarafından düzenlenmiş sertifikalara sahip gemi,
- Genişletilmiş denetim yapılmasına karar verilmiş gemiler,
- Tehlikeli ve kirletici madde taşıyıp, gerekli bildirimleri yapmayan gemiler,
- Emniyet nedeniyle son 6 ay içerisinde klası askıya alınan gemiler,

1.5.2.5. Denetim Sırasında İncelenecek Belge Ve Dokümanlar

IMO'nun A.787 (19) sayılı Liman Devleti Denetimi Prosedürleri ve A.882 (21) sayılı değişikliklerde, gemi denetimlerinde kontrol edilecek doküman ve sertifika listesi bulunmaktadır, sertifika ve doküman olarak kontrol edilecek maddeler aşağıda belirtilmiştir [20, 21, 22].

- Uluslararası Tonlato Belgesi (International Tonnage Certificate - 1969).
- Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi (Passenger Ship Safety Certificate),
- Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Construction Certificate),
- Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Equipment Certificate),
- Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Radio Certificate),
- Muafiyet Belgesi (Exemption Certificate) (gerekli durumlarda yüklerin listesini de içerecektir),

- Yük Gemisi Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Certificate).
- Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Halde Taşımak için Uluslararası Uygunluk Belgesi (International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk),
- Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Halde Taşımak İçin Uygunluk Belgesi (Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk).
- Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Halde Taşımak için Uluslararası Uygunluk Belgesi (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk,
- Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Halde Taşımak İçin Uygunluk Belgesi (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).
- Uluslararası Petrolle Kirilenmenin nlenmesi Belgesi (International Oil Pollution Prevention Certificate).
- Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak için Uluslararası Petrolle Kirilenmenin nlenmesi Belgesi (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk).
- Milletlerarası Yükleme Sınırı Belgesi (International Load Line Certificate -1966),
- Milletlerarası Yükleme Sınırı Muafiyet Belgesi (International Load Line Exemption Certificate).
- Yağ kayıt defteri (Oil record book) bölüm 1 ve 2.
- Yk kayıt defteri (Cargo record book).
- Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi (Minimum Safe Manning Document).
- STCW Szleřmesine göre dzenlenmiř her trl personel belgeleri.
- Tıbbi belgeler (Medical Certificates), (Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine ilişkin 73 No’lu ILO Sözleşmesi).
- Denge bilgisi (Stability information).
- Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirilenmenin nlenmesi İçin Uluslararası Yönetim Kodu (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) uyarınca verilen Uygunluk Belgesi (Document of Compliance) kopyası ve Emniyetli Yönetim Belgesi (Safety Management Certificate) (SOLAS, Bölüm IX).

- Klas Kuruluşu tarafından geminin tekne kuvveti ve makine donanımına ilişkin düzenlenen belgeler (geminin klaslı olması halinde).
- Tehlikeli yük taşıyan gemiler için özel gerekliliklerle birlikte uygunluk belgesi.
- Yüksek Hızlı Tekne Emniyet Belgesi (High Speed Craft Safety Certificate) ve yüksek hızlı tekne faaliyet izni.
- Özel tehlikeli yükler listesi (Dangerous goods special list) manifesto veya ayrıntılı istif planı.
- Test ve talim kayıtları ile ilgili gemi jurnalleri ve can kurtarma donanım ve teçhizatları kontrol ve bakım kayıtlarının tutulduğu jurnaller.
- Özel Amaçlı Gemi Emniyet Belgesi (Special Purpose Ship Safety Certificate).
- Hareketli Kıyısal Talim Birimi Emniyet Belgesi (Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate).
- Petrol Tankerlerinde son balastlı sefer için yağ tahliye izleme ve kontrol sistemi (Oil discharge monitoring and control system) kayıtları.
- İçtima listesi (Muster list), yangın kontrol planı ve yolcu gemileri için hasar kontrol planı.
- Gemide Petrol Kirliliğini Önleme Acil Planı (Shipboard oil pollution emergency plan).
- Dökme yük gemileri ve petrol tankerleri için sörvey rapor dosyaları (Survey report files).
- Daha önceki Liman Denetim raporları.
- Ro-ro yolcu gemileri için, A/A-azami oran (maximum ratio) hakkında bilgi.
- Tahıl Taşıma için Yetkilendirme Belgesi (Document of authorization for the carriage of grain).
- Yük bağlama kılavuzu (Cargo securing manual).
- Çöp yönetim planı (Garbage management plan) ve çöp kayıt defteri (garbage record book).
- Yolcu gemilerinin kaptanları için karar destek sistemi (Decision support system for masters of passenger ships).
- Düzenli hatlarda sefer yapan yolcu gemileri için Arama ve Kurtarma İşbirliği Planı (SAR cooperation plan).

- Yolcu gemileri için operasyonel kısıtlamalar listesi (List of operational limitations for passenger ships).
- Dökme yük gemisi kitapçığı (Bulk carrier booklet).
- Dökme yük gemileri için yükleme ve tahliye planı.
- Sigorta sertifikası veya Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluklar ile ilgili herhangi bir finansal güvence (CLC 92).
- Uluslararası Gemi Güvenlik Belgesi (International Ship Security Certificate)
- Gemi tasdiknamesi
- Kimyasal tanker prosedür ve işlemleri için kılavuz
- Sözleşmelerce taşınması zorunlu tutulan diğer gemi belgeleri

Yukarıda listelenen sertifikaların denetlenmesi yanında, Liman Devleti Denetimi sırasında sertifikalarda belirtilen teçhizatların, sistemlerin, işlerliği, yeterliliği, kayıtların doğru ve düzenli tutulup tutulmadığı gibi hususlarda kontrol edilmektedir.

1.5.2.6. Denetim Neticesinde Eksiklik Tespit Edilen Gemilere Uygulanacak Yaptırımlar

TONNAGE 69 sözleşmesinin dışındaki diğer kontrol maddeleri gemilerin tekrar denize elverişli hale gelene kadar tutulması için liman devletine yetki verir. Bu yetkiye göre;

- Gemiler tutuklanabilir,
- Limanda iken arızayı gidermeleri istenebilir,
- Operasyonları kısıtlanabilir,
- Arızayı gidermesi için uygun bulunan bir süre verilebilir,
- Uyarı mektubu verilebilir.

Ayrıca LDDU, bulduğu tüm arızaların en kısa sürede mümkünse gemi limanda iken giderilmesi için çaba harcamalıdır. Güvenlik ve çevre için hayati derecede önemli arızaların tespiti durumunda LDDU geminin alıkonması veya operasyonların durdurulması da dahil olmak üzere gerekli gördüğü yaptırımı uygular. Denetim limanında giderilmesi mümkün olmayan aksaklıklar için LDDU, gerekli emniyet tedbirlerini aldırarak şartı ile geminin en yakın onarım limanına gidişine müsaade edebilir. Bu durumda bayrak devleti, klas, onarım limanı otoritesi ve donatan ile koordinasyon sağlanmalıdır. Geminin alıkonmasını gerektirecek kadar ciddi olmayan ve kontrol limanında giderilemeyen

aksaklıklar için gemiye, bu aksaklıkları giderebileceği bir limana gidene kadar süre tanınabilir. Bu durumda gidilecek liman otoritesi ve bayrak devletine bilgi verilmelidir. Gemi, bildirdiği liman veya seçtiği tamir limanına gitmez ise ilgili tüm birimlere bilgi verilmesi gerekmektedir [9].

1.5.2.7. Tutuklanmayı Gerektiren Eksiklikler

Yukarıda Liman Devleti Denetimi neticesinde, gemilerde tespit edilen eksiklikler neticesinde LDDU tarafından geminin tutuklanabileceği ifade edilmiştir. Geminin eksikliğinden dolayı kuvvetli bir yaptırım olan tutuklamanın hangi durumlarda yapılabileceği, IMO, Liman Devleti Denetimi yöntemlerini düzenlediği A.882(21) ile düzeltilen A.787(19) numaralı kararında (Procedures for Port State Control) geminin tutuklanmasına yol açacak olan eksiklikler açıkça listelenmiştir. Öncelikle, bulunan eksikliklerin bir geminin tutulmasına yol açıp açmayacağına karar verirken LDDU, gemi ve personel açısından şu 13 maddeyi değerlendirir.

- Geminin bulundurması gerekli belgeleri (sertifikaları) var mıdır ve geçerli midir?
- Gemi, Asgari Gemiadamı Donatım Belgesine uygun sayı ve yeterlikteki gemi adamı ile donatılmış mıdır?
- Gemi emniyetli seyir yapabilecek durumda mıdır?
- Gemi ve personeli yükü güvenli bir şekilde elleçleyip taşıyabilecek ve gerekli ihtimamı gösterebilecek midir?
- Makine dairesinin işletimi güvenli midir?
- Ana ve yardımcı makineleri yeterli ve güvenli çalıştıracak ve dümen tutulabilecek midir?
- Gerektiğinde, geminin tüm bölümlerinde etkili yangın ile mücadele yapılabilecek midir?
- Personel ve yolcular, gerektiğinde gemiyi güvenle ve hızla terk edebilecek midir?
- Gemi gerektiğinde kurtarma yardımı verebilecek midir?
- Çevre kirliliği önlenmekte midir?
- Yeterli stabilite, her durumda devam ettirilmekte midir?
- Yeterli su geçirmezlik, her durumda idame ettirilmekte midir?
- Tehlike durumlarında haberleşme yapılabilecek durumda mıdır?

- Gemide güvenli ve sağlıklı yaşama ve çalışma ortamı mevcut mudur?

Sorularına verilecek cevaplar neticesinde, LDDU geminin tutuklanmasına veya eksikliklerin bitirilmesi amacıyla gemiye süre verilmesine karar verir [19, 20].

Ancak yukarıda belirtilen soruların cevaplanması sırasında, sorulara verilecek cevaplar LDDU'nın profesyonel yargısına göre değişiklik gösterebilir. Bu sebeple somut deliller dışında gemilerde tespit edilen eksikliklerin tutuklanma nedeni olarak sayılıp sayılamayacağı LDDU'na göre değişebilmektedir. Bu sebeple Gemilerde tespit edilen eksiklikler nedeniyle tutuklanması durumunda itiraz yolu açıktır.

1.5.2.8. Denetimlerde Öncelikli Kontrol Edilen Doküman, Araç, Gereç, Teçhizat, Sistem ve Düzenlemeler

Yukarıda bahsedilen ve Liman Devleti Denetimi ve Bayrak Devleti Denetiminde göz önünde bulundurulmuş sözleşmeler ve anlaşmalara göre gemi denetimlerinde temel olarak aşağıda listelenen maddelerin kontrolü yapılmaktadır [23].

1.5.2.8.1. Gemi Sertifikaları ve Belgeleri

Gemilerin taşımakla yükümlü oldukları sertifika ve belgelerin geçerlilik tarihleri, gemi bilgi ve özellikleri ile uyumu, düzenli olarak kayıtları tutulması gerekli belge ve jurnallerin düzenli tutulup tutulmadıklarının kontrolü kapsamında Tablo 5'de belirtilen sertifika ve belgeler kontrol edilmektedir.

Tablo 5. Gemi sertifika ve belgeleri kapsamında denetlenen maddeler

Gemi sertifika ve belgeleri	
• Yük gemisi emniyet belgesi (Muafiyet dahil) • Yük gemisi inşa emniyet belgesi (Muafiyet dahil) • Yolcu gemisi emniyet belgesi (Muafiyet dahil) • Yük gemisi telsiz emniyet belgesi (Muafiyet Dahil)	• Belirli rotalarda seyir yapan yolcu gemileri için arama kurtarma koordinasyon planı • Yağ kirliliğini önleme belgesi (IOPP) • İnsansız makine alanları belgesi (UMS) • Zehirli sıvı dökme maddelerin kirliliğini önleme belgesi

Tablo 5'in devamı

• Uygunluk belgesi (DOC / ISM Code) • Güvenliği yönetim sistemi belgesi (SMC / ISM Code) • Yükleme sınırı belgesi (Muafiyet dahil) • Yük bağlama kayıt defteri • Yolcu gemileri için kaptan karar destek sistemi • Tahıl taşıma belgesi • Sıvılaştırılmış dökme gazlar belgesi (CoF/IGC Code) • Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak için Uluslararası Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi • Tehlikeli dökme kimyasal belgesi (CoF/IGC Code) • Gemiadamları asgari donanım belgesi	• Pis su kirliliği önleme sertifikası • Gemi emniyet sertifikası (ISSC) • Devamlı özet kayıt belgesi (CSR) • Tehlikeli madde uygunluk belgesi • Özel amaçlı gemi emniyet belgesi • Yüksek hızlı tekne belgesi • Tonaj belgesi • Petrol kirliliği sorumluluk sertifikası (CLC) • Gemi jurnali / Zorunlu Girdiler • Diğer (Sertifikalar)
---	---

1.5.2.8.2. Personel Sertifikaları

STCW 78 sözleşmesinin gerekliliklerine göre düzenlenmesi gereken Tablo 6'da ki sertifika ve çizelgelerin uygunluğu Liman Devleti Denetiminde kontrol edilmektedir.

Tablo 6. Personel sertifikaları kapsamında denetlenen maddeler

Personel sertifikaları	
• Kaptan ve zabıt Sertifikaları • Vardiya tutma sertifikası • Telsiz haberleşme sertifikaları • Tankerde çalışan personel için gerekli sertifikalar • Hızlı kurtarma botu kullanma sertifikası • İleri yangınla mücadele sertifikası • Yolcu gemisinde çalışan personel sertifikaları • Ro-ro Asgari donanım belgesine uygun yeterlilik belgeleri	• Tıbbi İlk Yardım Sertifikası • Tıbbi bakım sertifikası • Temel Eğitim kanıtları • Vardiya tutan Personel Listesi • Çalışma saatleri çizelgesi • Dinlenme saatleri kayıtları • Diğer (STCW)

1.5.2.8.3. Yaşam Mahalli ve Personel

LDDU yaptığı Liman Devleti Denetimlerinde ILO'nun ilgili sözleşmeleri gereği personelin yaşam mahallinin uygunluğu ve istirahat için gerekli şartların sağlıklı olarak temin edilip edilmediğini kontrol eder. Bu kapsamda yapılan denetimlerde kontrol edilecek mahal ve cihazlar Tablo 7'de belirtilmiştir.

Tablo 7. Yaşam mahalli ve personel kapsamında denetlenen maddeler

Yaşam mahalli ve personel	
• Azami yaş • Kirlilik, parazit • Havalandırma • Isıtma • Gürültü • Sıhhi özellikler • Drenaj • Aydınlatma • Borular, teller (yalıtım) • Elektrikli cihazlar	• Revir • Tıbbi cihazlar • Uyuma odası • Makine alanlarında doğrudan açıklıklar • Mobilyalar • Yatak boyutları • Çamaşır dolapları • Çamaşırhane • Denetim kayıtları • Diğer

1.5.2.8.4. Kumanya ve Tedarik

Gemide bulunan kumanyanın yeterliliği, kumanyanın bulunduğu ortam şartlarının uygunluğu gibi konuların denetlendiği kumanya ve tedarik konu başlığı altında denetlenen hususlar Tablo 8'de belirtilmiştir.

Tablo 8. Kumanya ve tedarik kapsamında denetlenen maddeler

Kumanya ve tedarik	
• Kuzine • Aydınlatma • Temizlik • Havalandırma • Erzak miktarı • Erzak kalitesi • Gıdaların ısı derecesi • Gıda hijyeni	• Su boru ve tankları • Dondurucu • Dondurucu ısısı • Dondurucu temizliği • Gıdaların yerleşimi • Kontrol kayıtları • Diğer

1.5.2.8.5. Çalışma Alanları

Gemide çalışma alanlarının emniyetini ve çalışmaya elverişliliğinin denetlendiği maddeler Tablo 9’da verilmiştir.

Tablo 9. Çalışma alanları kapsamında denetlenen maddeler

Çalışma alanları	
• Havalandırma • Isıtma • Aydınlatma • Ulaşım emniyeti • Karadan gemiye çıkış güvenliği • Tanklara, ambarlara, güverteye geçiş güvenliği • Kaymayı önleyici düzenleme • Makinelere korunma	• Elektrik • Makine • Buhar ve basınç devreleri • Tehlikeli alanlar • Gaz aletleri • Acil temizleme teçhizatları • Diğer

1.5.2.8.6. Can Kurtarma Araçları

Olası acil durumlarda kullanımının hayati öneme sahip olduğu can kurtarma araçlarının denetimini kapsar. Tablo 10’da belirtilen maddelerin faal ve uygun olarak gemide muhafaza edilip edilmediği, kontrol edilmektedir.

Tablo 10. Can kurtarma araçları kapsamında denetlenen maddeler

Can kurtarma araçları	
• Filikalar • Filika malzemeleri • Filikaların istifi • Kurtarma botları • Kurtarma botu malzemeleri • Hızlı kurtarma botu • Kurtarma botu istifi • Şişebilir can salları • Katı cansalları • Cansallarının yerleşimi • Marine evacuation system • Salların indirme düzeneği • Kurtarma botu indirme donanımları • Helikopter alanı • Tehlike fişekleri	• Isı koruyucu elbise • Dalma elbisesi • Can kurtarma telsizleri • Acil durum telsizi • Cansallarına biniş düzenlemeleri • Yüzer aletler • Halat atar • Değerlendirme test ve onaylar • Gemi eğitim ve açıklamalar • Bakım ve kontroller • Can yelekleri • Can simitleri • Can kurtarma araçlarının operasyonel çabukluğu • Diğer

1.5.2.8.7. Yangın Emniyeti ve Önlemleri

Gemilerde herhangi bir sebeple çıkabilecek yangını önleme ve çıkan yangınlara en kısa süre ve etkili şekilde müdahale imkanı sağlayan cihaz ve sistemlerin denetimi Tablo 11’de belirtilen hususları kapsayacak şekilde yapılmaktadır.

Tablo 11. Yangın emniyeti ve önlemleri kapsamında denetlenen maddeler

Yangın emniyeti ve önlemleri	
• Yangın önleme • İnert gaz sistemi • Bölmeleme • Ana dikey bölme • Kaportalar • Yangın algılama • Yangın devriyesi • Yangınla mücadele ekipmanlarına erişim • Sabit yangın söndürme sistemleri • Yangınla mücadele ekipman ve teçhizatı • Yangın kontrol planı	• Acil yangın pompası • Sabit yangın pompası • Personel ekipmanları • Acil kaçış solunum cihazı • Kontroller • Yüksek basınçlı yakıt devreleri muhafazası • Uluslararası sahil bağlantısı • Yangın damperleri • Havalandırmalar • Diğer

1.5.2.8.8. Yapısal Emniyet

Gemilerin, Tablo 12’de belirtilen yapısal elemanlarının sağlamlık ve yeterliliğinin denetlenmesidir.

Tablo 12. Yapısal emniyet kapsamında denetlenen maddeler

Yapısal emniyet	
• Kapatma aletleri / su geçirmez kapılar • İşaret ve işaretler • Hasar kontrol planları • Yükleme bilgi ve broşürleri • Ro-ro ve yolcu gemilerinde A/A max bilgisi • Dümen • Denize elverişliliği azaltan ambar hasarı • Balast, yakıt ve diğer tanklar • Acil aydınlatma batarya ve anahtarları	• Direk, kemere,tavanda hasar • Direk, kemere,tavanda korozyon • Teknede korozyon • Teknede çatlak • Su geçirmez perdelerde korozyon • Su geçirmez perdelerde hasar • Su geçirmez perdelerde kırık • Güvertelerde korozyon • Güvertelerde çatlak

Tablo 12'nin devamı

• Genel elektrik ekipmanı • Koridorları düşük seviye aydınlatmaları • Pilot çarmıhı • Borda iskelesi ve merdivenler • Kaçış düzenlemeleri • Acil durum cihazları	• Genişletilmiş sörvey programı • Sörvey raporları dosyası • Kalınlık ölçüm raporu • IMO numarasının markalanması • Diğer
---	---

1.5.2.8.9. Alarm Sinyalleri

Tehlike ve arıza durumunda uyarı amacıyla verilen Tablo 13'de belirtilen alarmların denetlenmesidir.

Tablo 13. Alarm sinyalleri kapsamında denetlenen maddeler

Alarm sinyalleri	
• Genel alarm • Genel acil alarm • Personel alarmı • Yangın alarmı • Dümen alarmı • Mühendis alarmı	• İnert gaz alarmı • Makine kontrol alarmı • UMS alarmı • Kazan alarmı • Su geçirmez kapı alarmları • Diğer

1.5.2.8.10. Tehlikeli Yükler, Tankerler, Dökme Yük Gemileri Ek Tedbirler

Tehlikeli yükler, tankerle, dökme yük gemileri gibi spesifik yük ve gemi cinslerinde gemilerde alınacak ek tedbirler kapsamında Tablo 14'de belirtilen maddelerin denetlenmesidir.

Tablo 14. Tehlikeli yükler,tankerler,dökme yük gemileri ek tedbirler kapsamında denetlenen maddeler

Yük alan ve imkanları	
• Yük istif • Yük bağlama manueli • Tahıl yükü • Tehlikeli maddelerin paketlenmesi ve istifi • Tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili dokümanlar	• Isı kontrol • Avadanlıklar • Yük güvertesi yangından korunma • Personel koruma • Özel gereklilikler

Tablo 14'ün devamı

• Dökme yük yükleme, boşaltma ve istif bukleti	• Yük bilgilendirme
• Diğer yükler çift güverte konstrüksiyonu	• Tank girişleri
• Sıvılaştırılmış dökme yük	• Acil yedekleme düzenlemeleri
• Yükleme boşaltma ekipmanları	• Tanker başaltına emniyetli giriş
• Ambar ve tanklar	• Diğer (tankerler)
• Tehlikeli yük kodu	• Kargo buklet onayları
• Bağlama malzemeleri	• Yük tuzluluk deklarasyonu

1.5.2.8.11. LOAD LINE

Gemilerde açık havaya maruz açıklıklar ile yükleme hattının uygunluğunun ve Tablo 15'de belirtilen maddelerin denetlenmesidir.

Tablo 15. LOAD LINE kapsamında denetlenen maddeler

LOAD LINE	
• Aşırı yükleme	• Makine dairesi açıklıkları
• Fribord markaları	• Menholler, hızlı su tahliyeleri
• Kedi yolu	• Kargo ve benzer açıklıklar
• Ambarağzı ,muşamba	• Su alıcı ve vericiler
• Frengi ve lumbuzlar	• Bağlama donanımı
• Kaportalar	• Diğer
• Havalandırmalar, manikalar	

1.5.2.8.12. Bağlama ve Demirleme Düzenlemeleri

Tablo 16'da belirtilen demirleme ve bağlama avadanlıklarını içeren maddelerin denetlenmesidir. ILO 147 kapsamındadır.

Tablo 16. Bağlama, demirleme düzenlemeleri kapsamında denetlenen maddeler

Bağlama ve demirleme	
• Halatlar ve teller	• Yeterli aydınlatma
• Demirleme araçları	• Diğer
• Vinç ve ırgat	•

1.5.2.8.13. Sevk ve Yardımcı Makineler

Geminin sevk sistemleri, makine dairesinin yerleşimi ile yardımcı makinelerin denetlenmesidir. Denetlenen maddeler Tablo 17’de belirtilmiştir.

Tablo 17. Sevk ve yardımcı makineler kapsamında denetlenen maddeler

Sevk ve yardımcı makineler	
- Ana makine - Makine dairesi temizliği - Yardımcı makineler - Geyç ve termometre v.b - Sintine pompası düzenlemeleri	- Tehlikeli makine parçalarının muhafazası - Islanmış yüzeylerden korunma - İnsansız makine (UMS) - Diğer

1.5.2.8.14. Seyir Emniyeti

Emniyetli seyir yapılması amacıyla kullanılan Tablo 18’de belirtilen cihaz, teçhizat ve yayınların denetlenmesidir.

Tablo 18. Seyir emniyeti kapsamında denetlenen maddeler

Seyir emniyeti	
- Tip onaylı ekipman - Radar - Cayro pusula - Manyetik pusula - Acil dümen mevkiinden pusulanın okunması ve haberleşme - Haritalar - Elektronik haritalar - Otomatik tanımlama sistemi (AIS) - Sefer bilgi kaydedici (VDR) - Pusula tashih defteri - ARPA radar - Fenerler, gündüz işaretleri, seda işaretleri	- İskandil - Hız ve mesafe gösterici - Dümen müşiri - Pitch göstergesi - Dönme mesafesi göstergesi - Tehlike (Distress) mesajları; gözlem ve prosedürleri - Notik neşriyat - Uluslararası işaret kod kitabı - Otopilot - Köprüüstü görüşü - Seyir kayıtları - Aldiz

1.5.2.8.15. Telsiz Haberleşmesi

Gemiden gemiye ve, gemiden karaya telsiz haberleşmesinde kullanılan cihazlar, Tablo 19’da belirtilmiştir.

Tablo 19. Telsiz haberleşmesi kapsamında denetlenen maddeler

Telsiz haberleşmesi	
- Fonksiyonel gereklilikler - Ana tesisat - MF Telsiz Tesisatı - MF/HF Telsiz Tesisatı - INMARSAT gemi istasyonu - Cihazların bakım ve çiftlemesi - Telsiz ekipmanlarının performans standartları - VHF Telsiz Tesisatı	- Deniz güvenlik bilgilerini alma imkanları - Uydu EPIRB - Sart - Enerji kaynağı rezervi - Telsiz journali - Operasyon / bakım - Diğer

1.5.2.8.16. MARPOL

Gemilerden meydana gelebilecek kirliliğin önlenmesi ve meydana çıkacak kirliliğin kontrol altında tutulmasını teminen gemilerde bulunması gereken Tablo 20’de belirtilen maddelerin denetlenmesidir.

Tablo 20. MARPOL kapsamında denetlenen maddeler

MARPOL	
- SOPEP - Yağ kayıt defteri - Yağ boşaltma kontrolü - Yağı gemide tutma kabiliyeti - Yağ ve suyu ayırma - Yağ filtresi - Boşaltma düzenlemeleri (tanker) - Yağ boşaltım monitörü ve kontrol sistemi 15 PPM alarm düzenlemesi - Yağ-su ayırma dedektörü - Pis su boşaltım bağlantısı - COW operasyon ve ekipman manüeli - Çift cidar yapısı	- Makine dairesindeki yağ ve yağlı karışımlar - Yük kayıt defteri - P & I manüeli - Boşaltma sistemi artığı - Tank yıkama sistemi - Yük ısıtma sistemi - Havalandırma prosedürleri - Makine dairesindeki yağ ve yağlı karışımlar - Tanker yük alanlarının yükleme, boşaltma ve prosedürleri - Çöp - Paketleme markalama - Dokümantasyon - İstif

Tablo 20'nin devamı

• Hidrostatik balast yükleme • Kitlilik raporlama • Pis su yönetim planı	• Çöp yönetim planı • Çöp kayıt planı • Diğer
--	---

1.5.2.8.17. SOLAS İşlerliği

Tablo 21'de belirtilen, SOLAS'ın operasyonel olarak uygulanıp uygulanmadığının denetlenmesidir.

Tablo 21. SOLAS işlerliği kapsamında denetlenen maddeler

SOLAS işlerliği	
• Toplanma listesi • Haberleşme • Yangın talimleri • Gemiye terk talimi • Hasar kontrol planı • Yangın kontrol planı • Köprüüstü operasyonları • GMDSS operasyonları	• HSC operasyonları • Yük operasyonları • Makine operasyonları • Manuel ve talimatlar • Çalışma dili • Tehlikeli mal, ve zararlı maddeleri paketleme formu • Diğer

1.5.2.8.18. ISM

Gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin Uluslararası Emniyet Yönetimi Koduna uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için; işletmeciler tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı Emniyet Yönetimi Sisteminin kurulması, uygulanması ve uygun şekilde sürdürülmesine ilişkin denetimlerdir.

. Bu kapsamda Tablo 22'de belirtilen maddeler denetlendiği gibi gemide tespit edilen herhangi bir uygunsuzluk ISM eksikliği olarak da değerlendirilebilir.

Tablo 22. ISM kapsamında denetlenen maddeler

ISM	
• Emniyet ve çevre politikası • Şirket sorumluluğu • Atanmış kişi	• Uygunsuzluk raporları • Gemi ekipmanları bakımı • Dokümantasyon

Tablo 22'nin devamı

• Kaptanın sorumluluk ve yetkisi • Kaynaklar ve personel • Gemi operasyonlarını geliştirme planı • Acil durumlara hazır olma	• Şirket onayı, değerlendirmesi • Sertifikasyon onay ve kontrolü • Diğer
---	--

1.5.2.8.19. Gemi Güvenliği (ISPS)

ISPS deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik olarak oluşturulmuştur. Gemilerde ve liman tesislerinde ISPS'in etkin olarak uygulanmasını teminen, bu kodun öngördüğü yükümlülükler çerçevesinde yapılacak faaliyetlere ilişkin uygulama ve kodun uygulayıcıları arasında koordinasyon ve işbirliğinin yeterliliğinin denetlenmesi bu kapsamda yapılmaktadır.

1.6. Liman Devleti Denetimi Memorandumları

Denizcilikten Sorumlu olan İdareler Bayrak Devleti sorumluluğu çerçevesinde ülke bayrağını taşıyan gemilerin denetim ve sertifikalandırma işlemlerini, Liman Devleti ve Kıyı Devleti sorumluluğu çerçevesinde de ülkeleri limanlarına giriş-çıkış yapan yabancı bayraklı gemilerin denetim işlemlerini yapmakla yükümlüdürler. Bu çerçevede, Liman Devleti sorumluluğu kapsamında ülkelerin, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin standartlarını kontrol etme yükümlülükleri ülkeleri bölgesel işbirlikleri yapmaları yönünde çalışmalar yapmaya ve sistemler geliştirmeye itmiştir. Bu yükümlülükler sonucunda, Bölgesel Liman Devleti Denetimi uygulamaları geliştirilmiş ve taraf olan ülkeler arasında Memorandum Kuruluş Sözleşmeleri imzalanmıştır. İmzalanan bu zabıtlar neticesinde her ülke kendi limanına gelen yabancı bayraklı gemilerin standartlarını kontrol etmekle yükümlüdür. Bölgesel anlaşmalarla kurulan Memorandumlara ait genel bilgiler sırasıyla aşağıda verilmiştir.

1.6.1. Avrupa ve Kuzey Atlantik Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Paris MoU)

14 ülke tarafından Ocak 1982 de Paris de imzalanarak 1 Temmuz 1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Şu anda 27 ülke, üye olarak bulunmaktadır. Üye ülkeler;

Belçika, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Latviya, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Slovenya, İspanya, İsveç, İngiltere şeklindedir. Sekreterliği Hollanda da bulunmaktadır.

Paris MoU, üye ülkelerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az % 25' ini denetlemeyi hedef almıştır [24]. Türkiye tarafından Paris MoU' ya üyelik için 2007 yılında başvuruda bulunulmuştur [25].

1.6.1.1. Denetimlere Esas Olan Uluslararası Sözleşmeler

Paris MoU üyesi ülkeler tarafından yapılan Liman Devleti Denetimlerinde aşağıda belirtilen sözleşmeler kapsamında denetim yapılması Paris MoU kuruluş sözleşmesinde yer almaktadır.

- LOAD LINE 66 ve Sözleşmede yapılan 1988 değişiklikleri
- SOLAS 74, Sözleşmede yapılan 1978 ve 1988 değişiklikleri
- MARPOL 73 ve Sözleşmede yapılan 1978 değişiklikleri
- STCW 78
- COLREG 72
- TONNAGE 69
- ILO -147
- Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği zararlarının Hukuki sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşmesi (CLC-92)
- Gemilerde Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme (AFS-2001)
- Gemi Yakıtları ile Kirlenme Sözleşmesi (BUNKERS 2001)

1.6.1.2. Denetlenecek Gemi Seçimi

Paris MoU üyesi ülkelerde yapılacak Liman Devleti Denetiminde öncelik sırası, aşağıda belirlenen kriterlere göredir;

- Paris MoU üyesi olan bir devletin limanına ilk defa gelen veya en az 12 ay üye ülkelerin limanlarına uğramayan gemiler, SIRENAC isimli veritabanına daha önce işlenmemiş gemiler,
- Herhangi bir kurum tarafından 6 ay içinde kontrol edilmeyen gemiler,
- Gemi yapı ve ekipmanları için yetkilendirilmemiş bir organizasyon (klas kuruluşu) tarafından düzenlenmiş sertifikalara sahip gemi,
- Yayımlanan yıllık raporda, bayrak devleti kara listede bulunan gemiler,
- Üye ülke limanında tespit edilen eksikliklerin, belirli bir zaman içinde giderilmesi istenmiş ve o gemi o süreyi doldurmuşsa,
- Bir önceki denetim sırasında tespit edilen eksikliklerinin sayısına göre,
- Bir önceki limanda tutuklanan gemiler,
- Herhangi bir sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin gemileri,
- Klas kuruluşu eksiklikleri ortalamanın üzerinde olan gemiler.
- Genişletilmiş denetim gerekli olan gemiler,
- 13 yaşından yaşlı gemiler

Ayrıca yukarıda bulunan kriter ve hedef faktörüne bakılmaksızın aşağıda özellikleri belirtilen gemiler ilk öncelikli olarak denetlenecektir. Bunlar sırasıyla

- Bir çatmaya, karaya oturmaya, halat koparmaya karışması nedeniyle, zararlı madde boşaltım kurallarını ihlal etmesi, güvenli seyir kurallarına uymaması nedeniyle, kılavuz kaptan veya liman yetkililerince bildirilen,
- Herhangi bir kurumun rapor veya başka bir bildirimine konu olmuş gemiler,
- Gemi kaptanı veya personeline gemi yaşam alanı, deniz kirliliği, çalışma koşulları vb. konularda şikayete konu olan gemi,
- Klası 6 ay öncesine kadarı askıya alınan gemiler.

1.6.1.3. Hedef Faktör (TF)

Hedef faktör, Paris MoU üyesi olan bir ülkenin limanına gelen geminin denetlenme önceliğinin hesaplanması için geliştirilmiş bir puanlama metodudur. Hedefleme sistemine

verilerin girilerek otomatik olarak sistem tarafından hesaplanan puana göre gemiye çıkış önceliği hesaplanmakta, hedef faktörü 50 ve üzeri puan olan gemi hedef gemi olarak tanımlanarak denetime tabi tutulmaktadır. Hedef faktörün hesaplanması iki bölüme ayrılmıştır;

a) Genel Faktör : Geminin genel profiline dayalıdır.

b) Geçmiş Faktörü: Bu faktörde ise geminin Paris MoU'daki kayıtlı denetim geçmişine dayalıdır.

Genel faktör bir tek geminin aşağıdaki unsurların eklenmesi ile hesaplanır.

1) Hedef Bayrak:

Geminin Paris MoU yıllık raporunda kara listedeki derecesi

Orta Risk	TF +4
Orta Yüksek Risk	TF +8
Yüksek Risk	TF +14
Çok Yüksek Risk	TF +20

2) Hedef Gemi Tipi (TF +5)

Aşağıdaki özelliklere sahip gemilerin hedefleme faktörlerine 5 puan eklenecektir.

- 12 yaşından fazla Dökme Yük Gemileri
- 10 yaşından fazla Gaz Taşıyıcı Gemiler
- 10 yaşından fazla Kimyasal Tankerler
- 15 yaşından fazla ve 3000 gros ton üstü Petrol Tankerleri
- 15 yaşından fazla Yolcu Gemileri / Ro-Ro Feribotlar (Konsey direktifleri altında düzenli servis veren Ro-Ro ve yüksek hızlı yolcu gemileri hariç)

3) AB'nin tanımadığı klas kuruluşları tarafından klaslanan gemiler (TF +5)

4) 12 Yıldan Eski Gemiler

Hedef gemi tipinde belirtilmeyen 12 yaş üstü gemilerin yaşlarına göre alacakları puanlar

- >25 yıl TF +3
- 21-24 TF +2
- 13-20 TF +1

5)Paris MoU tarafından kullanılan ana sözleşmelere taraf olmayan devlet bayrağını taşıyan gemiler, TF +1

6)Hedef klas kuruluşu

Geminin klas kuruluşunun tutuklanma yüzdesi, ortalamanın üzerinde olması

durumunda TF +1

Genel Faktör geminin bayrak ve klas değiřtirmesi durumunda güncellenir.

Geçmiş Faktörü geminin gerçek durumunu yansıtmak için Genel Faktöre eklenir.

Geçmiş faktörü geminin geçen 12 ayda Paris MoU tarafından gerçekleştirilen denetimlerine göre hesaplanır

7) Son 12 ay içinde üye ülke limanlarında denetime girmeyen gemi (TF +20)

8) Son 6 ay içinde ülke limanlarında denetime girmeyen gemiler

9) Tutuklanan gemi (TF)

10) Eksiklik sayısı

-0 ise, TF -15

-1-5 arasında ise TF 0

-6-10 arasında ise TF +5

-11-20 arasında ise TF +10

-21 ve üstü ise TF +15

11) Son denetimde göze çarpan yetersizlikler

12) Sonraki limanda yetersizliği giderme veya kaptana eksikliği geminin limandan kalkıştan önce gidermesi hususunda süre verilmesi, eksikliğin 14 gün içinde giderilmesi için süre verilmesi durumlarında (TF +1)

13) Tüm eksikliklerin giderildiğinin rapor edilmesi durumunda (TF -2)

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

Hedef Faktör her gün sonunda yeniden hesaplanır

Hedef faktör sadece geminin Paris MoU üyeleri tarafından denetlenebilirliğini belirlemek için kullanılır. Geminin kalitesini göstergesi değildir.

Yukarıda anlatılan hedefleme faktörü sisteminden ve denetlenecek gemilerin seçimi incelendiğinde; kara listede bulunmayan ve Paris MoU tarafından denetlemede kullanılan Sözleşmelere taraf ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler, IMO tarafından tanınmış Klas kuruluşu tarafından klaslanmış, tanker, ro-ro feribot, yolcu gemisi olmayan, 12 yaşından küçük, herhangi bir kaza ve şikayete konu olmamış, daha önceki denetlemelerinde tutuklanma ve fazla sayıda eksikliği bulunmamış gemiler Paris MoU çerçevesinde 6 ayda bir denetlemeye tabi tutulacağı söylenebilir.

Aksi halde ise geminin hemen hemen her üye limanda denetime tabi tutulacağından geminin ticari kayba uğraması muhtemeldir. Bu durum hedef olmayan gemiler için ödül olarak nitelendirilebilir.

1.6.1.4. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları (Concentrated Inspection Campaigns -CIC)

Paris MoU’da, Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları geçmiş yıllarda uygulanmış ve günümüzde de halen uygulanmaya devam etmektedir. Bu denetimler, Uluslararası Düzenlemelere uygunluk seviyelerini artırmak üzere hazırlanmakta ve her farklı denetim belli bir uyumluluk seviyesini teşvik etmektedir. Her farklı kampanya konunun uzmanları tarafından hazırlanmakta ve değişik kısımları incelemek üstüne odaklanmaktadır [26].

2005 yılında Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi-GMDSS konusunda CIC düzenlenmiştir. 2006 yılı başından nisan ayı sonuna kadar süren MARPOL Ek-1 kampanyası.2007 yılında ise Güvenli yönetim sistemi ISM konusunda CIC düzenlenmiştir. [27, 28, 29].

Diğer yıllardan farklı olarak 2008 yılı için CIC Diğer Memorandumlarla birlikte, 01 Eylül 2008’den 30 Kasım 2008’e kadar Seyir Güvenliği üzerine gerçekleştirilmiştir [30].

2009 yılı için, Paris MoU ve Tokyo MoU Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları odağı olarak can kurtarma araçlarının denize indirme uygulamalarını belirlemiştir. Bu kampanyanın amacı iki yönlüdür; birincisi can kurtarma filikaları ve salları ile ilgili bilinci artırmak, ikincisi ise bunların bakımı/tutumu hakkında bilgi toplamaktır. 2010 yılı için, Paris MoU, CIC Tankerlerde Hasar Güvenilirliği konusunda olmasına karar vermiştir. 2011 yılı için ise Yapısal Emniyeti ve LOAD LINE hususunda mutabık kalınmıştır [26].

Paris MoU’da CIC uygulamasıyla birlikte Türkiye de ön sürveylerde de düzenlenen CIC kapsamında denetimlere ağırlık verilmektedir.

1.6.1.5. Yeni Kontrol Rejimi (NIR)

Yeni kontrol rejimi, Mayıs 2009 tarihinde Paris MoU tarafından yapılan 42.nci komite toplantısında benimsenerek, 1 Ocak 2011 tarihinde mevcut Liman Devleti Denetimi rejiminin yerini alması benimsenmiştir.

NIR ile kaliteli gemiler daha az denetimle ödüllendirilecek, yüksek riskli gemiler ise daha derinlemesine ve daha sık denetlenecektir. NIR, mevcut veritabanı olan SIRENAC'ın yerini alacak, gemiler, düşük risk, standart risk ve yüksek risk gruplarına ayrılacaktır.

Yüksek risk gemilere 6 aylık bir aralıkta denetim yapılacaktır, standart risk gemiler 10-12 aylık bir denetleme periyodunda denetlenecek, düşük risk gemiler ise 24 ile 36 ay arasında kalan bir denetim periyodunda denetleneceklerdir.

Mevcut sistemde en az 6 ayda bir denetleme olmaktadır bu süre görüldüğü gibi 36 ay gibi uzun bir süreye kadar çıkacaktır [24].

Mevcut durumda, Paris MoU ülkeleri performanslarına göre kötünden iyiye doğru, kara liste, gri liste ve beyaz liste olmak üzere üç ayrı kategoriye ayırmaktadır.

1.6.2.Akdeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Med MoU)

Akdeniz Liman Devleti Denetimi MoU 8-11 Temmuz 1997 tarihinde Malta'da yapılan toplantı sonucunda, 11 Temmuz 1997 tarihinde Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. 11 üye ülkeye sahip olan Med MoU'ya üye olan ülkeler; Cezayir, Güney Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Suriye, Tunus ve Türkiyedir. Gözlemci kuruluşlar ise IMO, ILO, EC (Avrupa Komisyonu), Black Sea MoU, West Abuja MoU, Paris MoU, Fransa, Yunanistan, İtalya, Nijerya ve İspanyadır. Med MoU'nun sekreterliği Mısırdadır.

Med MoU, üye ülkelerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az % 15'ini denetlemeyi hedef almıştır [31]. Med MoU kapsamında, 10 toplantı aşağıda belirtilen tarih ve yerlerde yapılmıştır;

1. Komite Toplantısı, İskenderiye, Mısır (24-26 Şubat 1998)
2. Komite Toplantısı, İstanbul, Türkiye (14-16 Ekim 1998)
3. Komite Toplantısı Limasol, Kıbrıs (6-8 Ekim 1999)
4. Komite Toplantısı Valletta, Malta (14-18 Temmuz 2001)
5. Komite Toplantısı Limasol, Kıbrıs (26-28 Mart 2002).
6. Komite Toplantısı Aqaba, Ürdün (7 -10 Ekim 2003)
7. Komite Toplantısı İskenderiye, Mısır (31 Ocak -2 Şubat 2005)
8. Komite Toplantısı ve Black Sea MoU ile ilk ortak oturum İstanbul, Türkiye (17-21 Nisan 2006)

9. Komite Toplantısı ve İlk olağanüstü toplantısı İstanbul, Türkiye (27-28 Kasım 2006)

10. Komisyon Toplantısı Kasablanka, Fas (29-31 Ekim 2007)

11. Komisyon toplantısı Liman Devleti Denetimi konusunda 2009 yılının ikinci yarısında yapılması planlanmaktadır.

1.6.2.1. Denetimlere Esas Olan Uluslararası Sözleşmeler

Med MoU uygulamakta olduğu Liman Devleti Denetimlerinde, Memorandum kuruluş sözleşmesinde belirtildiği şekilde aşağıda bulunan sözleşmeleri esas alarak denetimlerini gerçekleştirmektedir.

- LOAD LINE 66
- SOLAS 74, Sözleşmede yapılan 1978 değişikliği
- MARPOL 73, ve Sözleşmede yapılan 1978 değişiklikleri
- STCW 78
- COLREG 72
- ILO 147
- AFS 2001
- BUNKERS 2001

1.6.2.2. Denetlenecek Gemi Seçimi

Med MoU'da denetlenecek gemi seçiminde aşağıda belirtilen kriterler göz önüne alınarak belirlenmektedir.

- Üye ülke limanlarına ilke defa veya 12 ayı aşan bir süre sonra gelen gemiler
- Üye ülke limanında tespit edilen eksikliklerin, belirli bir zaman içinde giderilmesi istenmiş ve o gemi o süreyi doldurmuşsa,
- Geminin eksiklikleri nedeniyle seyrinin güvenli olmadığı, kılavuz kaptanlar veya Liman otoritelerince bildirilmişse,
- Gemi ekipman ve yapısıyla ilgili yasal sertifikalarının kullanılan sözleşmelere uygun olmaması durumunda,
- Tehlikeli ve kirletici madde taşıyıp, gerekli bildirimleri yapmayan gemiler,

- Emniyet nedeniyle son 6 ay içerisinde klası askıya alınan gemiler,
Ayrıca aşağıdaki gemiler yılda bir kez genişletilmiş denetime tabi tutulurlar;
- Yolcu gemileri,
- 10 yaşından büyük gaz ve kimyasal tankerler,
- 12 yaşından büyük dökme yük gemileri,

1.6.3. Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Black Sea MoU- BS MoU)

1 Nisan 2000 tarihinde , İstanbul da imzalanmıştır, 6 üye ülkeye sahiptir, üye ülkeler Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna'dır. Gözlemci Kuruluşlar; IMO, ILO, Karadeniz Komisyonu (Karadenizin kirlenmesine karşı korunması ile ilgili daimi komisyon), Paris MoU, Med MoU, Indian MoU dur, Sekreterliği Türkiyede bulunmaktadır [32].

Deniz güvenliğinin arttırılması, deniz çevresini korunması, gemilerde yaşama ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi, amacı ile kurulmuştur.

Black Sea MoU, üye ülkelerin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az % 15' ini denetlemeyi hedef almıştır.

1.6.3.1. Denetimlere Esas Olan Uluslararası Sözleşmeler

Black Sea MoU uygulamakta olduğu Liman Devleti Denetimlerinde MoU'da belirtildiği şekilde aşağıda bulunan sözleşmeleri esas alarak denetimlerini gerçekleştirmektedir.

- LOAD LINE 66
- SOLAS 74
- MARPOL 73, ve Sözleşmede yapılan 1978 değişiklikleri
- STCW 78
- COLREG 72
- TONNAGE 69
- ILO-147

1.6.3.2. Denetlenecek Gemi Seçimi

Black Sea MoU kapsamında denetlenecek gemiler seçilirken aşağıda belirtilen hususlar göz önünde bulundurularak yapılmaktadır.

- Üye ülke limanlarına ilke defa veya 12 ayı aşan bir süre sonra gelen gemiler,
- Tehlikeli ve kirletici madde taşıyıp, gerekli bildirimleri yapmayan gemiler,
- Üye ülke limanında tespit edilen eksikliklerin, belirli bir zaman içinde giderilmesi istenmiş ve o gemi o süreyi doldurmuş gemiler,
- Geminin, yaşam ve çalışma koşulları, kirliliğe engellemeye ilişkin eksiklikleri nedeniyle seyrinin güvenli olmadığı, kılavuz kaptanlar, liman otoriteleri, kaptan veya gemi mürettebatı tarafından bildirilmişse,
- Emniyet nedeniyle son 6 ay içerisinde klası askıya alınan gemiler,
- Başka bir idare tarafından bir rapor ve uyarıya konu olmuş gemiler. IMO tarafından benimsenen rotalandırma önlemleri veya güvenli seyir uygulamaları ve prosedürlerini izlemeyerek düzensiz ve emniyetsiz manevra yapmış gemiler.

1.6.4. Latin Amerika Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Acuerdo de Vina del Mar MoU)

5 Kasım 1992 de Vina del Mar (Şili) de imzalanarak yürürlüğe girmiştir. 12 üye ülkesi vardır, üye ülkeler ise; Arjantin, Bolivya, Brezilya, Şili, Kolombiya, Küba, Ekvador, Honduras, Meksika, Panama, Uruguay, Venezuela şeklinde olup, sekreterliği Arjantin'de bulunmaktadır. Gözlemciler; IMO ve ROCRAM'dır. Vina del Mar MoU'nun hedef denetim oranına göre; kuruluş sözleşmesinin kabul edildiği tarihten itibaren azami üç yıllık süre içinde, farklı yabancı gemilerin en az %20'sini denetlemek için tüm üye ülkelerin çaba göstermesi gerekmektedir. Resmi dil olarak İspanyolca ve Portekizce kullanılmaktadır [33].

1.6.5. Asya Pasifik Bölgesi Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Tokyo MoU)

1 Aralık 1993 de imzalanarak 1 Nisan 1994 de yürürlüğe girmiştir. 18 üye ülkeye sahiptir. Avustralya, Kanada, Şili, Çin, Fiji, Hong Kong, Endonezya, Japonya, Kore, Malezya, Yeni Zellanda, Papua Yeni Gine, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnamdır. Sekreterliği Japonya da bulunmaktadır. Gözlemci Organizasyon olarak, IMO, ILO, Paris MoU, Vina del Mar MoU bulunmaktadır Resmi dili İngilizce'dir Belirlenen hedef denetim oranına göre; her bir üye ülke Memorandum Komitesinin koordinasyonunda, bir yıllık denetleme yüzdesi belirleyecektir [34].

1.6.6. Karayipler Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Caribbean MoU)

9 Şubat 1996 tarihinde Christchurch (Barbados) da imzalanarak yürürlüğe girmiştir. 12 üye ülke bulunmaktadır, bunlar; Antigua&Barbuda, Aruba, Barbados, Bahamalar, Cayman Adaları, Küba, Grenada, Guyana, Jamaika, Hollanda Antileri, Suriname, Trinidad and Tobago dur. Sekreteryası Suriname de bulunmaktadır. Gözlemci Organizasyon olarak, IMO, ILO, Loyd's Register, Amerikan Sahil Muhafaza (USCG), Paris MoU bulunmaktadır. Resmi dili İngilizcedir. Belirlenen hedef denetim oranına göre, Kuruluş Sözleşmesinin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 3 yıllık sürede üye ülke, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az yüzde 15'ini denetlemesi hedeflenmektedir [35].

1.6.7. Hint Okyanusu Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Indian Ocean MoU)

5 Haziran 1998 de imzalanmıştır. Avustralya, Bangladeş, Cibuti, Eritre, Hindistan, İran, Kenya, Maldivler, Umman, Maritus, Mozambik, Myanmar, Şeyseller, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan, Tanzanya, Yemen anlaşmaya imza atmış ülkelerdir. Sekreteryası Hindistan da bulunmaktadır. Resmi dili İngilizcedir. Sözleşmesinin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 3 yıllık sürede üye ülke, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az yüzde 10'unu denetlemesi hedeflenmektedir [36].

1.6.8. Batı ve Orta Afrika Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Abuja MoU)

22 Ekim 1999 tarihinde, Nijerya'nın Abuja şehrinde imzalanan anlaşmayla kurulmuştur. Sekreterliği de yine Abuja, da bulunmaktadır. 19 üye ülkeye sahip olan Abuja MoU' nun üye ülkeleri,Togo, Gambiya, Güney Afrika, Sierra Leone, Senegal, Nijerya, Namibya, Moritanya, Liberya, Ekvatorial Gine, Gine, Gana, Gabon, Fildişi Sahilleri, Kongo, Cape Verde, Kamerun, Benin, Angola dır. Sekretaryası Nijerya da bulunmaktadır. Resmi dili İngilizce ve Fransızcadır. Sözleşmesinin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 3 yıllık sürede üye ülke, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az yüzde 15'ini denetlemesi hedeflenmektedir [37].

1.6.9. Körfez Arap Devletleri Liman Devleti Denetimi Memorandumu (Riyadh MoU- GCC MoU)

En son kurulan Memorandum olan Riyadh MoU, Temmuz 2005 yılında Riyad da yapılan toplantı sonucunda 6 ülke tarafından toplantı sonucunda Memorandumu imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri Memoranduma üyedir. Sekreterliği Ummanda bulunmaktadır. Resmi dilleri İngilizce ve Arapçadır. 3 yıllık sürede üye ülke, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az yüzde 15'ini denetlemesi hedeflenmektedir [38].

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. Türk Bayraklı Gemilerde Tespit Edilen Tutuklanma Maddelerinin Tespiti ile Sınıflandırılması

Tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tespit edilmesinde, her Memoranduma ait resmi internet sitesinin verileri ile MoU'lar tarafından yayımlanan yıllık raporlardan yararlanılmıştır. Öncelikle toplam olarak MoU'larda denetlenen gemilerin, eksiklik tespit edilen, tutuklanan ve eksiklik bulunmayan gemilerin sayıları Ek Tablo 2 de görüldüğü şekilde tespit edilmiştir.

Devamla, Ek Tablo 1 de MoU'larda 2005 yılı ile 2008 yılları arasında tutuklandığı tespit edilen gemilerin her birinin eksiklik maddeleri tutuklanmaya neden olan (TNE) ile Tutuklanmaya neden olmayan eksiklik (E) olarak ayrılmıştır.

Tablo 23. Eksikliklerin incelendiği gruplar

Konu Başlığı	Grafiklerde Kullanılan Kısaltma Şekli
▪ MARPOL ▪ ISM ▪ ILO (Diğer) ▪ LOAD LINE ▪ Can Kurtarma Araçları ▪ Yangın Emniyeti ve Önlemleri ▪ Kumanya ve Tedarik ▪ Çalışma Alanları ve Bağlama Donanımları ▪ Alarm Sinyal İmkanları ▪ Tehlikeli Yükler, Tankerler, Dökme Yük Gemileri Ek Tedbirler ▪ Gemi Güvenliği (ISPS) ▪ Gemi Sertifikaları ve Dokümanları ▪ Personel Sertifikaları ▪ Yapısal Emniyet ▪ SOLAS İşlerliği ▪ Sevk Ve Yardımcı Makineler ▪ Seyir Emniyeti ▪ Telsiz Haberleşmesi ▪ Yaşam Mahalli ve Sıhhi İmkanlar ▪ Toplam	▪ MARPOL ▪ ISM ▪ ILO (Diğer) ▪ LOAD LINE ▪ Can Kur. A. ▪ Yangın Emn. ▪ Kumanya ▪ Çalışma Al. ▪ Alarm ▪ Yük Alanları ▪ ISPS ▪ Gemi Sert. ▪ Personel Sert. ▪ Yapısal Emn. ▪ SOLAS ▪ Sevk Yrd. Mak. ▪ Seyir Emn. ▪ Telsiz Hab. ▪ Yaşam Mah.

Ayrıca sınıflara göre tutuklanan gemilerin sayıları Ek Tablo 1 de verilmiştir. Tespit edilen eksiklikler Tablo 23’de bulunan grup başlıkları altında 20 kategoriye ayrılmıştır.

Tespit edilen eksiklik ve gemi sayılarının istatistiki olarak değerlendirilmesinde; nonparametrik testler kullanılmıştır. Nonparametrik testler; parametreye, belirli bir dağılıma ve varyans kavramına dayanmadan işlemler yapan, genellikle veriler yerine onların sıralama puanlarını kullanarak işlem yapan esnek istatistiksel yöntemlerdir [41].

Elde edilen verilerin frekans dağılımını grafiklerden yararlanılmıştır. Frekans dağılımı, bir ya da daha çok değişkene ait değerlerin ya da puanların dağılımına ait özelliklerini betimlemek amacıyla verileri sayı ve yüzde olarak verir. Verilerin genel özelliklerini kavrayabilmek ve verilerden yararlanabilmek için frekans tabloları oluşturulur. Sınıflandırma belli özellik ve büyüklüklerin bir araya toplanması şeklinde yapılır. Sınıflandırılmış verilerin uygun tablo ile gösterilmesine frekans serisi ya da frekans tablosu adı verilir. Frekans dağılımları, tablo halinde verilebileceği gibi, uygun olduğu durumlarda çeşitli grafikler kullanılarak da gösterilebilir. Tablo 23’deki gruplara ayrılan gemilerin frekans dağılımları grafikler halinde gösterilmiştir [39, 40, 41].

Frekans tablolarının oluşturulmasında Microsoft Office Excel 2003 programından yararlanılmıştır.

3. BULGULAR

3.1. Memorandumlara Göre Tutuklanan Gemi Sayıları Tespitleri

Memorandumlar içinde Türk bayraklı gemilerin tutuklanma miktarları belirlenmek amacıyla, verilere Memorandumların yıllık raporlar ile Memorandumların resmi internet sitelerinden yararlanılmıştır. Memorandumlarda tutuklanan gemilerin sayıları ile ilgili bilgiler Tablo 24’de verilmiştir.

Toplam tutuklanan Türk bayraklı gemi sayılarının Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU’da en fazla sayıda oldukları tespit edilmiştir. Bu sebeple bu 3 Memorandumda tutuklanan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen eksiklikler incelenmiştir.

2005-2008 yılları arasında her 3 Memorandum kapsamında toplamda 6.034 geminin Liman Devleti Denetiminden geçirildiği, bunlardan 317 adedinin tutuklandığı, tutuklanan gemilerde, 3.766 adet eksiklik tespit edilmiş ve bu eksikliklerin 1.211 adedinin gemilerin tutuklanmasına neden olduğu belirlenmiştir (Ek Tablo 1, Ek Tablo 2).

Tablo 24. Memorandumlara göre tutuklanan gemi sayıları tespitleri

- Memorandum adı	Tutuklanan Türk bayraklı gemi adedi
▪ Paris MoU	– 176 adet
▪ Tokyo MoU	– 16 adet
▪ Acuerdo de Vina del Mar MoU	– 5 adet
▪ Caribbean MoU	– Veri yok
▪ Abuja MoU	– Veri yok
▪ Black Sea MoU	– 79 adet
▪ Med MoU	– 80 adet,
▪ Indian Ocean MoU	– 17 adet
▪ Riyadh MoU	– Veri yok

Eksiklikler, ilk etapta 2.555 adet tutulmaya neden olmayan eksiklik ve 1.211 tutuklanmaya neden olan eksiklik olarak iki sınıfa ayrılmıştır. Daha sonra eksiklikler konularına göre sınıflandırılarak toplam hariç 19 ana başlığa ayrılmıştır

3.2. Paris MoU Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu

Paris MoU kapsamında 2005 ile 2008 yılları arasında Liman Devleti Denetimi'ne giren toplam 2.643 Türk bayraklı geminin 1.714 adedinde eksiklik bulunmuş olduğu ve bu gemilerden 176 adedinin tutuklandığı tespit edilmiştir. Paris MoU çerçevesinde 2005-2008 yıllarında tutuklanan gemilerimizde, toplam 2.210 adet eksiklik tespit edilmiş, bu eksikliklerden 842 adedi tutuklanma nedeni olarak belirlenmiştir. Toplam 2.210 eksiklik maddesi, 19 ana başlık altında toplanmıştır.

3.3. Black Sea MoU Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu

Black Sea MoU kapsamında 2005 ile 2008 yılları arasında Liman Devleti Denetimi gerçekleştirilen toplam 2.549 geminin 2.025 adedinde eksiklik bulunmuş olduğu ve bu gemilerden 79 adedinin tutuklandığı belirlenmiştir. Black Sea MoU çerçevesinde 2005-2008 yıllarında tutuklanan gemilerimizde toplam 1072 adet eksiklik tespit edilmiş, tespit edilen bu eksikliklerden 191 adedinin tutuklanma nedeni olduğu belirlenmiştir. Toplam 1.072 eksiklik maddesi 19 ana başlık altında toplanmıştır.

3.4. Med MoU Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu

Med MoU kapsamında 2005 ile 2008 yılları arasında Liman Devleti Denetimi gerçekleştirilen toplam 1.159 geminin 847 adedinde eksiklik bulunmuş olduğu ve bu gemilerden 80 adedi tutuklandığı belirlenmiştir. Med MoU çerçevesinde 2005-2008 yıllarında tutuklanan gemilerimizde toplam 484 adet eksiklik tespit edilmiş, tespit edilen bu eksikliklerden 178 adedinin tutuklanma nedeni olduğu belirlenmiştir. Toplam 484 eksiklik maddesi, 19 ana başlık altında toplanmıştır.

3.5. Diğer Memorandumlar Kapsamında Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Durumu

Diğer Memorandumlar kapsamında 2005-2008 yılları arasında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri sonucunda sadece 38 adet Türk bayraklı geminin tutuklandığı

tespit edilmiştir. Bu sayı Paris MoU, Med MoU ve Black Sea MoU ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür.

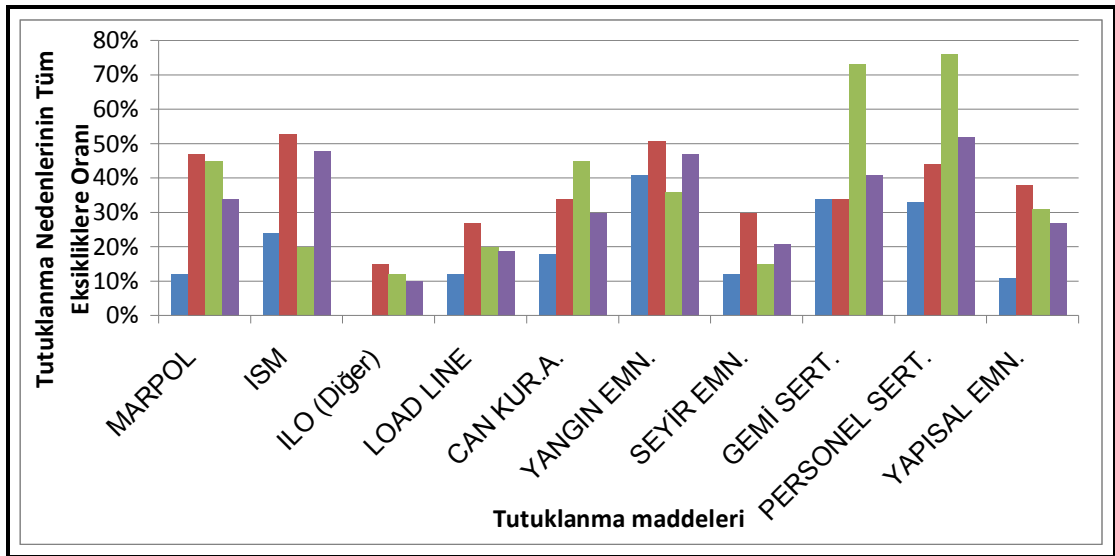
3.6. Paris, Black Sea ve Med MoU’da Türk Bayraklı Gemilerin 2005-2008 Yıllarındaki Durumu

Türk bayraklı gemilere gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde en yüksek tutuklanma oranları, Paris MoU, Med MoU ve Black Sea MoU’da tespit edilmiştir. Paris MoU, Med MoU ve Black Sea MoU’da tutuklanan Türk bayraklı gemilerde tespit edilen eksiklikler hakkında aşağıda bilgi verilecektir.

3.6.1. Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmaya Neden Olan Eksikliklerinin Tüm Eksiklikler İçindeki Yeri

Black Sea, Paris ve Med MoU kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde tutuklanan Türk bayraklı gemilerde, tutuklanmaya neden olan eksikliklerin, toplam eksiklik miktarına oranının incelenmesi neticesinde (Şekil 2);

Paris MoU’da tespit edilen tutuklanma maddelerinin, tüm eksikliklere oranı, ISPS, gemi sertifikaları, personel sertifikaları, konuları hariç olmak üzere tüm konu başlıklarında ve toplamda ortalamanın üzerinde olduğu anlaşılmıştır.



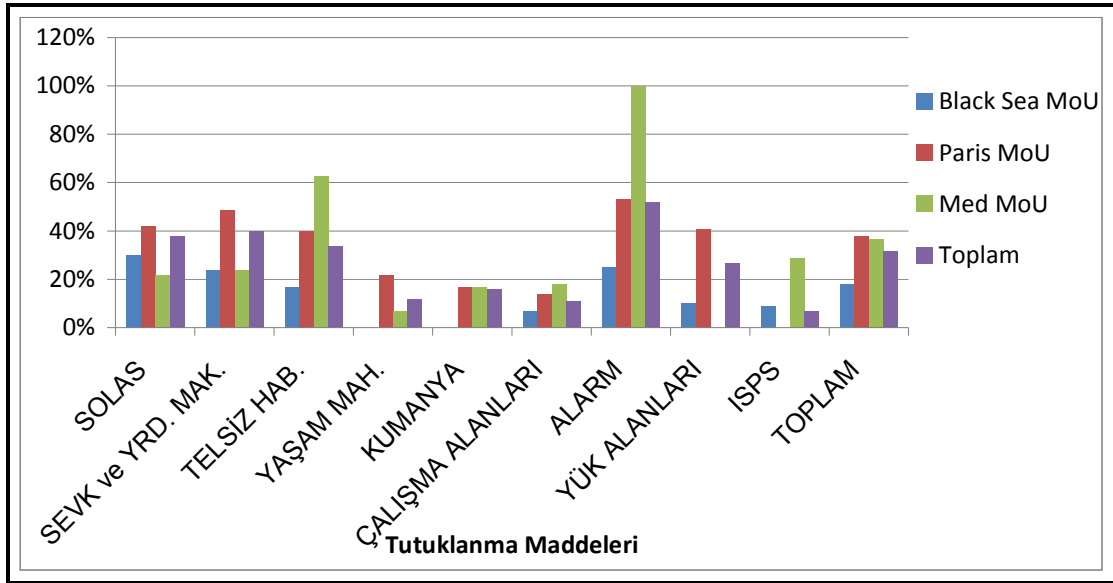
Şekil 2. Tutuklanan Türk bayraklı gemilerde tutuklanmaya neden olan eksikliklerin, tespit edilen toplam eksiklik miktarına oranı

ISPS konu başlığında, Paris MoU’da tutuklanan Türk bayraklı gemi olmadığı için oran 0 olarak tespit edilmiştir.

Black Sea MoU’da Türk bayraklı gemilere gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimlerinde tutuklanmaya neden olan maddelerin tespit edilen tüm eksiklere oranında, ISPS hariç tüm konu başlıklarında ve toplamda ortalamanın altında olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, Black Sea MoU, ISM, SOLAS İşlerliği, ISPS, yük alan ve imkanları konu başlıkları hariç, gemi sertifikaları, sevk ve yardımcı makineler konusunda Med MoU ile eşit oranda olmak üzere diğer tüm başlıklar altında en düşük tutuklama oranına sahiptir.

Black Sea MoU’nun en yüksek orana sahip olduğu bir konu başlığına rastlanılmamıştır.

Ayrıca Paris MoU kapsamındaki denetlenen Türk bayraklı gemilerde tespit edilen, tutuklanmaya neden olan eksikliklerin, tüm eksikliklere oranı, can kurtarma aletleri, gemi sertifikaları, personel sertifikaları, telsiz haberleşmesi, çalışma alanları, alarm sinyalleri, ve ISPS, hariç diğer başlıklarda en yüksek orana sahip olduğu görülmüştür.



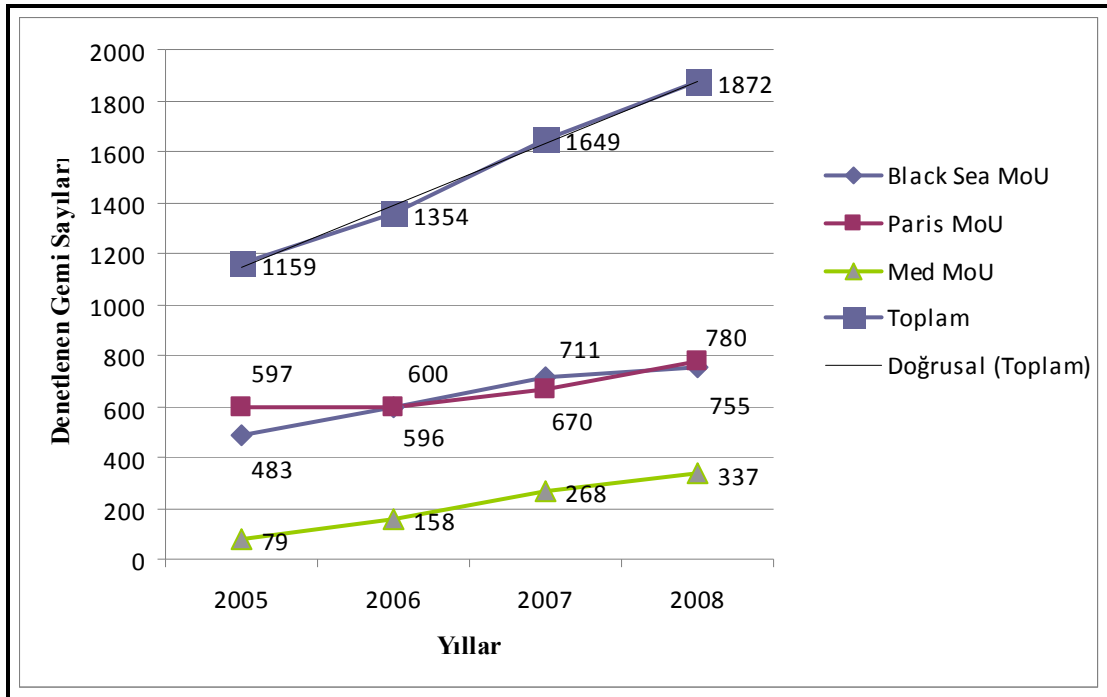
Şekil 2' nin devamı

Med MoU’da ise Türk bayraklı gemilerin; can kurtarma araçları, gemi sertifikaları, personel sertifikaları, telsiz haberleşmesi, çalışma alanları, alarm sinyalleri, ISPS, konu başlıklarında ve kumanya tedarikte Paris MoU ile birlikte en yüksek orana sahip olduğu görülmüştür.

Med MoU’da en düşük orana sahip konu başlıkları ise; ISM, yaşam mahalli, SOLAS işlerliği, sevk ve yardımcı makineler olarak görülmüştür. Ayrıca Med MoU’da yük alan ve imkanlarında eksikliğe rastlanılmamıştır.

3.6.2. Denetlenen Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

Her üç Memorandumda 2005 yılından 2008 yılına kadar denetlenen gemi sayısında artış gözlenmiştir (Şekil 3). 2005 yılında toplamda 1.159 olan denetlenen Türk bayraklı gemi sayısı, 2008 yılında 1.872 adede kadar yükseldiği gözlenmiştir. 2005-2008 yıllarında denetlenen Türk bayraklı gemilerde sayısal olarak en büyük artışın 272 gemiyle Med MoU’da olduğu tespit edilmiştir. Sayısal olarak en düşük artış ise 183 gemiyle Paris MoU’da bulunmuştur. En yüksek sayıda denetlenen gemi miktarı, 2008 yılında 780 gemiyle Paris MoU kapsamında, en az denetlenme sayısı ise 337 gemiyle Med MoU’da olduğu görülmüştür.



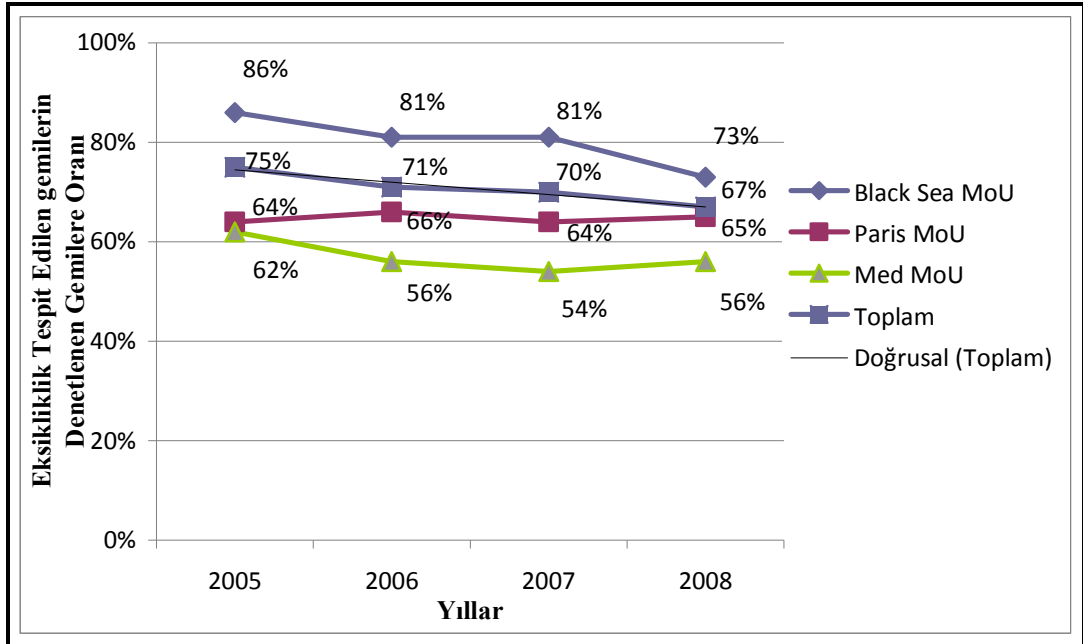
Şekil 3. Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenen Türk bayraklı gemilerin yıllara göre değişimi

3.6.3. Eksiklik Tespit Edilen Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

Türk bayraklı gemilere 2005-2008 yıllarında, Paris, Black sea ve Med MoU kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde, eksiklik tespit edilen gemi oranlarının düşmekte olduğu tespit edilmiştir. Denetlenen Türk Bayraklı gemilerde eksiklik tespit edilme yüzdelerinin en fazla Black Sea MoU’da olduğu anlaşılmıştır. Paris MoU’da denetlenen gemilerimizin tutuklanma yüzdelerinde ise yataya yakın bir hareket gözlenmiştir.

Toplamda her üç Memorandum kapsamında gerçekleşen Liman Devleti Denetimleri neticesinde Türk bayraklı gemilerin dört yıllık süreçte, 2005 yılında % 75 olan tutuklanma oranının 2008 yılında % 67’ye düştüğü belirlenmiştir.

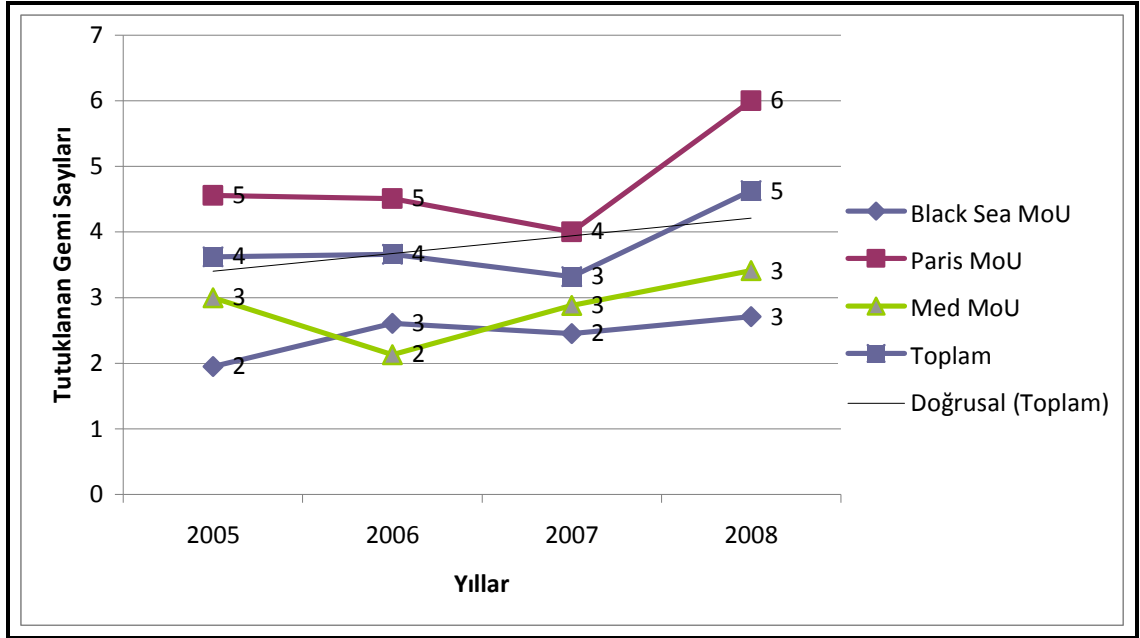
Şekil 3’de Paris ve Black Sea MoU kapsamında denetlenen Türk bayraklı gemi sayısı birbirine yakın olmasına rağmen Şekil’4 de Black Sea MoU’da eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemi sayısının daha fazla olduğu görülmüştür.



Şekil 4. Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenen gemilerden eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemilerin yıllara göre değişimi

3.6.4. Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerde Gemi Başına Düşen Ortalama Tutuklanma Madde Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

2005-2008 yılları arasında Türk bayraklı gemilerde gemi başına düşen tutuklanma maddesi sayılarının, Şekil 5’de görüldüğü üzere yükseliş eğiliminde olduğu tespit edilmiştir. En yüksek tutuklanma maddesi sayısı ortalamasının 2008 yılında Paris MoU’da 6 gemiyle gerçekleşmiş olduğu, her Memorandumda ve toplamda en büyük tutuklanma maddesi miktarı ortalamasının yine 2008 yılında gerçekleştiği görülmüştür. Toplamda 2008 yılında tutuklanan gemilerde tutuklanma maddesi ortalaması 5 eksiklik seviyesine ulaşıldığı gözlemlenmiştir.

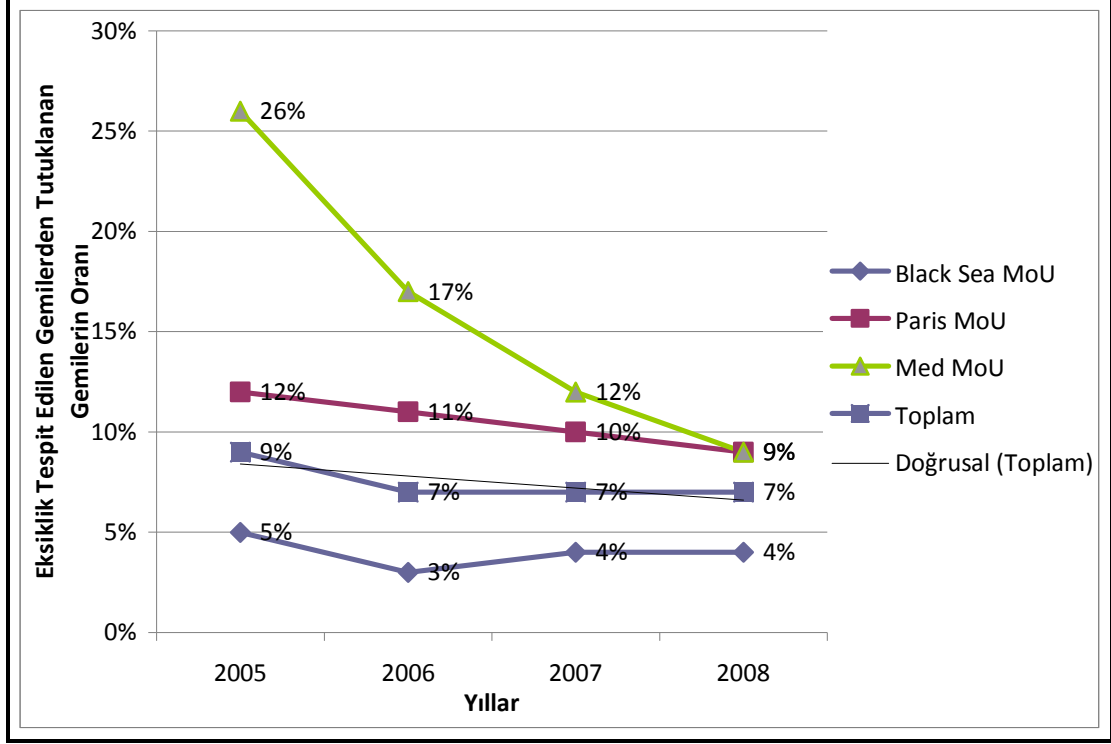


Şekil 5. Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenerek tutuklanan Türk bayraklı gemilerden gemi başına düşen tutuklanma maddeleri ortalamasının yıllara göre değişimi

3.6.5. Türk Bayraklı Gemilerin Tutuklanma Oranlarının Yıllara Göre Dağılımı

Paris, Black Sea ve Med MoU kapsamında, 2005-2008 yıllarında denetlenen Türk bayraklı gemilerin tutuklanma oranının doğrusal olarak düştüğü gözlemlenmiştir. En yüksek tutuklanma oranı 2005 yılında Med MoU’da görülmektedir. En düşük oran ise 2006 yılında Black Sea MoU’da gözlenmiştir. Toplamda ise tutuklanma oranı yine en

yüksek oranda 2005 yılında gerçekleşmiştir. Oranlardaki en hızlı düşüş Med MoU’da, en yavaş düşüş ise yataya yakın seviyede Black Sea MoU’da gerçekleşmiştir.



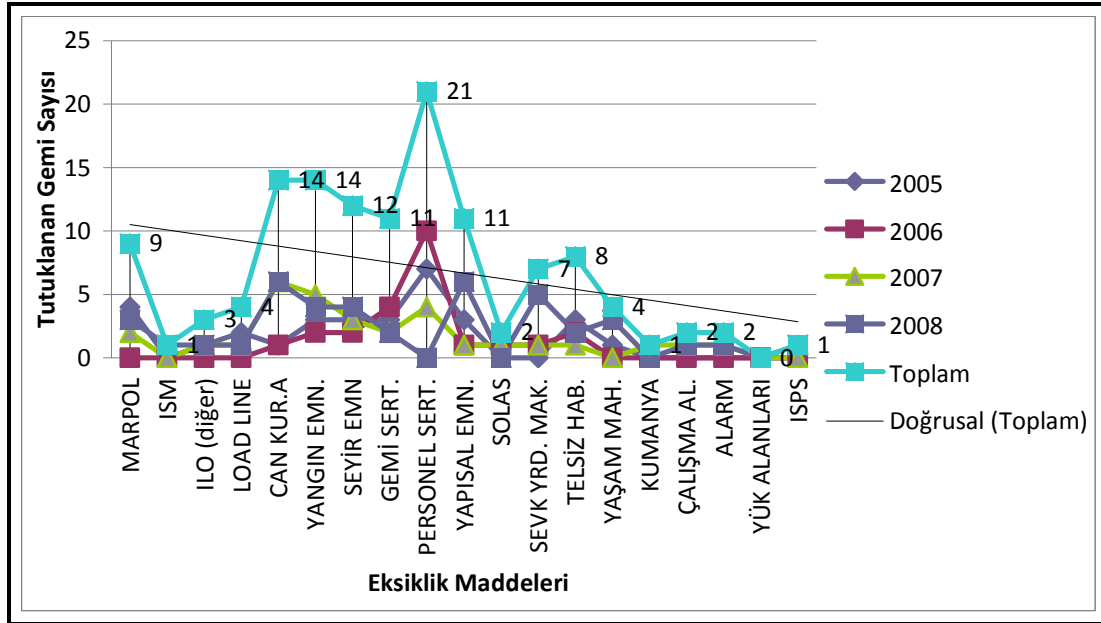
Şekil 6. Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU’da 2005-2008 yılları arasında denetlenerek eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemilerden tutuklanma oranlarının yıllara göre değişimi

Şekil 3’de görüleceği şekilde en az sayıda Türk bayraklı gemi denetleyen ve Şekil 4’de en az eksiklik tespit eden Memorandum olarak karşımıza çıkan Med MoU, Şekil 6’da ise en büyük miktardaki tutuklama oranına sahip olduğu belirlenmiştir.

3.6.6. Med MoU’da Tutuklanan Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Dağılımı

Med MoU kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde 2005-2008 yıllarında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanmaya neden olan eksikliklerinin başında personel sertifikaları konusu gelmektedir (Şekil 7). Personel sertifikaları ile ilgili eksikliğinden dolayı tutuklanmış gemi sayıları 2006 yılında 10 gemi ile en fazla sayıya ulaşmış, 2008 yılında ise bu nedenle gemi tutuklanmamıştır.

Tutuklanma nedeni olarak tespit edilen konularda ikinci sırada, can kurtarma araçları ve yangın emniyeti ve tedbirleri gelmektedir. Tutuklanan gemilerin 14'er tanesinde bu eksikliklerin bulunduğu tespit edilmiştir.



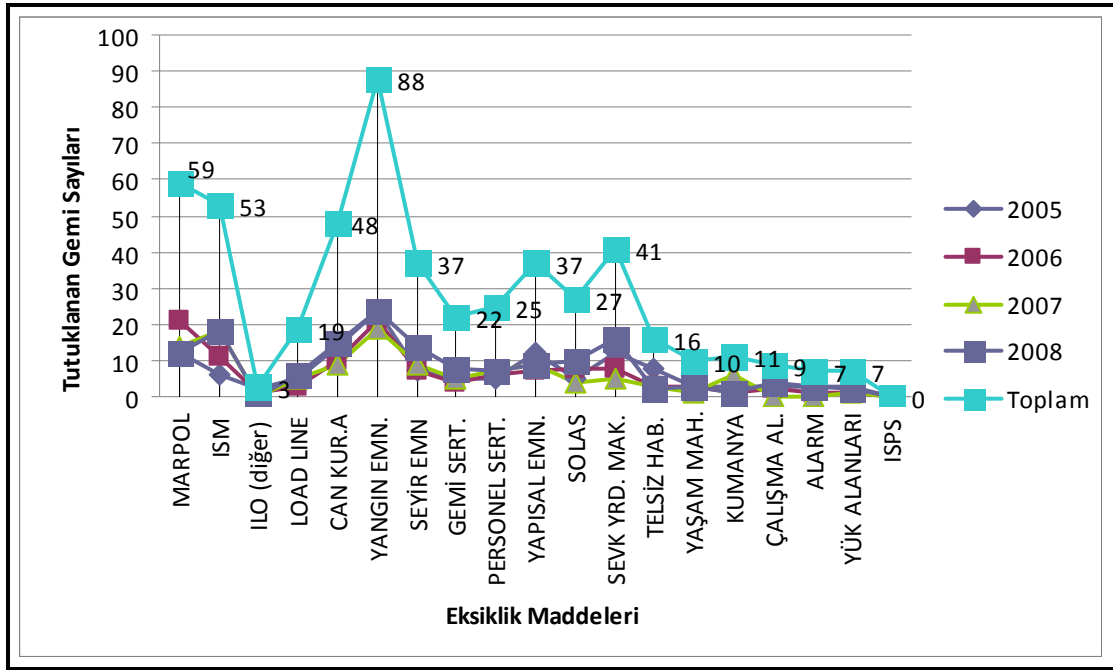
Şekil 7. Med MoU' da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin sayılarının yıllara göre dağılımı

Med MoU kapsamında denetlenen Türk bayraklı gemilerde, can kurtarma araçları ile ilgili eksiklik 2005 ve 2006 yılında birer gemide, 2007 ve 2008 yılında ise 6'şar gemide bulunmuş, yük alanları ve imkanları ile ilgili eksiklik tespit edilen gemiye rastlanılmamıştır.

3.6.7. Paris MoU'da Tutuklanan Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Dağılımı

Paris MoU kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri çerçevesinde tutuklanan gemilerin konu başlıklarına göre dağılımı Şekil 8'de gösterildiği şekilde tespit edilmiştir. Paris MoU kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri çerçevesinde tutuklanan gemilerin 88 adedinde yangın emniyeti ve önlemleri ile ilgili eksiklik tespit edilmiştir. Yıllara göre yangın emniyeti ile ilgili eksiklik tespit edilen gemi sayısı dengeli olarak 19 gemi ile 24 gemi arasında olduğu anlaşılmıştır.

Tutuklanan gemilerde en sık rastlanılan ikinci tutuklanma nedeni ise 59 gemide tespit edilen MARPOL ile ilgili eksikliklerdir. MARPOL konusundaki eksiklikler en çok 2006 yılında 21 gemi gerçekleşmiş, 2005 ve 2008 yıllarında ise 12 gemide kalmış olduğu belirlenmiştir.



Şekil 8. Paris, MoU’da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan Türk Bayraklı gemilerin tutuklanma maddeleri ve sayılarının yıllara göre dağılımı

Üçüncü sırada ise 53 gemide tespit edilen ISM kaynaklı eksiklikler gelmektedir. 2005-2008 yıllarında tutuklanma nedenleri arasında ISM konusunda eksikliği bulunan Türk bayraklı gemi sayısı en düşük 6 gemiyle 2005 yılında olmuştur. 2007 ve 2008 yılında 18’er gemiyle en yüksek değerini almıştır.

Paris MoU’da ISPS ile ilgili tutuklanma nedenine rastlanılmamıştır. Paris MoU’da 2005-2008 yıllarında CIC’lerin Türk bayraklı gemilerin tutuklanmalarına etkilerinin incelenmesinin neticesinde; deniz haberleşmesi (GMDSS) konusundaki CIC düzenlenmiş olduğu 2005 yılında deniz haberleşmesi sebebiyle tutuklanan gemi sayısının 8 adetle en fazla olduğu yıl olmuştur.

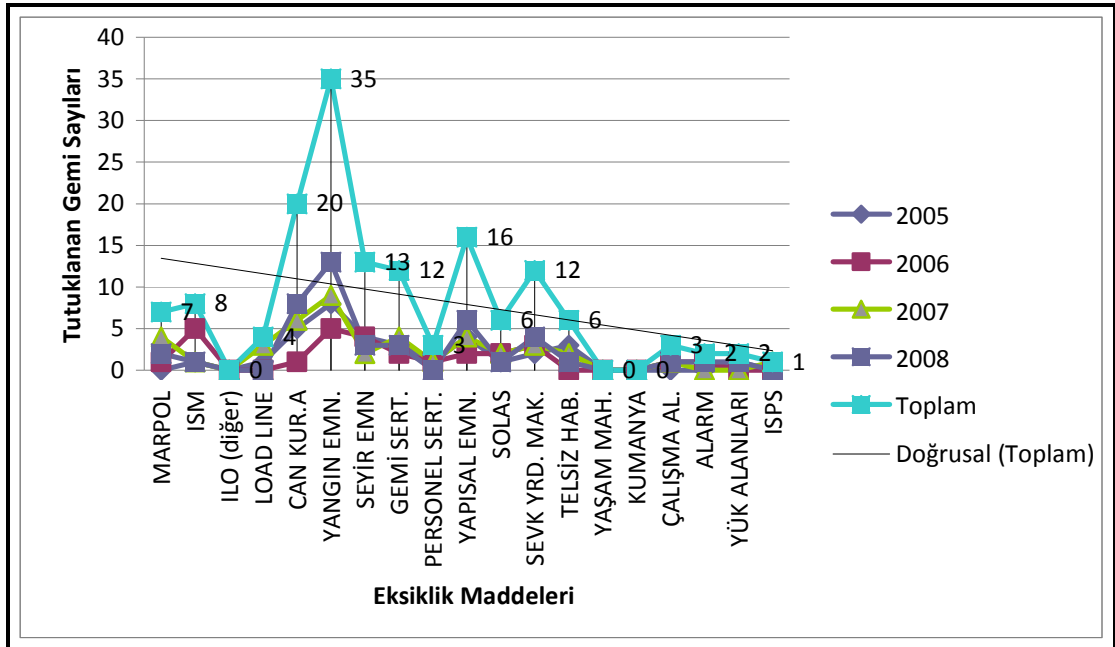
MARPOL Ek-1’ in konusunda CIC düzenlenen 2006 yılında ise MARPOL kaynaklı eksikliği nedeniyle tutuklanan gemi sayısı yine yıllar içinde en fazla olan 21 adet gemiye yükseldiği anlaşılmaktadır.

Yine 2007 yılında ISM konusunda CIC düzenlenmiş ve tutuklanan gemi sayısı 4 yıllık periyotta en fazla sayı olan 18 gemiye, 2008 yılında seyir emniyeti konusunda CIC düzenlenmiş ve bu sebeple 14 gemi tutuklanarak seyir emniyeti konusunda en yüksek sayıya ulaşılmıştır.

Türkiye Paris MoU’da 2005 yılı itibarıyla kara listedeyken, 2006 yılı sonu itibarıyla gri listeye ve 2008 yılındaki performansına binaen 2009 yılı itibarıyla beyaz listeye geçmiştir.

3.6.8. Black Sea MoU’da Tutuklanan Türk Bayraklı Gemi Sayılarının Dağılımı

Black Sea MoU’da tutuklanan gemi sayılarının grup bazında dağılımı Şekil 9’da görüldüğü şekilde tespit edilmiştir. Black Sea MoU kapsamındaki denetlemeler neticesinde tutuklanan Türk bayraklı gemilerin 35 adedinde yangın emniyeti ve önlemleri ile ilgili eksiklikler tespit edilmiştir. Yangın emniyeti ve önlemleri ile ilgili tutuklanmaya neden olan eksiklikler en fazla 2008 yılında 13 gemi olmuş, en az ise 5 gemi ile 2006 yılında gerçekleşmiştir.



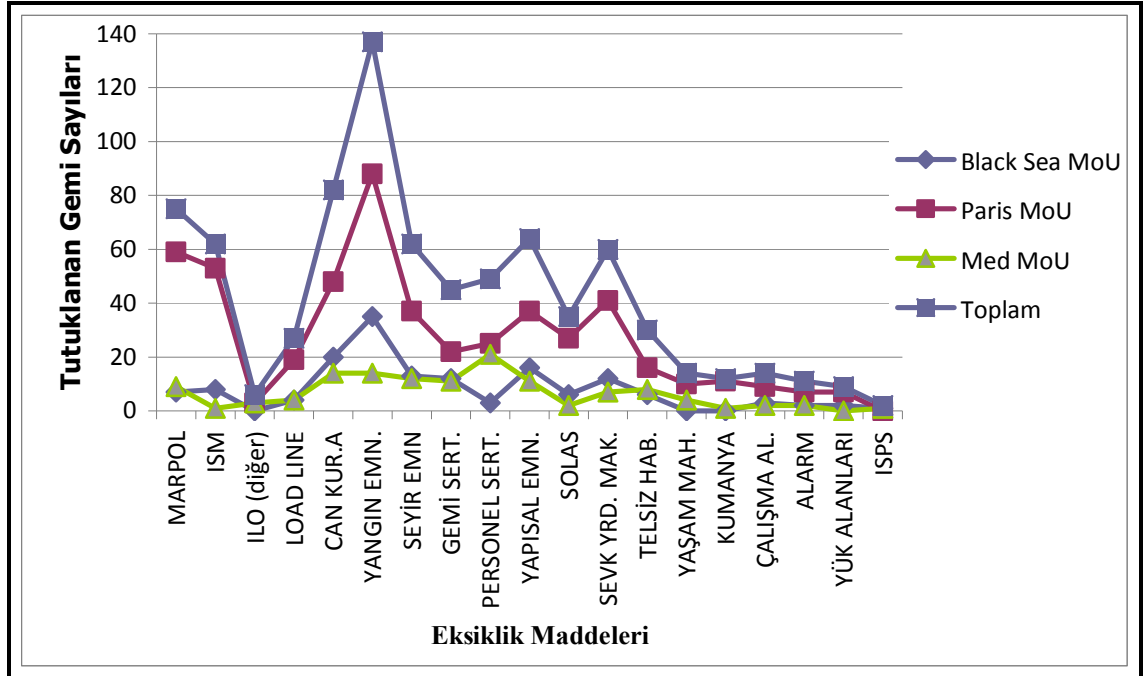
Şekil 9. Black Sea MoU’ da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma maddeleri ve sayılarının yıllara göre dağılımı

Black Sea MoU üyesi ülkelerin limanlarında tutuklanan Türk bayraklı gemilerden 20 gemide ise can kurtarma araçları ile ilgili eksiklikler belirlenmiştir. En az 2006 yılında 1 gemide, en fazla 2008 yılında 8 gemide tespit edilmiştir.

Yaşam mahalli ve sıhhi imkanlar, kumanya ve tedarik, ILO ilgili eksiklik, Black Sea MoU'da tutuklanan gemilerde tutuklanma nedeni olarak tespit edilmemiştir. ISPS ile ilgili ise 1 gemide tutuklanma nedeni eksiklik bulunmuştur.

3.6.9. Her Üç Memorandumda Tutuklanan Türk Bayraklı Gemilerin Tutuklanma Maddeleri Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

Her üç Memorandum kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimlerinde tutuklanan gemilerde tespit edilen tutulmaya neden olan eksiklikler Şekil 10'da verilmiştir. Her üç Memorandumda 2005-2008 yıllarında yangın emniyeti ve önlemleri konusunda 137 gemide eksiklik tespit edildiği anlaşılmıştır. Yangın emniyeti ve önlemleri ile ilgili en fazla sayıda eksiklik tespit edilen gemi miktarı Paris MoU'da, en az eksiklik tespit edilen gemi miktar ise Med MoU'da gerçekleşmiş olduğu belirlenmiştir.



Şekil 10. Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU'da 2005-2008 yılları arasında tutuklanan gemilerin tutuklanma maddeleri ve sayılarının yıllara göre dağılımı

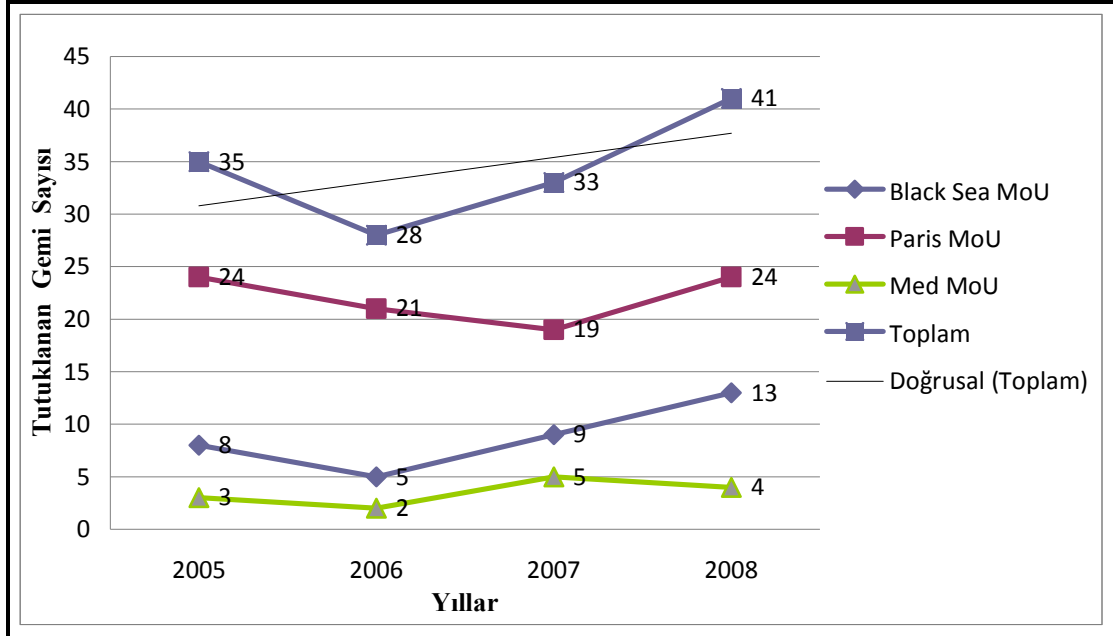
İkinci sırada, tespit edilen tutuklanma nedeni can kurtarma araçları konulu eksiklikler olmuştur. Toplamda tutuklanan gemilerin 82 adedinde tespit edilen can kurtarma araçları ile ilgili eksikler sonucu tutuklanmanın en fazla olduğu Memorandum yine Paris MoU olduğu belirlenmiştir. Can kurtarma araçları ile ilgili eksiklik bulunarak tutuklanan gemilerde en düşük tutuklanma sayısı 14 gemiyle Med MoU’da olduğu tespit edilmiştir.

MARPOL ile ilgili eksiklik bulunarak tutuklanan gemi sayısı ise Şekil 8’de üçüncü sırada bulunmaktadır. Tutuklanan gemilerde bu eksikliğin tespit edilme miktarı 59 gemiyle en çok Paris MoU’da bulunmaktadır. Med MoU 9 gemiyle ikinci, Black Sea MoU ise 7 gemiyle üçüncü sırada gelmektedir.

Tutuklanan gemilerde en az görülen eksiklik, 2 gemide bulunan ISPS, 2 gemide tespit edilen ILO (Diğer), 6 gemide yük alanları ve imkanları ile olduğu gözlemlenmiştir.

3.6.10. Tutuklanma Nedenleri Arasında Yangın Emniyeti ve Önlemleri Olan Türk Bayraklı Gemiler

Bu başlık altında eksiklik tespit edilerek tutuklanan gemilerde 2005 yılından 2008 yılına kadar doğrusal olarak bir artış olduğu belirlenmiştir (Şekil 11).

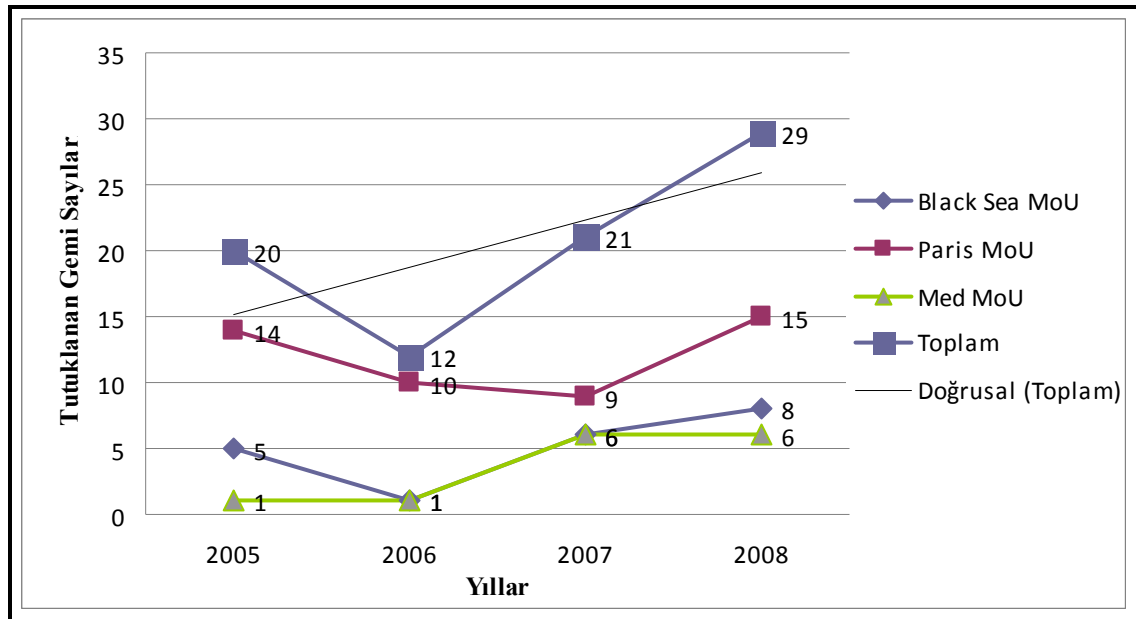


Şekil 11. 2005-2008 döneminde MoU bazında yangın emniyeti ve önlemleri nedeni ile tutuklanan Türk bayraklı gemi sayıları

Yangın emniyeti ve önlemleri nedeni ile tutuklanmış Türk gemileri sayıları, Şekil 11’de görüldüğü üzere belirlenmiştir. Dört yıllık süreçte, bu eksikliği tespit ederek Türk bayraklı gemi tutuklayan Memorandumların sıralaması miktar olarak değişmemiştir. Birinci sırada Paris MoU, ikinci sırada Black Sea MoU, üçüncü sırada ise Med MoU gelmektedir. 2005 yılından 2006 yılına gelindiğinde tutuklanan gemi sayılarında düşme gözlemlenmiştir.

3.6.11. Tutuklanma Nedenleri Arasında Can Kurtarma Araçları Olan Türk Bayraklı Gemiler

Can kurtarma araçları ile ilgili tutuklanan gemilerde eksiklik tespit edilen gemi sayısı Paris MoU’da, en düşük sayı ise Med MoU’da olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 12. 2005-2008 döneminde MoU bazında can kurtarma araçları nedeni ile tutuklanan Türk bayraklı gemi sayıları

Bu eksiklik nedeniyle, toplamda ve Med MoU ve Black Sea MoU’larında en düşük seviye 2006 yılında gerçekleşmiştir. Med MoU’da 2005 ve 2006 yıllarında 1 olan gemi sayısı, 2007 ve 2008 yıllarında bu sayı 6 gemiye çıktığı belirlenmiştir.

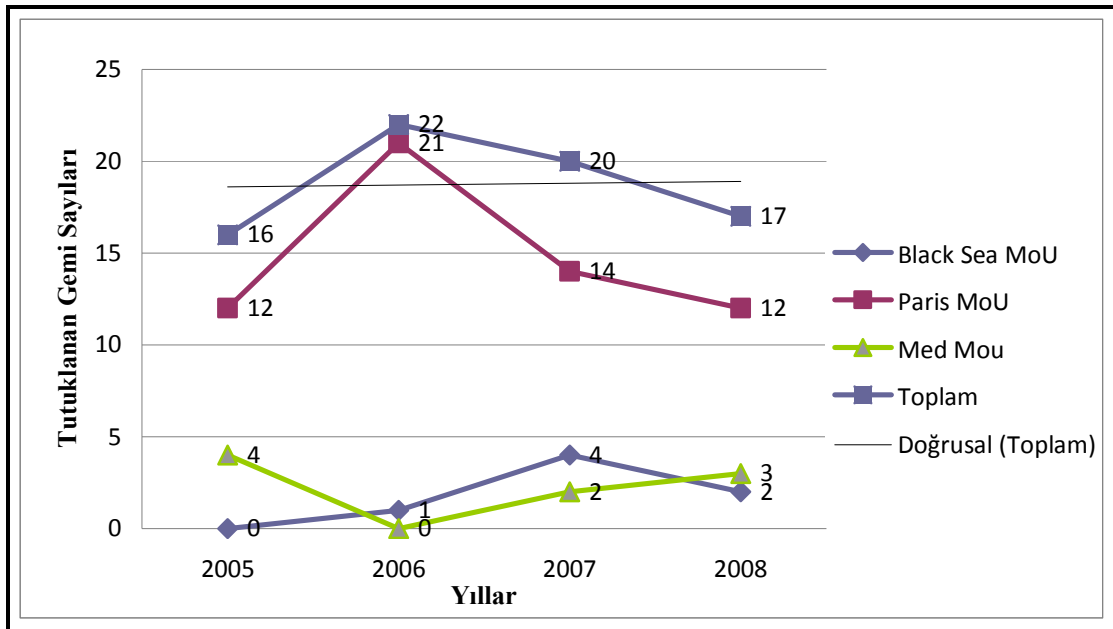
Paris ve Black Sea MoU kapsamındaki denetlemelerde, can kurtarma araçları ile ilgili eksiklikler nedeniyle en fazla gemi tutuklanması 2008 yılında gerçekleştiği tespit

edilmiştir. Bu konuda. Med MoU kapsamında ise en yüksek sayıda tutuklanan gemi sayısı 2007 yılında 6 gemi ile olmuştur. Yıllarla birlikte bu konu başlığında tutuklanan gemi sayılarının doğrusal olarak yükseldiği Şekil 12’de görülmektedir.

3.6.12. Tutuklanma Nedenleri Arasında MARPOL Olan Türk Bayraklı Gemiler

Türk bayraklı gemilerin en fazla tutuklanmasına sebep olanı üçüncü etken MARPOL konusunda tutuklanan gemi sayıları Şekil 13’de, belirtilmiştir.

MARPOL eksenli gemi tutuklamalarında, yukarıda bulunan başlıklarda bildirilen konularda olduğu gibi yine Paris MoU’nun sayısal çoğunluğu koruduğu belirlenmiştir.



Şekil 13. 2005-2008 döneminde MoU bazında MARPOL nedeni ile tutuklanan Türk bayraklı gemi sayıları

2005 yılında toplamda 22 adet olan MARPOL ile ilgili gemi tutuklanmalarının 21 adedi Paris MoU’da gerçekleşmiştir. 2005 yılı MARPOL ile ilgili eksiklikler sebebiyle tutuklanan Türk bayraklı gemilerin en üst sınırdaki olduğu yıl olarak belirlenmiştir. 2005 yılı aynı zamanda Black Sea ve Med MoU’da MARPOL ile ilgili eksiklik tespit edilen gemilerin en az olduğu yıldır. Black Sea MoU’da sadece 1 gemide MARPOL eksikliği bulunurken, Med MoU’da bu konuda eksiklik tespit edilmemiştir.

Black Sea MoU kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri sonucunda, 2004 yılında tutuklanan Türk bayraklı gemilerde MARPOL ile ilgili eksiklik tespit edilmemiştir. Toplamda, MARPOL ile ilgili olarak doğrusal bir artma olduğu görülmüş, ancak bu artış paralele yakın bir seviyede olduğu belirlenmiştir.

3.7. Türk Deniz Ticaret Filosu İstatistikleri

T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Milli Gemi Siciline kayıtlı 150 GT'un üzerindeki gemiler, GT, Deadweight tonaj, yaş ortalaması, dünya sıralaması ve adet olarak Tablo 25'de görüleceği şekilde belirlenmiştir. 2008 yılı değerleri 2008 yılı ağustos ayı itibarı ile verilmiştir [42].

Tablo 25. Türk deniz ticareti filosu istatistikleri

Yıllar	Adet	Gros Tonilato	Deadweight Tonaj	Ortalama Yaş	Dünya Sıralaması
2005	1.379	5.228.539	7.603.290	21,3	24
2006	1.429	5.083.855	7.271.050	21,8	24
2007	1.551	5.194.987	7.269.741	21,0	26
2008	1.649	5.658.284	7.521.919	20,9	25

Türk ticaret filosunun 2005-2008 yılları arasındaki değerlerinde çok büyük bir değişim gözlenmemiştir. Adet olarak artan gemi sayısı aynı artış miktarını GT ve Deadweight tonajda olmamıştır. Ortalama yaşta az bir gençleşme görülmesine rağmen dünya sıralamasında arkaya düşüş gözlemlenmiştir.

4.TARTIŞMA

Ağaç parçalarının birbirlerine bağlanmasıyla yapılan sallar ile başlayan deniz taşımacılığı günümüzde ileri teknoloji ile donatılmış gemilerle yapılmaktadır. Gemiler, taşıdıkları yük miktarlarının, işletim maliyetlerine oranı nedeniyle en ekonomik nakliye aracı olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Bu sebeple, dünya ticaretinde en çok tercih edilen nakliye aracı gemiler olagelmıştır. Deniz yoluna karşı ilginin artması, gemi sayılarının ve deniz trafiğinin artışına yol açmıştır. Artan gemi sayısı ve gemi trafiği sebebiyle, sonuçları itibarı ile dünya gündemine oturan büyük çapta deniz kazaları meydana gelmiştir. Bu kazalar, beraberinde telafisi mümkün olmayan can ve mal kayıplarını ile deniz kirliliğini getirmiştir. Bu sebeple, deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili ciddi tedbirler alınması için arayışlar başlamıştır. Bu arayışların neticesinde denizlerin emniyetli ve temiz olarak idame ettirilmesini güvence altına almak amacıyla uluslararası en etkin örgüt olan IMO kurulmuştur. IMO kurulmasından önce, taraf olan ülke sayısının az olduğu deniz emniyeti anlaşmaları, IMO'nun kurulması ile geniş katılımlı ve kapsamlı uluslararası hukuk metinleri olarak karşımıza, sözleşme, kod, karar, sirküler vd. şeklinde çıkmıştır. Kabul edilen bu metinlere taraf ülkeler, bu metinlerde belirtilen hususları yerine getirmeyi taahhüt etmiş sayılmışlardır.

Gemilerin uluslararası sözleşmelerde belirtilen hükümlere uygunluğu hem geminin bayrağını taşıdığı devletin, hem de gemilerin limanlarına yanaştığı yabancı devletlerin denetimi ile kontrol altına alınmıştır. Yapılan bu denetimler Liman Devleti Denetimi ve Bayrak Devleti Denetimi olarak adlandırılmıştır. Liman Devleti Denetiminin gerekliliği, bazı ülkelerin Bayrak Devleti Denetimini gereğince yapamamış olmasından kaynaklanmıştır.

Liman Devleti Denetimlerinin koordinasyonunun sağlanması amacıyla, ülkeler arasında imzalanan anlaşmalarla bölgesel olarak Memorandumlar tesis edilmiştir. Böylelikle Liman Devleti Denetimleri, üye ülkeler arasında koordineli olarak yapılmaya başlanılmıştır. Yapılan Liman Devleti Denetimleri neticesinde şayet gemilerde eksiklik tespit edilmişse gemilere çeşitli yaptırımlar uygulanmaktadır. Bu yaptırımlardan en kuvvetlisi, geminin tespit edilen eksiklikleri nedeniyle tutuklanmasıdır. Liman Devleti Denetiminin bir müeyyidesi olmayan diğer bir uygulama ise sürekli eksiklik tespit edilerek tutuklanan standart altı gemilerin Paris MoU gibi bazı Memorandumlarda üyesi ülkelerin

limanlarına tekrar alınmamasıdır. Memorandumlara üye ülke limanlarına alınması yasaklanan bir geminin bayrak devleti için bu durum, Memorandumların bakış açısıyla, menfi bir hal almaktadır. Hatta bu durumun belli bir sayıyı geçmesi halinde bayrak devletini ve gemilerini standart altı ilan ederek hedef haline getirmektedir. Bu durum, hedef haline gelen bayrak devletinin ticaretini sekteye uğratabilecek dereceye gelebilmektedir.

Gemileri kötü kondisyona sahip bayrak devletlerinin bu durum ile karşı karşıya kalmalarını engellemek için yapmaları gereken yegâne uygulama gemilerini uluslararası anlaşmalarla belirtilen kriterlere uygun hale getirmesi gerektiği açıktır. Bayrak devleti bunu temin etmek için Liman Devleti Denetimlerinde tespit edilen eksikliklerin iyi etüt ederek, Bayrak Devleti Denetimlerini titizlikle yapması ve uluslararası sözleşmeleri ulusal mevzuatına uyarlaması gerekmektedir.

Bu çalışma ile, Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU’da tabi gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma nedenleri ile tutuklanan gemilerde tespit edilen diğer tüm eksiklikler incelenmiştir. Yapılan çalışmayla, Türk bayraklı gemilerin kondisyonunun değerlendirilmesi, eksikliklerin hangi konu başlıklarında yoğunlaştığı ve Türkiye’nin uyguladığı Bayrak Devleti Denetimlerinin etkinliğinin ortaya çıkarılması hedeflenmiştir.

Türkiye, Med MoU ve Black Sea MoU’ya üye olmakla birlikte Paris MoU’ya da üye olabilmek için başvuruda bulunduğu bildirilmiştir [25]. Türkiye’nin gerçekleştirdiği Liman Devleti Denetimlerinin kuzey limanlarında yapılanları Black Sea MoU, batı ve güney limanlarındakiler ise Med MoU çerçevesinde paylaştırılmıştır [43].

Özen, [43] AB filo standartlarını yükseltmek ve seyir emniyetini yükseltip çevre kirliliğine sebep olabilecek kazaları engelleyebilmek adına Liman Devleti Denetimlerini benimsediğini bildirmiştir.

Yücel, [44] AB ülkeleri, Liman Devleti Denetimini Paris MoU’nun getirdiği hükümler doğrultusunda gerçekleştirmekte olduğunu bildirmiştir.

Degre, [45] Paris MoU, aynı zamanda filosunun çoğu standart altı gemiler ve kötü kondisyona sahip gemilerden oluşan ülkeleri kötüden iyiye doğru kara, gri ve beyaz listeye göre sınıflandırdığını, limanlarına gelen gemilerin denetim önceliğini ve kapsamını bu listelere göre belirlemekte olduğunu bildirmiştir.

Uluslararası sözleşmeler AB Komisyonunun Denizcilik Hakkında Liman Devleti Denetimine İlişkin 19 Haziran 1995 Tarihli 95/21/EC Sayılı Konsey Direktifi, Liman Devleti Denetimi hakkında AB Ülkelerince yapılacak Liman Devleti Denetimlerini yine

IMO ve Uluslararası sözleşmelerin paralelinde açıklamış olduğu tespit edilmiştir. Bu itibarla Türkiye'nin Paris MoU'ya üye olmasının Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecine etkisinin olacağı beklenmektedir.

Türkiye'nin Paris MoU'ya üyelik başvurusunun değerlendirilmesinde birinci etken Türk bayraklı gemilerin beyaz listeye geçmesi ve kondisyon olarak iyi bir durumda olması gerekliliğidir. Türk Bayraklı gemilerin kondisyonlarının belirlenmesi ile Türk ticari gemi filosunun eksiklikleri daha iyi görülerek Türk denizcilik filosunun daha iyi noktalara gelmesinde hangi konulara ağırlık verilmesi gerektiği bu çalışmayla tespit edilmiştir.

Türk bayraklı gemilerin kondisyonlarının belirlenmesi amacıyla; ilk etapta 2005-2008 yıllarında Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU'da tutuklanan bütün gemilerin eksiklikleri tutuklanmaya neden olan ve neden olmayan olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Daha sonra ise, tüm eksiklikler alt gruplara ayrılarak incelenmiştir. Aynı zamanda, Türk bayraklı gemilerin 2005-2008 yıllarındaki dört yıllık zaman diliminde geçirmiş olduğu süreç izlenilmiştir.

Türkiye, kendi bayrağını taşıyan gemilerin yurt dışında gerçekleştirilecek Liman Devleti Denetiminde tutuklanmasını engellemek ve filosunun kondisyon düzeyini iyileştirmek amacıyla, 2004 yılı itibarıyla Bayrak Devleti Denetimi çerçevesinde ön sürvey uygulamasını başlatmıştır. Yine Türkiye Paris MoU'da tutuklanan gemilerin tutuklanma sonrasında uğradıkları ilk Türk limanında ayrıntılı ve geniş kapsamlı program dışı sürvey yaparak, gemilerinin yurt dışında bir kez daha tutuklanmasına tedbir almaya çalışmıştır [16].

Türkiye bu tedbirleri alırken Paris MoU, yoğunlaştırılmış denetim kampanyalarını uygulamaya devam ederek üye ülkelerinin limanlarına gelen gemilere önceden belirlenen bir konuda daha ayrıntılı denetimlerini sürdürmüştür. Paris MoU'nun, 2005 yılında GMDSS konusunda, 2006 yılı başından nisan ayı sonuna kadar süren MARPOL Ek-1 konusunda, 2007 yılında ise ISM konusunda yoğunlaştırılmış denetim kampanyası düzenlendiği, 2008 yılı için diğer MoU'larla birlikte, 01 Eylül 2008'den 30 Kasım 2008'e kadar seyir emniyeti üzerine yoğunlaştırılmış denetim kampanyası gerçekleştirdiği bildirilmiştir [27, 28, 29, 30].

Paris MoU'da yoğunlaştırılmış denetim kampanyasının uygulandığı zamanlar, Türk bayraklı gemilerin o konudaki en yüksek sayıda gemi tutuklanmasının olduğu zamanlardır. Paris MoU'da 2005 ile 2008 yılları arasında düzenlenen yoğunlaştırılmış denetim kampanyalarının Türk bayraklı gemilerin tutuklanmalarına etkilerinin incelenmesinin

neticesinde; GMDSS konusunda yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları düzenlendiği 2005 yılı, deniz haberleşmesi konusundaki eksiklikler sebebiyle tutuklanan gemi sayısının 8 adetle diğer yıllara göre en fazla tutuklanmanın olduğu yıl olarak belirlenmiştir.

MARPOL Ek-1 konusunda yoğunlaştırılmış denetim kampanyası uygulaması düzenlenen 2006 yılında ise, MARPOL eksikliği nedeniyle tutuklanan gemi sayısı, diğer yıllara göre en yüksek sayıya; 21 adet gemiye yükseldiği görülmüştür. Yine MARPOL ile ilgili olarak, Paris ve Black Sea MoU içerisinde, tutulan gemi sayısının Paris MoU'da bulunduğu tespit edilmiştir. Her üç Memorandumda toplamda tespit edilen MARPOL kaynaklı tutuklanan 75 geminin 59 adedi Paris MoU tarafından tutuklanmış sadece 16 adedi geri kalan Black Sea MoU ve Med MoU kapsamında tutuklanmış olduğu tespit edilmiştir. 2006 yılında ise MARPOL nedeniyle tutuklanan 22 geminin 21 adedi Paris MoU kapsamında tutuklandığı belirlenmiştir.

Yine 2007 yılında, ISM konusunda yoğunlaştırılmış denetim kampanyası düzenlenmiş ve tutuklanan gemi sayısı 4 yıllık periyotta en fazla sayı olan 18 gemiye, 2008 yılında seyir emniyeti konusunda yoğunlaştırılmış denetim kampanyası düzenlenmiş ve bu sebeple 14 gemi tutuklanarak seyir emniyeti konusunda en yüksek seviyeye ulaştığı belirlenmiştir.

Ancak, Black Sea MoU ve Med MoU'nunda içinde olduğu 2008 yılındaki seyir emniyeti üzerine yapılan yoğunlaştırılmış denetim kampanyasında bu Memorandumlarda gemilerimizin seyir güvenliği ile ilgili kayda değer bir artış olmadığı gözlemlenmiştir.

Daha önce Med MoU ve Black Sea MoU'da tutuklanan Türk bayraklı gemiler ile ilgili olarak literatürde herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Bunun sebebinin, Türkiye'nin Med MoU ve Black Sea MoU'ya hali hazırda üye statüsünde bulunması ve Türkiye'nin Paris MoU'ya üyeliğe kabulü ile denizcilik yönüyle AB kriterlerinin yerine getirilecek olması düşüncesidir. Yapılan çalışmaların daha ziyade Türkiye'nin genel denizcilik politikaları ve üye olmak için başvuruda bulunulan Paris MoU ile ilgili olduğu gözlenmiştir. Ancak, Türkiye'nin gemi filosunun eksikliklerinin tam olarak tespit edilmesi için tüm Memorandumlarda tespit edilen eksikliklerin araştırılması gerektiği söylenebilir.

Tutuklanan Türk bayraklı gemilere ait eksikliklerin Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU'da bazı maddelere göre farklı yoğunlukta olduğu görülmüştür. Örneğin, Med MoU'ya üye ülke limanlarında Türk bayraklı gemilerinin Liman Devleti Denetimlerinde, personel ve gemi sertifikalarından kaynaklanan tutuklanma maddelerinin diğer Memorandumlara göre daha yüksek oranda olduğu göze çarpmaktadır. Eksik, geçersiz

personel ve gemi sertifikası ile seyir yapan gemilerin kondisyon olarak da iyi olması beklenemez olmasına rağmen, Med MoU’da tespit edilen sertifika bazındaki eksikliklerin, kondisyonel eksiklikleri geride bıraktığı tespit edilmiştir. 2005-2008 yıllarında Med MoU kapsamında denetlenen Türk bayraklı gemilerin tutuklanma oranlarındaki düşüşün en yüksek oranda Med MoU’da olduğu belirlenmiştir.

Black Sea MoU, denetlediği gemilerde en fazla oranda eksiklik tespit edilmesine rağmen, tutuklanmaya neden olan eksikliklerin ise oran olarak son sırada kaldığı görülmüştür. Bu yüzden, tutuklanan gemilerimizde, tutuklama maddelerinin en düşük oranın Black Sea MoU’da olduğu belirlenmiştir. Med MoU ve Black Sea MoU, Paris MoU’ya nazaran daha az eksiklik ortalamasıyla gemi tutuklamaktadır. Paris MoU tarafından başlatılan yoğunlaştırılmış denetim kampanyasının devam ettiği dönemlerde kampanya kapsamındaki eksikliklerde artış gözlemlenmiştir.

Türk Bayraklı gemilerde en çok tespit edilen eksiklikler, başta’’ yangın güvenliği ve önlemleri’’ olmak üzere ‘’can kurtarma araçları’’ve ‘’MARPOL’’ kaynaklı eksiklikler, olarak belirlenmiştir. Bu eksikliklerden dolayı tutuklanan gemi sayılarında yıllarla birlikte artış gözlenmiştir.

Her üç Memorandumda 2005-2008 yıllarında Türk bayraklı gemilerin denetlenme sayılarında artış olduğu belirlenmiştir. En yüksek sayıda denetlenen gemi miktarı ise 2008 yılında 780 gemiyle Paris MoU’da en az denetlenme sayısı ise yine 2008 yılında 337 gemiyle Med MoU’da olduğu görülmüştür. Black Sea MoU bünyesinde ise, 2008 yılında 755 gemi denetlenmiştir. Buna karşın denetlenen Türk bayraklı gemilerin, eksiklik tespit edilen gemi sayısına oranının yıllarla birlikte düşmekte olduğu gözlemlenmiştir. Yine buna paralel olarak Paris MoU, Med MoU ve Black Sea MoU’da tutuklanan Türk bayraklı gemi sayılarının düşmekte olduğu görülmüştür. Dört yıllık süreçte, denetlenen gemilerde sayısal olarak en büyük artış 272 adet gemiyle Med MoU’da gerçekleştiği tespit edilmiştir.

Toplamda Paris ve Black Sea MoU’da denetlenen Türk bayraklı gemi sayısı birbirlerine yakın olmasına rağmen, Black Sea MoU’da eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemi oranının daha fazla olduğu görülmüştür. Black Sea MoU’da eksiklik tespit edilen Türk bayraklı gemi oranının en fazla olmasına rağmen, tutuklama yüzdesinin en düşük olduğu belirlenmiştir.

Yücel, [44] gemilerimizin Paris MoU üyesi ülkelerde tabi olduğu denetimlerde açıkça ortaya çıkmıştır ki diyerek, denizcilik sektöründe istihdam edilmiş personelimiz, içinde eğitim kalitesi ve iş disiplini yönünden eksik gemiadamı mevcut olduğunu

bildirmiştir. Bunun yanında, firmaların ofis personeli ve gemiye karadan destek vermekle yükümlü personelin eğitime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir diyerek, Türk bayraklı gemilerin tutuklanma sebepleri içinde doküman eksikliği, bakım tutum noksanlığı, ISM sisteminde meydana gelen zafiyet, emniyet önlemlerinin ihmal edilmesi gibi çok önemli görev hataları denizcilik alanında çalışan insanımızın bir kez daha eğitilmesinin gerektiğini göstermekte olduğunu bildirmiştir.

Türkiye'nin beyaz listeye geçmiş olması, Türk denizciliği adına iyi bir gösterge olsa da hala geçmişte yaşanan aksaklıklardan can kurtarma araçları, yangın emniyeti ve önlemleri gibi konu başlıklarından tutuklanan gemi sayılarının artmaya devam etmekte olduğu anlaşılmıştır. Paris MoU'da ISM ile ilgili eksiklikler 2008 yılında kendisinin en üst seviyede bulunması da ISM konu başlığında da zafiyetin artmakta olduğunu göstermiştir.

Özen, [43] Paris MoU'da Türk bayraklı gemilerin tutuklanmasına sebep olan eksikliklerin başında %35 oran ile MARPOL'un geldiğini, bunu yangın emniyeti, ISM ve bununla ilgili eksiklikler, can kurtarma ekipmanı, yapısal emniyet, haberleşme ve seyir güvenliği takip ettiğini bildirmiştir. Ayrıca Özen, [43] devamla standart altı gemilerin yükselttiği hedef faktöründen modern gemilerimiz de etkilenmekte ve bu gemilerin bayraktan kaçışına sebep olmakta olduğunu açıklamıştır.

Kılıç, [4] yapmış olduğu tespit; birçok Türk armatörünün yabancı bayrakta gemi çalıştırdığı görülmektedir. Kolay bayrak diye adlandırılan ve tamamen ekonomik, bürokratik nedenlerle tüm dünya ülkelerinin seçtiği bu yöntem ülkemizde de giderek artmaktadır. Panama, Liberya, Bahama, Malta, Bermuda gibi ülkeler kolay bayrak olarak görev yapmakta ve bir çok devletin gemilerinin kendi bayrakları altında çalışmalarına izin vermektedirler diyerek; Bugün her ülkede armatörler bu kolay bayrakları seçmekte, kolay bayrak olan devlet sayısı ve bu bayraklar altında çalışan gemi sayısı giderek artmakta olduğunu bildirmiştir.

Buna karşın, her üç Memorandumda, 2005-2008 yıllarında tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tutuklanma sebepleri incelendiğinde ilk sırayı yangın emniyeti ve tedbirleri, ikinci sırayı can kurtarma araçları ve üçüncü sırayı MARPOL sebepli eksikliklerin aldığı görülmüştür. ISM kaynaklı tutuklamalar ise, dördüncü sırada yer bulduğu belirlenmiştir. Ayrıca, Türk deniz ticareti filosu istatistiklerinin incelenmesi sonucunda 150 GT'dan büyük ve bir sicile kayıtlı Türk bayraklı gemi sayısında azalma değil artış olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, Türk deniz ticareti filosunun yaş ortalaması yönünden son yıllarda az da olsa gençleşme eğiliminde olduğu görülmüştür [42].

Ocak, [18] LDDU'nun IMO ve diğer uluslararası denizcilik kuruluşları ya da Liman Devleti Denetim programları tarafından düzenlenen seminer ve kurslara katılımının devamlılığının sağlanması gerektiğini, ayrıca LDDU için denizcilikte gelişmiş ülkeler ile uzman değişimi programı imkanlarının araştırılması gerektiğini bildirmiştir. Chiu ve arkadaşları, [46] Tayvan da ki LDDU'larının Liman Devleti Denetimi uygulamalarındaki bilgi ve deneyim alışverişi için, Tokyo MOU yada yabancı ülkelerin Liman Devleti Denetimi organizasyonları ile gayri resmi iletişiminin geliştirilmesi gerektiğini bildirmiştir.

Açıkgöz, [15] ise aynı paralelde Bayrak Devleti Denetim uzmanlarının uluslararası mevzuata hakim olmasının yanında bilgilerinin güncel kalmasını teminen İdare bünyesinde periyodik eğitimlerin sağlanması önem arz etmektedir demektedir. Açıkgöz, [15] devamla, İdarece denetim uzmanlarının bilgilerinin güncellenmesine yönelik olarak oluşturulacak bir birimin hem AB ve diğer yabancı mevzuatın takip edilmesi hem de Milli Mevzuatımızın güncellenmesinde kritik bir rol oynayacağını, denetim görevlilerinin vakaya göre karar verebilmesini sağlayan profesyonel yargılama yeteneklerinin geliştirilmesi ve uzmanlaşmalarının sağlanmasının şart olduğunu bildirmiştir.

IMO Res.A.787 (19) da LDDU'ları için periyodik eğitim düzenlenmesi gerektiği bildirilmiştir. Türkiye deki Liman ve Bayrak Devleti Denetimleri hali hazırda T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde görev yapan GSK Uzmanları ve sözleşmeli personel tarafından yapılmaktadır. Türkiye de Bayrak Devleti Denetimi yapan LDDU'lar ile diğer ülkelerin LDDU'ları arasında değişim programı yapıldığına dair bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Yavuz, [47] denetim uzmanları için bütçe cetvellerinde yeni bir tanım yapılması ve görev tanımlarının belirlenmesi gerektiğini bildirmiştir. Ocak, [18] yine bu kapsamda LDDU' nun önemli bir başka sorunu ise ücretlendirmedir. LDDU' nun ücretleri güncel uygulamada tatminkar olmaktan uzak bulunmaktadır diyerek, Türkiye'nin, LDDU ücretlendirme politikasını yeniden gözden geçirmesi ve dünyadaki benzer ücretlendirme politikaların incelenmesinden çıkacak sonuçlar ışığında yeni bir ücretlendirme politikası belirlenmesi gerektiğini bildirmiştir.

Açıkgöz, [15] ülkemizin denizde çok uzun kıyısı bulunması ve denizci bir ülke olması, Bayrak ve Liman Devleti olarak yeterli insan kaynakları potansiyeli bulunmasına rağmen, gerek Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlardaki yüksek oranlarda tutulmalarından ve gerekse limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin, organizasyonel disiplin ve sorumluluk içinde, etkin ve verimli kontrollerinin yapılamadığı görülmüştür.

Bunun yanında, ülkemiz ve limanları uluslararası kontrol düzenlemelerine ve sözleşmelere rağmen, dünyanın kolay bölgelerinde ve limanları arasında anılmaktadır diyerek, Türk deniz ticaret filosuna ait Türk bayraklı gemilerimizin, dünya deniz ticaret filosu içinde bütün bölgeler bazında genel olarak en fazla tutulma oranına sahip filolar arasında bulunmakta olduğunu bildirmiştir. Açıkgoz, [15] devamla, ülkemiz bir bayrak devleti olarak kolay bayrak devleti kategorisinde bulunan ülkelerden Panama, Liberya, St. Vincent and Grenadines gibi ülkelerle aynı kategoride anılmakta olduğunu, Türk bayraklı gemilerin sayılarının hemen hemen üçte bir oranında azalmasına ve filonun yeni gemilerden oluşmasına rağmen, hala Paris MoU'ya göre 2006 yılında da ülkemiz kara listede bulunmakta olduğunu bildirmiştir.

Özen, [43] ise Türk deniz ticaret filosu yaş ortalaması ve teknik durumları ile AB standartlarını karşılayamamakta olduğunu, Türk gemilerinin Paris MoU kapsamındaki denetimlerde gösterdiği düşük performans ve yüksek gemi tutulma oranları ile kara listeden kurtulamamasının, Türk denizciliğinin itibarına gölge düşürmeye devam etmekte olduğunu, gemilerimizin Avrupa limanlarında sıkça tutulması uluslararası rekabet güçlerini zayıflatarak yurt dışı yük bulmada zorluk çıkarmakta olduğunu açıklamıştır.

Ancak, Türkiye 2005 ve 2006 yıllarında Paris MoU'da içinde bulunduğu kara listeden kurtularak 2007 yılında gri listeye geçmiş olduğu belirlenmiştir. Türkiye, 2009 yılında ise 2006, 2007 ve 2008 yıllarında ki performansının da göz önünde bulundurulması neticesinde beyaz listeye geçmeye hak kazandığı tespit edilmiştir. Böylece Türkiye, 2005-2008 yılları arasındaki zaman diliminde Türk denizciliğinde daha önceleri hiç olmadığı şekilde sıçrama yaparak statü değiştirmiştir. Türkiye 2009 yılı itibarı ile artık Paris MoU'da en az tutuklanma oranına sahip filolar arasındaki yerini almış olduğu belirlenmiştir.

5. SONUÇLAR

Deniz taşımacılığı, tarihi çok eskilere dayanan ve yaygın olarak kullanılan nakliye yöntemi olmuştur. Eski tarihlerde gemi emniyeti sadece gemi kaptanının ve personelinin yeteneğine bağlıydı. Ancak, geçen zamanla birlikte, gemilerin emniyeti sadece gemi mürettebatının yeteneğine bırakılamayacak kadar önemli olduğu anlaşılmıştır. Günümüzde denizde emniyetin temelini, IMO tarafından yayınlanan uluslararası sözleşmeler, kararlar, kodlar ve sirkülerlerdeki hükümler oluşturmaktadır. Bu hükümlerde belirtilen hususların gemiler ve bayrak devletlerince uygulanıp uygulanmadığının belirlenmesinde, Bayrak Devleti Denetimleri ile Liman Devleti Denetimleri büyük rol oynamaktadırlar. Bayrak Devleti Denetimleri gemiler tarafından bayrağı taşınan devletin sorumluluğunda iken, Liman Devleti Denetimi ise limanları vasıtasıyla deniz ticaretini gerçekleştiren ülkelerin sorumluluğu altındadır. Bayrak Devleti Denetimleri, bayrak devletinin tasarrufu altında olduğundan nedeniyle ülkenin ulusal mevzuatı ile belirlenen şekilde yapılmaktadır. Liman Devleti Denetimleri ise, devletlerin bölgesel olarak anlaşmalarla kurulan Memorandumların koordinesinde yapılmaktadır. Her iki denetim şeklinde IMO tarafından yayımlanan kurallar yer almaktadır.

Memorandumlara üye ülkelerin limanlarına gelen gemilerin ne oranda denetleneceği Memorandum Sözleşmelerinde belirtilmiştir. Memorandumlara üye ülkeler bu oranı yakalamayı hedeflemektedir. Böylece, ülkeler, limanlarının emniyetini ve limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin emniyetini sağlayarak denizlerini, kıyılarını standart altı gemilerden korumaya çalışmaktadırlar. Liman Devleti Denetimlerinde genel itibari ile gemiler, aynı uluslararası sözleşmelerin hükümlerine göre denetleniyorsa da, diğer bir Memorandum tarafından kısa süre önce denetlemiş olsa bile tekrar denetlenmektedir.

Liman Devleti Denetimlerinin Bayrak Devleti Denetimine bakan yönü ise Liman Devleti Denetimi uygulamasının ortaya çıkış sebebi, bazı ülkelere Bayrak Devleti Denetiminin uygun şekilde yapılmamasıdır. Bir geminin Liman Devleti Denetimi neticesi, o geminin Bayrak devletinin denetimleri ile ilgili fikir verebilmektedir.

Bu çalışma ile, 2005-2008 yıllarında Med MoU, Black Sea MoU ve Paris MoU'da tutuklanan Türk bayraklı gemilerin tüm eksiklikleri incelenmiştir. Memorandum çatısı altındaki ülkelere gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimlerinde tespit edilen eksikliklerin gruplandırılmasıyla eksikliklerin farklı konularda kümelendiği belirlenmiştir.

Gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimlerinde Türk bayraklı gemilerin kondisyon olarak en bariz şekilde ilerleme kaydettiği Memorandum, Med MoU olmuştur. Gemilerimizin kondisyon zayıflığından ziyade, sertifika eksiklikleri nedeniyle tutuklanması Med MoU denetimlerinde, sertifika eksikliklerine nazaran kondisyonel eksikliklere daha müsamahalı bakıldığını göstermektedir.

MARPOL kapsamında gerçekleştirilen denetimlere Paris MoU gereken özeni gösterirken, Med MoU ve Black Sea MoU kapsamında yapılan Liman Devleti Denetimlerinde gereken özen gösterilmemiştir.

Paris MoU'nun düzenlediği yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları çerçevesinde belirli konularda gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri amacına ulaşmıştır. Türkiye tarafından uygulanan ön sürvey uygulamaları, Paris MoU'da yoğunlaştırılmış denetim kampanyalarının olduğu dönemlerde ki Türk bayraklı gemilerin tutuklanmalarını önleyememiştir. Ön sürvey uygulamaları, yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları çerçevesinde başarılı olmamıştır. Paris MoU'nun 2008 yılında diğer Memorandumlarla birlikte gerçekleştirdiği yoğunlaştırılmış denetim kampanyası Med MoU ve Black Sea MoU açısından da başarılı olmamıştır.

Türk bayraklı gemilere, Paris MoU'na üye ülkeler tarafından gerçekleştirilen denetlemelerde ise, sertifika kaynaklı eksikliklerden ziyade operasyonel eksiklikler tutuklanma nedeni olarak ön plana çıkmaktadır. Deniz kirliliğine sebep olabilecek, yangın emniyetini ve seyir emniyetini zaafa düşürebilecek eksiklik maddelerine karşı toleransı diğer Memorandumlara kıyasla daha azdır.

Black Sea MoU Liman Devleti Denetimi sırasında tespit etmiş olduğu eksiklikleri genel itibarıyla tutuklanmaya neden olacak eksiklik olarak görmemektedir. Black Sea MoU, Paris MoU ve Med MoU ya göre gemilerde eksiklik tespit etme konusunda hassas olmasına rağmen, tespit edilen eksiklikler nedeniyle gemilerin tutuklanması aşamasında daha müsamahakârdır.

Türk bayraklı gemilerin tutuklanma sebeplerinde ilk sırayı yangın emniyeti ve önlemleri, ikinci sırayı can kurtarma araçları, üçüncü sırayı MARPOL kaynaklı eksiklikler almaktadır. Türkiye tarafından yapılan ön sürvey uygulamaları bu üç konuda karşılaşılan tutuklanma nedenlerinin iyileştirilmesinde yetersiz kalmıştır. Türk bayraklı gemilerde tespit edilen yangın emniyeti ve önlemleri, can kurtarma araçları, MARPOL ve ISM kaynaklı eksiklikler nedeniyle tutuklanma sayılarının fazla olmasında bir diğer etken de, gemi ve şirket personelinin eğitim ve tecrübe yönünden yetersiz olmasıdır.

Özellikle, tutuklanma nedeni MARPOL kaynaklı eksiklikler olan, gemilerimizin sayısındaki yüksekliğin bir diğer nedeni ise, Türkiye'nin MARPOL Ek III, Ek IV ve Ek VI'ya taraf olmamasıdır.

Bayrak Devleti Denetiminin etkin olarak yapılmasının en önemli şartlarından birisi de mesleki açıdan yeterli bilgi ve beceriye sahip LDDU'larca yapılmasıdır. Türkiye de Bayrak Devleti Denetimi de yapan LDDU'ların daha nitelikli hale getirilmesinde eğitimlerin devamlılığı ve içeriği büyük öneme sahiptir. Yabancı ülkelerle LDDU değişim programı yapılması Türk LDDU'larının perspektiflerini genişletecek ve profesyonel yargılarının gelişimine yardımcı olacaktır.

Her üç Memorandumda 2005 ile 2008 yılları arasında denetlenen Türk bayraklı gemilerin sayılarında artış olmasına rağmen, tutuklanan gemi sayısı giderek azalmaktadır. Türk bayraklı gemilerin kondisyonları genel itibarıyla iyileşmektedir. Türkiye'nin 2009 yılında Paris MoU'da beyaz listeye çıkması Türk denizciliğinin çok önemli bir başarısıdır. Türkiye tarafından yapılan ön sörvey ve program dışı sörvey uygulamaları genel itibarıyla başarılı olmuştur.

Paris MoU'da beyaz listeye çıkmış olunmasının Türk denizciliğine önemi katkıları olacaktır. Türk bayraklı gemilerin Paris MoU'daki hedef faktör uygulamasına göre hedef faktörü düşmüş olduğundan Avrupa limanlarında gemilerimize uygulanan denetim sıklığı azalacağından, ticari kayıpların önüne geçilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin, denizcilik alanında AB kriterlerine uyumu sağlanmış, böylelikle Paris MoU'ya üyeliğine kapı açılmıştır.

Türkiye son yıllarda gerçekleştirmiş olduğu uygulamalarla, Dünya denizciliğindeki konumunu yukarılara taşıyarak rüşdünü ispat etmiştir.

6. ÖNERİLER

Bu çalışma neticesinde, Türkiye'nin dışa açılan yüzü olan denizcilik sektörümüzün, ulaştığı son nokta itibarı ile gün geçtikçe daha iyi bir noktaya doğru gitmekte olduğu görülmüştür. Mevcut halin muhafazası ve ileriye götürülmesini temin etmek amacıyla aşağıda belirtilen çalışmaların yapılması önem taşımaktadır. Bu kapsamda;

Türkiye tarafından gerçekleştirilen ön sürvey ve program dışı sürvey uygulamalarına ciddiyle devam edilmelidir. Paris MoU tarafından düzenlenen yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları döneminde Türk bayraklı gemilerin tutuklanmalarının önüne geçmek amacıyla, yoğunlaştırılmış denetim kampanyalarının başlamasından önce Türk bayraklı gemilere kampanya kapsamında detaylı Bayrak Devleti Denetimleri gerçekleştirilmelidir.

Tutuklanan Türk bayraklı gemilerde en sık rastlanılan, yangın emniyeti ve önlemleri, can kurtarma araçları ve MARPOL ile ilgili konularda gemiler daha detaylı olarak denetlenmelidir. Bu kapsamda yapılacak olan denetlemelerin sıkıştırılması ve bu konuda gemiadamlarına konunun önemi anlatılarak gerekirse eğitim almaları sağlanmalıdır.

Türk denizcilik şirketlerinde, gemilerin teknik durumlarının takibinden sorumlu şirket personelinin, yeterli bilgi, beceri, eğitim, tecrübeye sahip olmalarını sağlamak ve sorumluluğu altındaki gemilerle iletişim düzeyinin geliştirilmesi amacına yönelik olarak eğitimden geçirilmeli ve personelin bu konuda hassasiyet göstermesi sağlanmalıdır.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından uygulanan ön sürvey ve program dışı sürvey uygulamaları neticesinde tespit edilen eksiklikler ile Türk bayraklı gemilere Memorandumlar çerçevesinde gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde tespit edilen eksiklikler arasındaki ilişki sürekli takip edilmelidir.

Türkiye de Bayrak ve Liman Devleti Denetimi yapan LDDU'lar ile diğer ülkelerin LDDU'ları arasında karşılıklı bilgi ve deneyimlerin paylaşımını sağlayacak, uygulamalardaki birlikteliği geliştirecek LDDU değişim programlarıdır.

Türkiye de Bayrak ve Liman Devleti Denetimi yapmakla görevli LDDU'larının eğitimlerinin sürekliliğinin sağlanarak ihtisas sahibi olmalarının sağlanması, LDDU'ların sadece Bayrak ve Liman Devleti Denetimi yapmaktan sorumlu bağımsız bir birim altında görevlendirilerek buna uygun araç- gereçle donatılarak, görev tanımının buna göre yapılması gerekmektedir. LDDU'ların, statüsü ile ilgili olarak yeni düzenlemelerin yapılması daha etkin denetlemeler yapılabilmesi için gerekmektedir. Özellikle, tutuklanma

nedeni MARPOL kaynaklı eksiklikler olan, gemilerimizin sayısındaki yükseklik nedeniyle, Türkiye, taraf olmadığı MARPOL Ek III, Ek IV ve Ek VI olduğu anlaşılmış bu durumdan kaynaklanan sorunların çözülebilmesi için bu eklerin ivedilikle kabul edilmesi yararlı olacaktır.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret Odası gibi kurum ve kuruluşlarca müştereken alınan tedbirlerle, Türk deniz ticaret filosuyla birlikte yabancı bayraklı gemilerde de görev alacak, gemi personelinin eğitim düzeyleri arttırılmalıdır.

Yapılan çalışma sonucunda, ilgili Memorandumlardaki tutuklanmaların en aza indirilmesi için, personelin eğitim seviyesinin geliştirilmesi, yenileme eğitimlerinin yapılması ve şirket politikalarının bu anlamda güncellenmesi önemli olacaktır. Bunun yanı sıra İdarenin de yapacağı denetlemeleri etkin bir şekilde yapmasının faydalı olacağı açıktır.

7. KAYNAKLAR

1. http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=3 Instruction to IMO. 09 Eylül 2009
2. http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=1700 60th anniversary of the adoption of the IMO Convention. 09 Eylül 2009.
3. <http://www.imo.org> Structure. 10 Eylül 2009.
4. Kılıç, O., Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi., Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006.
5. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27108/status-xforuploading18.12.09.xls Status of Conventions by Country. 26 Ağustos 2009.
6. <http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/index.htm> ILO’nun Amacı. 17 Ekim 2009.
7. IMO., 2004. SOLAS (Consolidated Edition) ID110E ISBN 978280141832, London.
8. IMO., 2006. MARPOL (Consolidated Edition) IC520E ISBN 9789280142167, London.
9. <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/egitimnotlari.asp> Denizcilik Müsteşarlığı Denizcilik Uzman Yardımcısı Eğitim Notları. 01 Haziran 2009
10. IMO., 2005. International Conference On Load Lines, 1966, IB701E ISBN 97892801411948, London.
11. IMO., 2001. STCW (Including Amendments 1 and 2) IB938E ISBN 9789280151084, London.
12. IMO., 1970. International Conference on Tonnage Measurement of Ships, 1969, I713E ISBN 9789280110906, London.
13. IMO., 2003. International Conference On Revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, IB904E ISBN 9789280141672, London.
14. http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=156 Flag State Implementation. 01 Haziran 2009

15. Açıkgöz, R., Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi Ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ.,Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007.
16. <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/Uploads%5CT%C3%9CRK%20BAYRAK%20GEM%C4%B0LER%C4%B0N%20DENET%C4%B0M%20FAAL%C4%B0YETLER%C4%B0NE%20%C4%B0L%C4%B0C%5%9EK%C4%B0N%20B%C4%B0LG%C4%B0%20NOTU.pdf> Denizcilik Müsteşarlığı bilgi notu, 14 Kasım 2009.
17. Özçayır, Z., O., Port State Control Second Edition, London, Singapore, LLP 2004.
18. Ocak, Ü.,Y.,Türkiye’de Liman Devleti Denetimlerinin Black Sea Ve Med Mutabakat Muhtıralarının Kapsamında Karşılaştırılmalı Analizi, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi,Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007.
19. http://www.medMoU.org/PSC_Basic_Principles.html PSC Basic Principles. 20 Kasım 2009.
20. Resolution A 21/Res.882Amendments To The Procedures For Port State Control (Resolution A.787(19), IMO Assembly 21st session Agenda item 5, 2000.
21. Resolution A.787(19), Procedures For Port State Control, IMO Assembly, 19th session Agenda item 12, 1995.
22. T.C. Resmi Gazete, Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği. (26120), 26.03.2006
23. MedMoU Memorandum of Understanding on Port State Control, Medsis User Manual, 02.05.2007.
24. <http://www.parisMoU.org> The Memorandum of Understanding (MOU), 1 Ağustos 2009.
25. http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/GenelIstatistikler/istatistik/2007_yili_gemi_denetim_dairesi_raporu.doc Denizcilik Müsteşarlığı, Gemi Denetim Dairesi 2007 yılı raporu, 7 Temmuz 2009.
26. <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid =429c 31e9-ec3d-49d4-bbf9-85f94b9a1a62> DTO Paris MoU Liman Devleti Kontrolü 2008 Yılı Özet Raporu, 20 Ekim 2009.
27. <http://www.parisMoU.org> Port State Control On Course,Report 2005, Paris MoU, On Port State Control, 17 Eylül 2009.
28. <http://www.parisMoU.org> Port State Control On Course,Report 2006, Paris MoU, On Port State Control, 17 Eylül 2009.

29. <http://www.parisMoU.org> Port State Control On Course,Report 2007, Paris MoU, On Port State Control, 17 Eylül 2009.
30. <http://www.parisMoU.org> Port State Control On Course,Report 2008, Paris MoU, On Port State Control, 17 Eylül 2009.
31. <http://www.medMoU.org> Mediterranean MoU, 13 Ekim 2009.
32. <http://www.bsMoU.org>, 13 Ekim 2009.
33. <http://www.acuerdolatino.int.ar>, 13 Ekim 2009.
34. <http://www.tokyo-MoU.org>, 13 Ekim 2009.
35. <http://www.caribbeanMoU.org/index.php>, 13 Ekim 2009.
36. <http://www.ioMoU.org>, 13 Ekim 2009.
37. <http://abujaMoU.org/memorandum.html>, 13 Ekim 2009.
38. http://www.riyadhMoU.org/about_us.asp, 13 Ekim 2009.
39. Büyüköztürk, Ş., Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı İstatistik, Araştırma Deseni, SPSS Uygulamaları ve Yorum, Pegem A Yayıncılık, 7. Baskı, Ankara. 200, 2007.
40. Batu, F., Uygulamalı İstatistik Yöntemler, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Genel Yayın No:179, Fakülte Yayın No:22, Trabzon, 312, 1995.
41. Özdamar, K., SPSS ile Biyoistatistik, Kaan Kitabevi, Yenilenmiş 5. Baskı, Eskişehir, 505, 2003.
42. <http://denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler> Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticaret Filosu İstatistikleri 18 Kasım 2009.
43. Özen, C., Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları ve Türkiye'nin Uyum, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ.,Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007.
44. Yücel, M., E.,Türk Bayrağının Paris MoU'da Beyaz Listeye Geçiş Sürecinde Stratejik Planlamanın Yapılması, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ.,Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2008.
45. Degre,T., 2008. From Black-Grey-White Detention-based Lists of Flags to Black-Grey-White Casualty-based Lists of Categories of Vessels, The Journal of Navigation., 10.17/S0373463308004773.

46. Chiu, R., H., Yuan, C., C. ve Chen, K., K., 2008 The Implementation of Port State Control in Taiwan, Journal of Marine Science and Technology, Vol. 16, No. 3, 207,213.
47. Yavuz, S., Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesabatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler, DPT,Uzmanlık Tezi,Yayın No: DPT: 2667, Ankara, 2003.

8. EKLER

Ek Tablo 1. 2005-2008 yıllarında Med, Black Sea ve paris MoU'larında tutuklanan gemilerde tutuklanan gemilerde tespit edilen E sayıları

YILLAR VE MOU			2005 BLACK SEA MOU	2005 PARIS MOU	2005 MED MOU		2006 PARIS MOU	2006 MED MOU	2007 BLACK SEA MOU	2007 PARIS MOU	2007 MED MOU	2008 BLACK SEA MOU	2008 PARIS MOU	2008 MED MOU	TOPLAM
EKSİKLİK GRUPLARI-TUTUKLANMAYA NEDEN OLMAYAN EKSİKLİK SAYILARI	TOPLAM	E	213	385	22	132	267	21	268	303	166	268	413	97	2555
	ISPS	E		3		2	5		5	7		3	11	5	41
	YÜK ALANLAR I	E	4	2		5	2		6	3	1	3	9	1	36
	ALARM	E		3			2		3				4		12
	ÇALIŞMA AL.	E	9	19		2	12	1	18	12	5	25	19	3	125
	KUMANYA	E	4	14			10			11	4	1	17	1	62
	YAŞAM MAH.	E	11	20	64	8	4		4	10	12	4	24	7	168
	TELSİZ HAB.	E	7	14	2	6	8		16	8	4	14	9		88
	SEVK YRD. MAK.	E	9	33		1	17	2	21	22	13	11	16	14	159
	SOLAS	E	9	15			13	1	4	9	4	6	13	2	76
	YAPISAL EMN.	E	30	37	2	21	24	2	38	12	24	46	40	7	283
	PERSONEL SERT.	E		10		4	7		2	12	5	2	11	3	56
	GEMİ SERT.	E	11	20	1	4	16	1	11	15	7	14	22	3	125
	SEYİR EMN.	E	36	31	7	22	34	5	33	39	39	36	44	29	355
	YANGIN EMN.	E	18	40	7	11	24	2	21	27	12	20	44	11	237
	CAN KURT. A.	E	21	50	4	16	21	2	29	30	11	46	36	7	273
	LOAD LINE	E	9	29	1	6	18		17	31	8	14	28	2	163
	ILO (diğer)	E	11	15	4	4	7	2	5	3	11	1	9	5	77
	ISM	E	12	12		8	17		4	26	1	4	28	3	115
	MARPOL	E	14	26	1	9	30	3	28	27	5	13	27	2	185

Ek Tablo 2. 2005-2008 yıllarında Med, Black Sea ve Paris MoU'larında TGS ve TNE sayıları

YILLAR VE MEMORANDUMLAR			2005 BLACK SEA MOU	2005 PARİS MOU	2005 MED MOU	TOPLAM
EKSİKLİK GRUPLARI -TNE-TGS	TOPLAM	TNE	41	210	39	290
	ISPS	TNE				
		TGS				
	YÜK ALANLARI	TNE	1	3		4
		TGS	1	3		4
	ALARM	TNE		3		3
		TGS		3		3
	ÇALIŞMA AL.	TNE		3		3
		TGS		3		3
	KUMANYA	TNE		3		3
		TGS		3		3
	YAŞAM MAH.	TNE		7	1	8
		TGS		3	1	4
	TELSİZ HAB.	TNE	5	15	3	23
		TGS	3	8	3	14
	SEVK YRD. MAK.	TNE	2	20		22
		TGS	2	12		14
	SOLAS	TNE	1	8		9
		TGS	1	5		6
	YAPISAL EMN.	TNE	4	22	5	31
		TGS	4	12	3	19
	PERSONEL SERT.I	TNE	1	5	8	14
		TGS	1	5	7	13
	GEMİ SERT.	TNE	3	15	4	22
		TGS	3	5	3	11
	SEYİR EMN.	TNE	6	13	3	22
		TGS	4	7	3	14
	YANGIN EMN.	TNE	9	45	3	57
		TGS	8	24	3	35
	CAN KURT. A.	TNE	6	17	2	25
		TGS	5	14	1	20
	LOAD LİNE	TNE	2	6	2	10
		TGS	1	5	2	8
	ILO (diğer)	TNE		4	1	5
		TGS		2	1	3
	ISM	TNE	1	10		11
		TGS	1	6		7
	MARPOL	TNE		16	4	20
		TGS		12	4	16
	TOPLAM TGS		21	46	13	80
	EKSİKLİK BULUNAN GEMİ SAYISI		415	383	49	847
	EKSİKLİK BULUNMAYAN GEMİ MİKTARI		68	214	30	312
	DENETLENEN GEMİ SAYISI		483	597	79	1159

Ek Tablo 2'nin devamı

YILLAR VE MEMORANDUMLAR			2006 BLACK SEA MOU	2006 PARİSMOU	2006 YILI MED MOU	TOPLAM	
EKSİKLİK GRUPLARI -TNE-TGS	TOPLAM	TNE	34	194	32	260	
	ISPS	TNE					
		TGS					
	YÜK ALANLARI	TNE		1		1	
		TGS		1		1	
	ALARM	TNE	1	4		5	
		TGS	1	1		2	
	ÇALIŞMA AL.	TNE	1	2		3	
		TGS	1	2		3	
	KUMANYA	TNE		1		1	
		TGS		1		1	
	YAŞAM MAH.	TNE		4		4	
		TGS		3		3	
	TELSİZ HAB.	TNE		5	2	7	
		TGS		3	2	5	
	SEVK YRD. MAK.	TNE	3	18	1	22	
		TGS	3	8	1	12	
	SOLAS	TNE	3	10	1	14	
		TGS	2	8	1	11	
	YAPISAL EMN.	TNE	3	17	1	21	
		TGS	2	7	1	10	
	PERSONEL SERT.	TNE	2	8	13	23	
		TGS	1	6	10	17	
	GEMİ SERT.	TNE	2	4	7	13	
		TGS	2	4	4	10	
	SEYİR EMN.	TNE	5	11	3	19	
		TGS	4	7	2	13	
	YANGIN EMN.	TNE	6	32	3	41	
		TGS	5	21	2	28	
	CAN KURT. A.	TNE	2	16	1	19	
		TGS	1	10	1	12	
	LOAD LİNE	TNE		4		4	
		TGS		3		3	
	ILO (diğer)	TNE		2		2	
		TGS		1		1	
	ISM	TNE	5	17		22	
		TGS	5	11		16	
	MARPOL	TNE	1	37		38	
		TGS	1	21		22	
	TOPLAM TGS			13	43	15	71
	EKSİKLİK BULUNAN GEMİ SAYISI			483	392	89	964
	EKSİKLİK BULUNMAYAN GEMİ MİKTARI			117	204	69	390
	DENETLENEN GEMİ SAYISI			600	596	158	1354

Ek Tablo 2'nin devamı

YILLAR VE MEMORANDUMLAR			2007 BLACK SEA MOU	2007 PARİSMOU	2007 YILI MED MOU	TOPLAM
EKSİKLİK GRUPLARI -TNE-TGS	TOPLAM	TNE	59	168	49	276
	ISPS	TNE	1			1
		TGS	1			1
	YÜK ALANLARI	TNE		1		1
		TGS		1		1
	ALARM	TNE			1	1
		TGS			1	1
	ÇALIŞMA AL.	TNE	2		1	3
		TGS	1		1	2
	KUMANYA	TNE		6	1	7
		TGS		6	1	7
	YAŞAM MAH.	TNE		1		1
		TGS		1		1
	TELSİZ HAB.	TNE	3	4	2	9
		TGS	2	3	1	6
	SEVK YRD. MAK.	TNE	4	7	1	12
		TGS	3	5	1	9
	SOLAS	TNE	2	5	1	8
		TGS	2	4	1	7
	YAPISAL EMN.	TNE	4	12	1	17
		TGS	4	9	1	14
	PERSONEL SERT.	TNE	1	9	4	14
		TGS	1	7	4	12
	GEMİ SERT.	TNE	12	5	15	32
		TGS	4	5	2	11
	SEYİR EMN.	TNE	2	15	4	21
		TGS	2	9	3	14
	YANGIN EMN.	TNE	12	25	6	43
		TGS	9	19	5	33
	CAN KURT. A.	TNE	6	16	8	30
		TGS	6	9	6	21
	LOAD LİNE	TNE	4	8	1	13
		TGS	3	5	1	9
	ILO (diğer)	TNE			1	1
		TGS			1	1
	ISM	TNE	1	28		29
		TGS	1	18		19
	MARPOL	TNE	6	24	2	32
		TGS	4	14	2	20
	TOPLAM TGS			24	42	17
EKSİKLİK BULUNAN GEMİ SAYISI			576	432	146	1154
EKSİKLİK BULUNMAYAN GEMİ MİKTARI			135	238	122	495
DENETLENEN GEMİ SAYISI			711	670	268	1649

Ek Tablo 2'nin devamı

YILLAR VE MEMORANDUMLAR			2008 BLACK SEA MOU	2008 PARİSMOU	2008 YILI MED MOU	TOPLAM	
EKSİKLİK GRUPLARI -TNE-TGS	TOPLAM	TNE	57	270	58	385	
	ISPS	TNE			2	2	
		TGS			1	1	
	YÜK ALANLARI	TNE	1	6		7	
		TGS	1	2		3	
	ALARM	TNE		3	1	4	
		TGS		3	1	4	
	ÇALIŞMA AL.	TNE	1	5	1	7	
		TGS	1	4	1	6	
	KUMANYA	TNE		1		1	
		TGS		1		1	
	YAŞAM MAH.	TNE		4	5	9	
		TGS		3	3	6	
	TELSİZ HAB.	TNE	1	2	3	6	
		TGS	1	2	2	5	
	SEVK YRD. MAK.	TNE	4	38	7	49	
		TGS	4	16	5	25	
	SOLAS	TNE	2	13		15	
		TGS	1	10		11	
	YAPISAL EMN.	TNE	6	18	9	33	
		TGS	6	9	6	21	
	PERSONEL SERT.	TNE		10		10	
		TGS		7		7	
	GEMİ SERT.	TNE	4	13	3	20	
		TGS	3	8	2	13	
	SEYİR EMN.	TNE	4	24	4	32	
		TGS	3	14	4	21	
	YANGIN EMN.	TNE	21	40	6	67	
		TGS	13	24	4	41	
	CAN KURT. A.	TNE	10	23	9	42	
		TGS	8	15	6	29	
	LOAD LİNE	TNE		9	1	10	
		TGS		6	1	7	
	ILO (diğer)	TNE			1	1	
		TGS			1	1	
	ISM	TNE	2	40	1	43	
		TGS	1	18	1	20	
	MARPOL	TNE	2	21	3	26	
		TGS	2	12	3	17	
	TOPLAM TGS			21	45	17	83
	EKSİKLİK BULUNAN GEMİ SAYISI			551	507	190	1248
	EKSİKLİK BULUNMAYAN GEMİ MİKTARI			204	273	147	624
DENETLENEN GEMİ SAYISI			755	780	337	1872	

ÖZGEÇMİŞ

18 Ağustos 1978 tarihinde Ağrı da doğdu. 1995 yılında Denizli Lisesini ve 2000 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Güverte Bölümünü bitirerek lisans eğitimini tamamladı. 2001-2002 yılları arasında TCG Ertuğrul gemisinde yedek subay olarak askerlik hizmeti tamamladı. 2003 yılından 2005 yılına kadar farklı denizcilik firmalarına ait gemilerde Güverte Zabiti olarak çalıştı. 2005 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Ana Bilim Dalında yüksek lisans eğitimine başladı. Akabinde 2006 yılında T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Çanakkale Bölge Müdürlüğü'nde GSK Uzmanı olarak görev yapmaya başlamış olup halen bu görevi sürdürmektedir. Orta derecede İngilizce bilmektedir. Evli ve bir çocuk babasıdır.