

T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI

**ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ GÖNÜLLÜ
ÜYE DEVLET DENETİM PROGRAMININ (VIMSAS)
VE UYGULAMALARININ İNCELENMESİ**

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

SEVİM GÜLKAYA YILMAZ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

DIŖİLİŖKİLER VE AVRUPA BİRLİĞİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Ekim 2014

T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI

**ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ GÖNÜLLÜ
ÜYE DEVLET DENETİM PROGRAMININ (VIMSAS)
VE UYGULAMALARININ İNCELENMESİ**

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

SEVİM GÜLKAYA YILMAZ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

DIŖİLİŖKİLER VE AVRUPA BİRLİĞİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Ekim 2014

Görev Yaptığı Birim: Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü
Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Sevim GÜLKAYA YILMAZ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “Uluslararası Denizcilik Örgütü Gönüllü Üye Devlet Denetim Programının (VIMSAS) ve Uygulamalarının İncelenmesi” başlıklı tez Bakanlık Sınav Kurulu tarafından kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

.....
Kurul Üyesi

.....
Kurul Üyesi

.....
Kurul Üyesi

.....
Kurul Üyesi

.....
Kurul Üyesi

.....
Kurul Üyesi

.....

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
TABLOLAR.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
GRAFİK LİSTESİ.....	vi
KISALTMALAR.....	vii
I GİRİŞ	1
II GÖNÜLLÜ ÜYE DEVLET DENETİM PROGRAMININ (VIMSAS) GELİŞİM SÜRECİ VE KABUL EDİLMESİ	5
2.1. Bir denetim mekanizmasının geliştirilmesi ihtiyacının nedenleri	5
2.1.1 Uluslararası Denizcilik Standartlarına Uygunluğun Sağlanmasında Rol Oynayanlar.....	6
2.1.2 Bayrak Devleti Kontrollerinin yetersiz olmasına karşı getirilen Liman Devleti Kontrolleri ...	10
2.1.3 IMO Enstrümanlarının Bayrak Devletleri tarafından uygulanmasının gözetimi.....	12
2.1.3.1 STCW Sözleşmesi 95 Değişiklikleri	12
2.1.3.2 Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Code)	13
2.2 VIMSAS'ın Gelişimi	15
2.2.1 FSI Alt Komitesinin kurulması.....	15
2.2.1.1 Bayrak devletin sorumluluklarının devredilmesi.....	16
2.2.1.2 Bayrak devletlerine destek sağlanması	16
2.2.1.3 Özdeğerlendirme Formu (SAF).....	17
2.2.2 IMO Enstrümanlarının etkili bir şekilde uygulanması sorunu	19
2.3 VIMSAS'ın Kabul Edilmesi.....	20
2.3.1 Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı (USOAP).....	20
2.3.2 IMO Model Denetim Programının Kabulü	22
2.3.2.1 Pilot Denetim	25
2.3.2 Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri ile Zorunlu IMO enstrümanlarının Uygulanması Kodunun kabul edilmesi	25
III VIMSAS ÇERÇEVE VE PROSEDÜRLERİ İLE ZORUNLU IMO ENSTRÜMANLARININ UYGULANMASI KODU	27
3.1 Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçevesi ve Prosedürleri	27

3.1.1 VIMSAS'ın Amacı	27
3.1.2 Denetimin İlkeleri	28
3.1.3. Denetimin Kapsamı	30
3.1.4 Sorumluluklar	31
3.1.4.1 Genel Sekreterin Sorumlulukları	32
3.1.4.2 Üye devletin sorumlulukları	32
3.1.4.3 Baş denetçinin sorumlulukları.....	33
3.1.5 Teknik İşbirliği.....	33
3.1.6 Denetim süreci	34
3.1.7 Denetimin Planlanması	36
3.1.7.1 Denetçilerin Seçilmesi ve Denetim Ekibinin Oluşturulması	36
3.1.8 Denetime Hazırlık.....	37
3.1.9 Denetimin Uygulanması	38
3.1.9.1 Açılış Toplantısı.....	38
3.1.9.2 Denetim.....	39
3.1.9.3 Kapanış toplantısı	39
3.1.10 Raporlama	40
3.1.10.1 Ara denetim raporu.....	40
3.1.10.2 Nihai denetim raporu.....	42
3.1.10.3 Özet Denetim Raporu.....	43
3.1.10.4 Başdenetçi Görev Raporu.....	43
3.1.11 Kayıtlar ve İzleme	45
3.2 Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu	45
3.2.1 Ortak Alanlar	47
3.2.1.1 Strateji	47
3.2.1.2 Mevzuat.....	48
3.2.1.3 Bilgi İletimi.....	49
3.2.1.4 Kayıtlar	49
3.2.1.5 İyileştirme.....	49
3.2.2 Bayrak Devletleri	50
3.2.2.1 Uygulama	50

3.2.2.2 Yetkilerin devredilmesi.....	52
3.2.2.3 Yaptırımların Uygulanması.....	54
3.2.2.4 Bayrak Devleti Sörveyörleri.....	57
3.2.2.5 Bayrak devleti incelemeleri.....	59
3.2.2.6 Değerlendirme ve gözden geçirme.....	60
3.2.3 Kıyı Devletleri.....	61
3.2.3.1 Uygulama.....	62
3.2.3.2 Yaptırımların Uygulanması.....	62
3.2.3.3 Değerlendirme ve Gözden Geçirme.....	63
3.2.4 Liman Devletleri.....	63
3.2.4.1 Uygulama.....	64
3.2.4.2 Yaptırımların Uygulanması.....	65
3.2.4.3 Değerlendirme ve gözden geçirme.....	66
IV GERÇEKLEŞTİRİLEN GÖNÜLLÜ IMO ÜYE DEVLET DENETİMLERİNE İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRMELER.....	67
4.1 Ortak Alanlar.....	73
4.2 Bayrak devletleri.....	78
4.3 Kıyı Devletleri.....	84
4.4 Liman Devletleri.....	86
4.5 Zorunlu IMO Enstrümanları.....	88
V. DENETİMİN ZORUNLU OLMASI.....	94
5.1 Zorunlu Enstrümanlara Getirilen Değişiklikler.....	96
5.2 Zorunlu denetime ilişkin devam eden hazırlık çalışmaları.....	100
5.2.1 Denetçilerin Belirlenmesi.....	102
5.3 IMO Enstrümanlarını Uygulanması Kodu ve Denetim Standardının Geliştirilmesi.....	104
5.3.1 Kod'a Getirilen Değişiklikler.....	104
5.3.1.1 Ortak Alanlar.....	107
5.3.1.2 Bayrak Devletleri.....	107
5.3.1.3 Kıyı Devletleri.....	110
5.3.1.4 Liman Devletleri.....	111
5.4 Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürlerine Getirilen Değişiklikler.....	112
5.4.1.1 İlkeler.....	114

5.4.1.2 Kapsam	115
5.4.1.3 Sorumluluklar	116
5.4.2 IMO Üye Devlet Denetimi Prosedürleri	116
5.4.2.1 Denetin Planlaması	117
5.4.2.2. Denetim süreci	118
5.4.2.3. Raporlama ve Gizlilik	119
5.4.2.4. Üye devletin düzeltici faaliyet planı	122
5.4.2.5 Denetim sonrası izleme	123
5.4.2.6 Kayıtlar	124
5.5 Geçiş Düzenlemeleri	124
5.6 Denetçi El Kitabının Gözden Geçirilmesi	125
5.7 Zorunlu Denetim Sonucunda Uygulanabilecek Yaptırımlara ilişkin Değerlendirme	126
VI. TÜRKİYE’NİN VIMSAS DENEYİMİ	129
6.1 Başvuru Süreci	129
6.2 Hazırlık Süreci	130
6.2.1 Türkiye’nin IMO Stratejisi	130
6.2.1.1 Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi (PERGE)	132
6.2.1.2 Denizcilik Koordinasyon Komisyonu	134
6.2.2 Mevzuata ilişkin çalışmalar	135
6.2.2.1 IMO Enstrümanlarına taraf olma süreci	136
6.2.2.2 Zorunlu IMO Enstrümanlarına taraf olma çalışmaları	138
6.2.2.3 IMO Tavsiye Kararlarının İç Hukuka Aktarılması Çalışmaları	140
6.2.3 Hazırlık Deneti	142
6.3. Türkiye’nin VIMSAS Denetimi	146
6.3.1 Tespit Edilen Uygunsuzluk	147
6.3.2 Tespit Edilen Gözlem	148
6.3.3 Tespit Edilen Olumlu Gelişme Alanları	148
6.3.4 Tespit edilen iyileştirme alanları	150
6.4 Türkiye’nin Gönüllü IMO Denetimine İlişkin Değerlendirmeler	151
6.4.1 IMO Mevzuatının iç hukukumuza aktarılması çalışmaları için bir öneri	157
VII. ANKET ÇALIŞMASI	160

7.1. Giriş	160
7.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları.....	160
7.3. Araştırmanın Yöntemi	160
7.4 Anket Analizi.....	161
7.5 Genel Değerlendirme	169
VIII. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	171
KAYNAKÇA.....	182
ÖZGEÇMİŞ	188

ÖNSÖZ

Bu çalışmada bana büyük desteği olan tüm arkadaşlarıma ve diğer herkese, özellikle tezin yazılmasında kendisine vakit ayıramadığım eşime ve oğluma teşekkürü borç bilirim. Bu çalışmanın, denizciliğe ilişkin uluslararası standartların iç hukukumuza aktarılarak tam ve etkili bir şekilde uygulanması suretiyle denizcilik sektörümüzün dünyadaki prestijinin artmasına katkıda bulunmasını temenni ederim.

ÖZET

Birleşmiş Milletlerin ihtisas kuruluşlarından biri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) denizde can ve mal emniyetinin ve güvenliğin sağlanması ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla kurulmuştur. IMO, bu amacına yönelik olarak denizcilik sektörüne ilişkin uluslararası standartları belirlemektedir. Ancak yaptırım gücü olmayan IMO'nun bu hedefini gerçekleştirmesi, çıkarmış olduğu enstrümanlarındaki hükümlerin tüm üye devletler tarafından tam ve etkili bir şekilde uygulanmasına bağlıdır. IMO, geliştirmiş olduğu standartların tüm üye ülkeler tarafından ne derecede uygulandığını kapsamlı ve objektif bir şekilde değerlendirmek için yöntem arayışına girmiş ve bunun sonucu olarak bir denetim programını uygulamaya koymuştur. Gönüllülük esasına dayalı olarak başlatmış olduğu bu denetimi zorunlu hale getirmeye karar vermiştir.

Bu çalışmada, IMO Gönüllü Üye Devlet Denetim Programının (VIMSAS) ortaya çıkmasına zemin hazırlayan unsurlar tartışılarak, denetim programının geliştirilmesi, uygulanması ve zorunlu olması süreci hakkında bilgiler verilmiştir. Bugüne kadar gerçekleştirilen gönüllü denetimlerin raporları esas alınarak hazırlanan konsolide denetim özet raporlarına ilişkin analizler incelenerek, tespit edilen en sık bulgu örneklerine yer verilmiştir. Türkiye'nin geçirmiş olduğu gönüllü denetim programına ilişkin olarak nihai rapor incelenmiş, denetimin ülkemize kazandırdığı faydalar, çıkarılabilecek dersler tartışılmıştır. Bu denetime ilişkin olarak yapılan anket çalışması ile Türkiye'nin denetimine ilişkin bir değerlendirme yapılmıştır. Zorunlu denetime yönelik olarak IMO mevzuatının yakından takip edilmesi ve uygulanmasında ülkemizin en temel sıkıntısını teşkil eden mevzuata taraf olma ve iç hukukumuzda aktarma sürecinde Bakanlığımız çalışmalarına ilişkin bir öneri getirilmiştir.

ABSTRACT

The International Maritime Organization (IMO), a specialized agency of the United Nations, is established with a sole aim to ensure safety and security at sea and prevent marine pollution by ships. In pursuit of this aim, IMO sets global standards for international shipping industry. However, the enforcement of IMO's regulatory framework depends upon the Governments of Member Parties. They have to enact appropriate national legislation to implement these standards effectively. In search of a method to assess to what extent the member states enforce and implement its instruments, IMO developed an audit scheme. The audit scheme which was voluntary in the first place is now in the process of institutionalization by IMO.

This study discusses the elements paving the way for the introduction of Voluntary IMO Member State Audit Scheme (VIMSAS) and provides information on development, implementation and institutionalization process of the audit scheme. Also the analyses of consolidated audit summary reports published so far are examined and examples of findings for each audit area are presented. Based on the final report, Turkey's voluntary audit is assessed in terms of the benefits obtained and the lessons that might be taken. An analysis of VIMSAS that Turkey underwent has been made depending on a questionnaire presented to personnel of the Maritime Administration. Furthermore, a suggestion is made for works of Maritime Administration of Turkey with regard to process of transposition of IMO instruments into our national legislation, which poses the main problem for Turkey in keeping up with and implementation of IMO's standards.

TABLÖLAR

Tablo 1. CASR incelemelerine ilişkin genel bilgiler	69
Tablo 2. IMO Üye Devlet Denetim Programının kurumsallaştırılmasına yönelik faaliyet takvimi	95
Tablo 3. III Kod ve Denetim zorunlu olmasına yönelik yol haritası	99
Tablo 4. Taraf Olduğumuz Zorunlu IMO Enstrümanları	140
Tablo 5. Ankete ilişkin % ve frekans tablosu	161

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1:	Denetim süreci.....	35
Şekil 2:	Denetim ara raporunun hazırlanması.....	42
Şekil 3:	Denetim raporlarının hazırlanması süreci.....	44

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1:	Kod'un bölümlerine göre bulguların yüzdeler dağılımı.....	70
Grafik 2:	Her bir incelemeye ilişkin bulguların (FSI 18/INF.7, FSI 20/INF.16 ve III 1/INF.23) Kod'un bölümlerine göre dağılımı.....	71
Grafik 3:	Kod'un bölümlerine göre her bir CASR incelemesine ilişkin olarak denetim başına düşen ortalama bulgu sayısı.....	72
Grafik 4:	Kod'un bölümlerine göre uygunsuzluk ve gözlemlerin dağılımı.....	73
Grafik 5:	Kod'un Ortak Alanlar bölümü kapsamındaki bulguların sayısı.....	73
Grafik 6:	Kod'un Bayrak Devletleri bölümü kapsamındaki bulguların sayısı.....	78
Grafik 7:	Kod kapsamında Kıyı Devletleri bölümü kapsamındaki bulguların sayısı.....	84
Grafik 8:	Kod'un Liman devletleri bölümü kapsamındaki bulguların sayısı.....	86
Grafik 9:	Zorunlu IMO enstrümanlarına göre uygunsuzlukların dağılımı.....	88
Grafik 10:	Zorunlu IMO enstrümanlarına göre uygunsuzlukların dağılımı.....	88
Grafik 11:	SOLAS 1974 Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı.....	90
Grafik 12:	MARPOL Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı.....	91
Grafik 13:	STCW 1978 Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı.....	92
Grafik 14:	LL 1966, COLREG 1972 ve TONNAGE 1969 Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı.....	93
Grafik 15:	Anket çalışması 1. Soru.....	161
Grafik 16:	Anket çalışması 2. Soru.....	163
Grafik 17:	Anket çalışması 3. Soru.....	164
Grafik 18:	Anket çalışması 4. Soru.....	165
Grafik 19:	Anket çalışması 5. Soru.....	165
Grafik 20:	Anket çalışması 6. Soru.....	166
Grafik 21:	Anket çalışması 7. Soru.....	167
Grafik 22:	Anket çalışması 8. Soru.....	168

KISALTMALAR

ASR	Denetim Özet Raporu
AtoN	Seyir Yardımcıları
BM	Birleşmiş Milletler
CASR	Konsolide Denetim Özet Raporu
COLREG 72	1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme
DİAB GM	Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü
DKK	Denizcilik Koordinasyon Komisyonu
DPA	Karada Yetkilendirilmiş Kişi
FSI	Bayrak Devleti Uygulamaları
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
III CODE	IMO Enstrümanlarını Uygulanması Kodu
IMCO	Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Örgütü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMO PERGE	IMO Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi
IMSAS	Üye Devlet Denetim Programı
ISM CODE	Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu
JWG	Ortak Çalışma Grubu
JWGMSA	Üye Devlet Denetim Programı İçin Ortak Çalışma Grubu
Kod	Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu
LL 66	1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi
MARPOL 73/78	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme

MoC	İşbirliği Anlaşması
MoU	Mutabakat Zaptı
PAQ	Denetim Öncesi Anket
PSC	Liman Devleti Kontrolü
RO	Yetkilendirilmiş Kuruluş
SAF	Özdeğerlendirme Formu
SAR	Arama Kurtarma
SOLAS 1974	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
SOTAS	Seyir Yardımcıları Otomatik Tanımlama Sistemi
STCW 1978	1978 Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
STEP	Sertifikalı Teknik Eğitim Programı
TONNAGE 69	1969 Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi
UDFKK	Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu
VIMSAS	Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı

I GİRİŞ

Birleşmiş Milletlerin (BM) ihtisas kuruluşlarından biri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), uluslararası denizcilik sektörünü düzenleyen bir örgüt olarak kurulmuştur. Örgütün temel amacı ve sorumluluğu, denizde can ve mal emniyetini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemektir. IMO bu hedefini yerine getirmek amacıyla, uluslararası sularda seyreden gemiler için küresel standartları belirleyen çeşitli enstrümanlar (Sözleşme, Kod, Kural ve Kararlar) çıkarmaktadır.¹ Ancak, denizcilik sektöründe mevzuat çerçevesi oldukça karmaşıktır ve uluslararası niteliğe sahip olması nedeniyle çıkarılan bu mevzuatın uygulanmasına ilişkin yaptırımlar zayıf olabilmektedir.²

Yaptırım gücü bulunmayan IMO, bu standartların uygulanması hususunu üye devletlerin iyi niyetine bırakmıştır.³ Bir üye devletin uluslararası denizcilik sözleşmelerine taraf olması, bu sözleşmelerin hükümlerini tam anlamıyla uyguladığı anlamına gelmemektedir. Bu nedenle üye ülkelerin, söz konusu enstrümanlara taraf olmaları ve kendi ulusal mevzuatlarına aktarmak suretiyle uygulamaları gerekmektedir. Ancak uygulamada üye ülkelerden bazıları IMO enstrümanlarını iç hukuklarına dahil etmeye ve uygulamaya çalışırken, bazı üye devletler ise taraf olmalarına rağmen iç hukuk sistemine dahil edilmesinde ve hükümlerini yerine getirmede zorluklarla karşılaşmaktadır. Sonuç olarak, IMO enstrümanları üye devletler tarafından tutarlı bir şekilde uygulanmamaktadır.

Bayrak devleti Uygulamaları (FSI) Alt Komitesinin kurulmasının temel amaçlarından birisi de IMO'nun belirlemiş olduğu uluslararası standartlara uyum ve uygulama derecesinin görülmek istenmesidir. 1992 yılında kurulan Alt Komite ilk toplantılarından itibaren IMO enstrümanlarının taraf devletlerce gerektiği şekilde uygulanmasına yardımcı olunmasına yönelik çalışmalar yürütmüştür. Bayrak devletlerinin performanslarının etkili olarak ölçülmesine ilişkin ilk girişim olan "Özdeğerlendirme Formu" (SAF) uygulaması 1998

¹ <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

² Knapp S. ve Franses P.H. (2009), "Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?", Econometric Institute Report 2009-03, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam, s.1.

³ Afriyie K.A. (2007), "An analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", World Maritime University, Malmö, Sweden, s. 12.

yılında kabul edilerek bir Sirküler ile yayımlanmıştır.⁴ Ardından Şubat 2000 tarihinde “Bayrak Devleti Performansının Özdeğerlendirmesi” konulu A.881(21) sayılı Genel Kurul kararı kabul edilmiştir. Gönüllülük esasına dayalı olan bu uygulama istenilen ölçüde başarılı olamamış olup, üye ülkelerden sadece 53’ü SAF formunu doldurmuştur.⁵ Türkiye, SAF formunu doldurmamıştır.

SAF uygulamasının istenilen başarıyı sağlamaması üzerine, IMO sözleşmelerinin üye ülkelere ne derecede uygulandığını kapsamlı ve objektif bir şekilde değerlendirmek için arayışlarını sürdürmüş, BM çatısındaki kardeş kuruluş olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından uygulanan Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı (USOAP) isimli denetim uygulamasını rehber alarak Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programını (VIMSAS) geliştirmiştir. VIMSAS, IMO Genel Kurulu tarafından Kasım 2003 yılında yapılan 23. toplantısında A.946(23) Sayılı ve “Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı’nın Tesis Edilmesi” başlıklı kararın kabulü ile başlatılmış olup, IMO üyesi devletlerin taraf oldukları IMO zorunlu enstrümanları ile bunlara bağlı tavsiye kararlarına uyumunun ne derecede olduğunun görülmesini amaçlayan bir dış denetim programıdır.

Denetim programının faydaları arasında; eksikliklerin görülerek kapasite geliştirme konusunda önceliklerin tayin edilmesi, eksik hususlarda IMO tarafından teknik bir yardıma ihtiyaç duyulup duyulmadığının anlaşılması, performansın artırılması için hedefe yönelik çalışma yapılması imkanını sağlaması, üye ülkelerin kendi eksiklerini gidermek üzere gerekli mali, idari, lojistik kaynakları ve insan kaynağını temin ederek kapasitelerini artırma yoluna gitmelerini sağlaması, değişik ülkelerde tekrarlanan eksikliklerin görülerek IMO enstrümanlarında uygulaması zor kısımların meydana çıkması ve IMO’nun standart geliştirme sisteminin bu sayede değerlendirilmesine imkan tanınması yer almaktadır.

⁴ IMO MSC/Circ.889 – MEPC/Circ.353 (1998), “Self Assessment of Flag State Performance”, IMO, Londra

⁵ Marten-Castex B. (2004), “The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation; An Overview (2003-upto and including FSI 11)”, s.6

Bugüne kadar 85 üye devlet VIMSAS için gönüllü olmuş ve 2014 yılı itibariyle bu ülkelerden Türkiye’de dahil olmak üzere 67’si denetimden geçmiştir⁶. IMO Genel Kurulunun 2009 yılında gerçekleştirilen 26. Oturumunda A.1018(26) sayılı “Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programının Daha Fazla Geliştirilmesi” hakkındaki karar kabul edilmiş ve bu karar ile denetim programının aşamalı olarak kurumsallaştırılmasına yani zorunlu olmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda, denetimin zorunlulaştırılması için yapılacak bir takvim belirlenmiştir. Bu takvime göre, denetim programının 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren zorunlu olmasına karar verilmiştir.

Bu çalışmada, IMO’nun denizde emniyet ve güvenliğin sağlanarak deniz çevresini korumak üzere belirlemiş olduğu uluslararası denizcilik standartlarının üye devletler tarafından ne ölçüde uygulandığını değerlendirmek üzere geliştirdiği Gönüllü IMO Üye Devlet Programının gelişimi ve uygulanması hakkında bilgi verilecek, örnek denetim olarak ülkemizin Ekim 2013 tarihinde geçirdiği denetim incelenecek ve bugüne kadar yapılmış olan denetimlerin sonuçlarına ilişkin genel analizlere yer verilecektir. Ayrıca, 2016 yılında zorunlu olması öngörülen denetim programına ilişkin sürdürülen çalışmalar, gönüllü denetimden farklı olarak getirilen uygulamalar hakkında bilgi verilecektir.

Bu çerçevede, çalışma genel olarak kaynak taraması, gönüllü denetim programının geliştirilerek kabul edilmesinden zorunlu olması sürecine kadar yapılan çalışmalarını takip etmek amacıyla IMO’nun çalışma grubu, alt komite, komite, Konsey ve Genel Kurul toplantı dokümanlarının, kararlarının ve IMO mevzuatının incelenmesi, Türkiye’nin VIMSAS denetimine ilişkin nihai raporun değerlendirilmesi ve zorunlu denetime yönelik olarak ülkemizin en temel sıkıntısını teşkil eden IMO mevzuatının yakından takip edilmesi ve uygulanmasına ilişkin mevzuata taraf olma ve iç hukukumuza aktarılma sürecine ilişkin bir önerinin getirilmesi, ülkemizce geçirilen VIMSAS denetimine ilişkin bir anket çalışmasının gerçekleştirilmesi yöntemleriyle hazırlanmıştır. Çalışma yedi bölüm ve sonuçtan oluşmaktadır.

⁶ IMO Konsey, 113. Oturumu, 2 Ekim 2014 tarihli ve (C 113/5) numaralı doküman, “Progress Report to the Implementation of the Audit Scheme”, IMO, Londra, s.1

Çalışmanın birinci ve ikinci bölümünde, denetim ihtiyacının ortaya çıkışı, amacı, denetim programının geliştirilmesine zemin hazırlayan unsurlar, VIMSAS'ın tarihsel gelişimi ve kabul edilmesi hakkında bilgi verilmektedir. Çalışmanın üçüncü bölümünde denetimin stratejisini oluşturan VIMSAS Çerçevesi ve başvuru-hazırlık aşamasından raporlama aşamasına kadar süren denetimin uygulanma sürecini açıklayan VIMSAS Prosedürleri ve denetim standardını oluşturan Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na yer verilmiştir. Dördüncü bölüm, gerçekleştirilmiş olan gönüllü denetimlerin özet raporları esas alınarak hazırlanan konsolide denetim özet raporlarına (CASR) ilişkin yapılan analizleri içermekte, denetim kapsamındaki her bir sorumluluk alanına ilişkin örnek bulgulara yer verilmektedir. Beşinci bölümde, IMO denetimin zorunlu olmasına ilişkin olarak IMO nezdinde yürütülen çalışmalardan ve gelinen son aşamadan bahsedilmiş ve denetimin zorunlu olmasıyla birlikte söz konusu olabilecek yaptırımlar değerlendirilmiştir. Altıncı bölümde, ülkemizin VIMSAS tecrübesi anlatılarak, nihai raporun bir değerlendirmesi yapılmıştır. Denetime hazırlık çalışmaları ve tecrübe edilen denetim neticesinde en göze çarpan ders olarak ülkemizin IMO mevzuatını güncel bir şekilde takip ederek ulusal hukukuna aktarması sürecine ilişkin bir öneri sunulmuştur. Son olarak yedinci bölümde, Türkiye'nin VIMSAS denetimi tecrübesi ve denizcilik mevzuatı hakkında yapılan anket çalışmasına yer verilmiş ve elde edilen veriler değerlendirilmiştir. Sonuç bölümünde ise, genel olarak bu çalışmada elde edilen sonuçlar anlatılmış ve bazı öneriler sunulmuştur.

II GÖNÜLLÜ ÜYE DEVLET DENETİM PROGRAMININ (VIMSAS) GELİŞİM SÜRECİ VE KABUL EDİLMESİ

2.1. Bir denetim mekanizmasının geliştirilmesi ihtiyacının nedenleri

IMO, denizcilik sektörünü düzenlemek amacıyla çeşitli uluslararası enstrümanlar çıkarmaktadır. Ancak yaptırım gücü olmayan bir örgüttür ve üyelerinin performansını doğrudan izleyememektedir.⁷ IMO Sözleşmesinin 2. Maddesinde IMO'nun görevleri tanımlanmıştır. Buna göre IMO'nun görevleri, Sözleşmenin birinci maddesinde yer alan Örgütün amaçlarını gerçekleştirmek üzere tavsiyelerde bulunma; sözleşme, anlaşma ve ilgili diğer enstrümanları hazırlayarak bunları ülkelere ve hükümetlerarası örgütlere tavsiye etme; üyeler arasında istişareleri ve görüş alışverişinde bulunmayı sağlamak üzere bir mekanizma tesis etme ve örgüt bünyesinde teknik işbirliğini kolaylaştırmayı içermektedir.⁸ İlgili maddede görüldüğü üzere, Örgütün herhangi bir yaptırım gücü bulunmamaktadır, sözleşme ve diğer enstrümanları çıkararak ülkelere tavsiye edebilmektedir.

IMO'ya üye olan ülkelerin IMO'nun çıkarmış olduğu bu enstrümanları kendi ulusal mevzuatlarına aktarmak suretiyle, enstrümanların takibini, kontrolünü ve uygulanmasını sağlaması gerekmektedir. Ne yazık ki bir Taraf Devletin uluslararası denizcilik sözleşmelerini onaylamış olması, onun bu sözleşmelerin hükümlerini uygun şekilde uyguladığı anlamına gelmemektedir. Akit Devletlerin, IMO sözleşmelerini uygulama kabiliyetleri bakımından birbirinden farklılık gösterdiği de açık bir gerçektir.⁹ Diğer bir ifadeyle, IMO enstrümanları üye devletler tarafından tutarlı bir şekilde uygulanmamaktadır.

Denizcilik sektöründe rol oynayan çeşitli aktörler bulunmaktadır. Bu aktörlerden birincisi, IMO standartlarının gereken şekilde uygulanmasını sağlayan ve Akit Devlet adına hareket eden denizcilik idaresidir. Diğer aktörler ise yetkilendirilmiş kuruluşlar, gemi

⁷ Knapp S. ve Franses P.H. (2009), "Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?", Econometric Institute Report 2009-03, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam, s.1.

⁸ Convention on the International Maritime Organization, Part I, Article 2.

⁹ Afriye Kwaku Anthony, An Analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, World Maritime University, Malmö, Sweden, Yüksek Lisans Tezi, 2007, s.11

sahipleri, gemiadamları, eğitim kurumları, sigorta şirketleri, kiraya verenler (charterer) ve tersanelerdir.¹⁰

Aktörlerin çeşitliliği dikkate alındığında, denizciliğin kontrol edilmesi ve düzenlenmesi doğal olarak zorlu bir görev haline almıştır. Her bir aktörün dikkate alınması gereken bir menfaati vardır ve tüm aktörleri memnun etme çabası sırasında menfaat çatışması ortaya çıkmaktadır. Menfaatlerin çatışması dünyadaki deniz filosunun standartlarını olumsuz şekilde etkilemektedir.¹¹ S.Knapp ve P.H. Franses (2006) tarafından belirtildiği üzere, aktörler arasındaki güvensizlik her türlü teftiş ve denetim uygulamalarını ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucu olarak yasal ve endüstri kaynaklı yapılan teftişler birbiriyle çakışmaktadır.¹² Bu nedenle, dünya genelindeki gemilerin gereksiz yere ve tekrar tekrar denetime tabi tutulmasını engellemek amacıyla ortak bir denetim programının geliştirilmesi gerekli hale gelmiştir.

2.1.1 Uluslararası Denizcilik Standartlarına Uygunluğun Sağlanmasında Rol Oynayanlar:

Denizcilik sektöründe uluslararası standartların düzenlenmesi, uygulanması ve bunlara uygunluğun sağlanmasında rol oynayan aktörler ve bu aktörlerin görevleri şu şekildedir:¹³

1. IMO: gemiler ve denizcilik faaliyetlerine yönelik olarak teknik emniyet, güvenlik ve kirliliğin önlenmesi standartlarını geliştirmekle yükümlüdür.
2. Devletler: IMO'nun çıkarmış olduğu bu standartları uygulamakla yükümlüdürler.
3. Yetkilendirilmiş Kuruluşlar: hükümetlerin kendilerine devretmiş olduğu yasal görevleri ifa ederken tarafsız davranmak ve gereken özeni göstermekle yükümlüdürler.
4. Denizcilik Şirketleri: aynı standartların her bir gemi için tutarlı bir şekilde uygulanmasından sorumludurlar.

¹⁰ İbid., s.9

¹¹ İbid.

¹² Knapp S. ve Franses P.H. (2006), "Analysis of the Maritime Inspection Regimes – Are ships over-inspected?", Econometric Institute Report 2006-30, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam, s.26.

¹³ Barchue L.D. (2005), "Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.1.
<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Documents/Voluntary.pdf>

5. Gemiadamları: gemilere uygulanan çeşitli emniyet ve güvenlik tedbirleri ve kirliliği önlemeye yönelik tedbirleri faaliyete geçirmekle yükümlüdür.

Bu aktörlerden hükümetlerin/bayrak devletlerinin, çeşitli denizcilik antlaşmaları çerçevesinde, bu antlaşmaların hükümlerine uygunluğun sağlanması amacıyla düzenlemeler yapma ve uygulama sorumlulukları vardır. Ancak bu antlaşmaların bazıları bayrak devletlerine yasal yükümlülüklerini devretmeleri bakımından kontrolsüz yetki vermekte ve ayrıca antlaşmalarda yer alan “İdarenin takdirine bağlıdır” ifadesi ile denklik ve muafiyet hükümleri, devletlerin kendi denizcilik standartlarını oluşturmalarında onlara fazladan özgürlük tanımaktadır. Sonuç olarak, uluslararası denizcilik antlaşmalarını uygulamak amacıyla çıkarılan ulusal kanunlar büyük farklılıklar arz etmekte ve bunun neticesinde;¹⁴

- Yasal yükümlülüklerin bir kısmı veya tamamı devlet dışı kuruluşlara devredilmekte,
- Uygulama ve icra düzeylerinde farklılıklar oluşmakta,
- Devletin hesap verme sorumluluğunun olmaması, gemileri siciline kaydetme işini devletler için cazip ve meşru kılmakta ve
- Standart bir bayrak devleti uygulamasının olmaması nedeniyle bazı gemi sahipleri büyük ekonomik avantajlar sağlamaktadır.

Ayrıca bayrak devletleri, aralarında bulunan rekabet nedeniyle kendi bayraklarını taşımaya yetkili gemilerin uluslararası sözleşmelere uygun olmasını sağlamakla ilgili esas sorumluluklarını bazen göz ardı etmekte ve bunları sıkı bir şekilde uygulamamaktadır.¹⁵

Yetkilendirilmiş Kuruluşlar, bayrak devletleri adına hareket ettiklerinden devletin uygulama mekanizmasının bir bölümünü oluşturmaktadır. Ticari baskılar, yetkilendirilmiş kuruluşların bayrak devleti adına yerine getirmiş oldukları belge düzenleme ve denetleme rolleri ile gemi sahibi/müşterilerle olan ticari ilişkileri arasındaki uyuşmazlığı arttırmaktadır. Aynı zamanda klas kuruluşu olan yetkilendirilmiş kuruluşlar söz konusu olduğunda ise, klas kurallarını karşılamayan bir gemi için verilen en büyük ceza klas kaybıdır. Klas

¹⁴ İbid., s.2

¹⁵ Afriye Kwaku Anthony, An Analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, World Maritime University, Malmö, Sweden, Yüksek Lisans Tezi, 2007, s.12

anlaşmalarının genel kabul görmüş transfer koşullarının olmadığı durumlarda, gemiyi klasına alan klas kuruluşunun geminin transferi esnasında kalan mevcut sorunlara ilişkin sorumluluğu alarak, sorunu gidermeye yönelik faaliyette bulunmasını sağlayacak bir mekanizma bulunmamaktadır.¹⁶

Bunun yanı sıra, SOLAS Sözleşmesinin Bölüm XI-1, Kural 1 Deniz Emniyetini Arttırmaya yönelik Özel Tedbirler” başlığı altında zorunlu gerekler olarak “İdare adına hareket eden kuruluşların yetkilendirilmesi hakkında rehber” konulu A.739(18) sayılı karar ile “İdare adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluşların sörvey ve belgelendirme görevlerine ilişkin koşullar” hakkındaki A.789(19) sayılı kararın eklenmesi henüz arzu edilen sonuçları doğurmamıştı. SOLAS Sözleşmesine taraf olan devletlerin bahse konu kural uyarınca yetki verdiği yetkilendirilmiş kuruluşları düzenli olarak IMO’ya bildirmesi gerekmektedir, ancak bu kararlara ait hükümlerin Taraflar ve yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından uygulanıp uygulanmadığını teyit edecek bağımsız bir mekanizma bulunmamaktaydı. Sonuç olarak, yetkilendirilmiş kuruluşların sorumlulukları, yeterliliği ve uluslararası camiaya karşı sorumlulukları hakkında belirgin bir evrensel anlayış yoktu.¹⁷

Bayrak devletleri denizde emniyetin sağlanması için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür, bunlar içerisinde gemi personelinin istihdamı, çalışma koşulları, personelin eğitilmesi, geminin inşası, ekipmanları, denize elverişliliği, işaretlerin kullanılması, iletişimin sağlanması, çatışmanın önlenmesi gibi hususlar yer almaktadır. Ancak bir geminin emniyetli ve kirliliğe neden olmaksızın faaliyet göstermesine ilişkin nihai sorumluluk gemi sahibine aittir.¹⁸ Son yıllarda birçok deniz taşımacılığı sektöründe yaşanan tonaj aşımı ve buna bağlı olarak taşıma ücretinin memnun edici düzeyde olmaması ve artan rekabete bağlı olarak gemi sahipleri gemi işletim maliyetlerinden kısmının yollarını araştırmaya başlamıştır. Bu arayışlar çoğu durumda geminin emniyeti ve yönetimine ilişkin masraflarda kesinti yapılmasını içermiştir; düzenleyici mercilerin (bayrak devletleri ve onların adına hareket eden klas

¹⁶ Barchue L.D. (2005): “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.3.

¹⁷ İbid.

¹⁸ OECD Working Papers (1996): “Competitive Advantages Obtained by Some Shipowners as a Result of Non-observance of Applicable International Rules and Standards” Volume IV, No.2, Paris, s.5

kuruluşları, liman devletleri) emniyet kontrollerini etkili bir şekilde gerçekleştirmemesi bazı gemi sahiplerinin standardın altındaki gemileri işletmelerine imkan sağlamıştır.¹⁹

IMO, gemilerin emniyetli yönetimini ve işletilmesini sağlamak ve kirliliği önlemek için bir standart oluşturmak amacıyla A.741(18) sayılı karar ile Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirliliğin Önlenmesine yönelik Uluslararası Yönetim Kodu'nu (ISM Kod) kabul etmiştir²⁰. ISM Kod'un gerektiği şekilde uygulanması birçok standardın altındaki geminin ortadan kaldırılmasına ve denizcilik şirketleri arasında eşit şartlarda rekabetin sağlanmasına imkan sağlayacaktır.²¹

Aktörlerin diğer bölümünü ise gemi sahipleri, şirketler ve gemi işletmecileri oluşturmaktadır. Geleneksel “gemi sahibi”nden “varlık yöneticisi”ne geçiş ile beraber geminin çıplak veya mürettebatıyla beraber kiralanması, geminin süreli olarak kiralanması (time charter), tekyönlü sefer (single voyage) veya spot kiralama (spot charter) ve tek gemi şirketlerinin ortaya çıkması ile geminin nihai sorumluluğunun kimde olduğunu tespit etmek daha da güçleşmiştir. ISM Kodun çıkarılmasıyla beraber, gemi sahipliği ve işletmenliği kavramları tek bir “şirket” terimi altında toplamış olsa da, yine de düzenleme ve yaptırım uygulama rejiminde temel aktörler olan hükümetlerin, tanınmış kuruluşların ve şirketlerin kendi davranışlarından tamamen sorumsuz olmasına imkan sağlayan boşluklar bulunmaktadır.²²

ISM Kod, denizcilik şirketleri ile ilgili sorunlara değinirken, 1978 STCW Sözleşmesine getirilen 1995 değişiklikleri gemiadamlarının eğitimi ve gemideki görevleri ile ilgili yeterlik sorunlarına değinmekte ve “Beyaz Liste” uygulaması ile Sözleşmeye taraf devletler arasındaki hesapverilebilirlik sorununa çözüm getirmeye çalışmaktadır.²³ Ancak

¹⁹ İbid.

²⁰ 1993 yılında A.741(18) sayılı karar ile kabul edilmiştir. 1998 yılında zorunlu hale gelmiştir.

²¹ OECD Working Papers (1996), “Competitive Advantages Obtained by Some Shipowners as a Result of Non-observance of Applicable International Rules and Standards” Volume IV, No.2, Paris, s.22.

²² Barchue L.D. (2005), “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.2.

²³ İbid. s.2-3

yine de üye devletlerin uluslararası denizcilik sözleşmelerinin uygulanmasındaki rolünün gözden geçirilmesine ilişkin genel bir yaklaşıma ihtiyaç vardı.

2.1.2 Bayrak Devleti Kontrollerinin yetersiz olmasına karşı getirilen Liman Devleti Kontrolleri

Denizcilik sektörünün ana düzenleyici organını IMO oluşturmaktadır. IMO, denizde emniyeti sağlamak ve deniz çevresini korumak üzere uluslararası sözleşmeler çıkarmakta ve gerektiğinde bu sözleşmelerde değişiklikler yapmaktadır. Ancak denizciliğe ilişkin mevzuata getirilen değişiklikler, genellikle büyük kazaların ardından getirilmesi nedeniyle önleyici olmaktan çok reaktif karaktere sahiptirler. Deniz kazalarının maliyetinin çok yüksek olması nedeniyle bayrak devleti ve kıyı devleti idareleri mümkün olduğunca önleyici stratejiler uygulamaya çalışmaktadır. Fakat bayrak devletlerinin asgari emniyet standartlarını uygulama düzeyleri birbirinden farklılık göstermektedir. Bu durum düzenleyici sistemde yasal boşlukların oluşmasına sebebiyet vermektedir. IMO tarafından geliştirilen emniyet standartlarının bayrak devletleri tarafından uyumlu bir şekilde uygulanmaması standart altındaki gemilerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.²⁴

1970'lerde yaşanan bir dizi büyük petrol tankeri kazasının ardından, uluslararası sözleşmelerin uygulanmasını arttırmak amacıyla liman devletlerine, limanlarına giren yabancı bayraklı gemilere emniyet denetimlerini uygulamasına izin veren liman devleti kontrolü (PSC) kavramı gelişmiştir. Ülkeler Mutabakat Zaptına (MoU) dayalı olarak kendilerini PSC rejimlerinde gruplandırmıştır. Tüm PSC rejimleri tarafından kabul edilen genel standartlar FSI Alt Komitesi tarafından geliştirilen A.787(19) sayılı ve "Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Prosedürler" konulu IMO kararında yer almaktadır. Bugün birçok liman devletini kapsayan 10 adet PSC rejimi bulunmaktadır²⁵, bunlar;

1. Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU)
2. Asya ve Pasifik (Tokyo Mou)

²⁴ Knapp S., Heij C. ve Bijwaard G.E. (2010), "Ship Inspection Strategies: Effects on Maritime Safety and Environmental Protection", Econometric Institute Report 2010-33, Erasmus University Rotterdam, s. 2

²⁵ Knapp S. ve diğerleri (2009), "A method to measure flag performance for the shipping industry", Econometric Institute Report 2009-04, Erasmus University Rotterdam, s.2

3. Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar)
4. Caribbean (Caribbean MoU)
5. Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU)
6. Karadeniz (Karadeniz MoU)
7. Akdeniz (Akdeniz MoU)
8. Hint Okyanusu (Hint Okyanusu MoU)
9. Körfez Arap Devletleri (Riyad MoU)
10. ABD (ABD Sahil Güvenlik)

Bu bölgesel MoU'lar uluslararası mevzuatı uygulamakta ve standart altı gemilere karşı ikinci savunma hattı olarak görev yapmaktadır. Burada birinci savunma hattını bayrak devletlerinin kendileri oluşturmaktadır.²⁶

Önde gelen iki liman devleti kontrolü rejimlerinden ikisi olan Paris MoU ve Tokyo MoU, standart altındaki gemileri, düzenlemeleri yetersiz olan bayrak devletlerini, yetersiz performans sergileyen yetkilendirilmiş kuruluşları tespit etmek amacıyla, 1983 yılından itibaren uygulanan PSC denetimlerinden edindikleri tecrübelerle dayanarak bazı önlemler geliştirmiştir. Bayrak devletlerinin performansını değerlendirmek amacıyla, gemilerin PSC kontrollerindeki tutulma oranları derlenerek analiz edilmektedir.²⁷ Bu istatistikler, tüm PSC kontrolü bölgesindeki tutulma oranları ile kıyaslanmakta, ortalamanın üzerinde tutulma oranına sahip olan bayrak devletleri tespit edilerek hedef alınmaktadır. Elde edilen sonuçlar ise ilgili PSC rejimlerinin yıllık raporlarında yayımlanmaktadır.²⁸

Paris MoU, deniz emniyeti konusunda tutarlı bir şekilde zayıf performans sergileyen bayrak devletlerini tespit etmek üzere 1992 yılında Kara Listeyi oluşturmuştur.²⁹ 1999 yılında ise, düşük, ortalama ve çok iyi performans sergileyen bayrak devletlerini belirlemek amacıyla

²⁶ İbid.

²⁷ Üç büyük PCS rejimi olan Paris MoU, Tokyo MoU ve ABD Sahil Güvenlik bayrak devletlerinin ve RO'ların performansına ilişkin istatistikleri içeren yıllık raporlar yayımlanmaktadır. Ayrıca gelişmekte olan PSC rejimlerinden Hint Okyanusu MoU ve Karadeniz MoU'da benzer istatistikleri içeren raporlar yayımlanmaktadır.

²⁸ Mansell J.N.K. (2007), "An analysis of Flag State responsibility from an historical perspective: delegation or derogation?", Doktora Tezi, Centre for Maritime Policy, Faculty of Law, University of Wollongong, New South Wales, Australia, s.239-240

²⁹ Paris MoU Port State Control Report, 1999, s.9

üç yıllık denetim ve tutulma ortalamalarını esas almak üzere Kara, Gri ve Beyaz Liste (BWG Listesi) uygulamasını getirmiştir. Benzer bir uygulama 2002 yılında Tokyo MoU tarafından uygulanmaya başlamıştır.³⁰ Bu uygulamaya göre, ortalamanın altında performans gösteren bayraklar kara listeye, ortalamanın üzerinde olanlar ise beyaz listeye dahil edilmektedir.

2.1.3 IMO Enstrümanlarının Bayrak Devletleri tarafından uygulanmasının gözetimi

Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Teşkilatının (IMCO) ilk baştaki görevi kuruluşun ilgili Sözleşmesinin³¹ 2. Maddesinde “Teşkilatın görevleri istişarede bulunma ve tavsiye verme niteliğindedir” olarak belirtilmiştir. 1977 yılında bu madde çıkarılmak üzere sözleşmede değişiklik yapılmıştır. IMO’nun³² dokümanlarının uygulanmasına ilişkin yaptırımda bulunma yetkisi yoktur, bu “ancak üye devletlerin Hükümetlerine bağlıdır. IMO Sözleşmelerine taraf olan devletler, kendi gemilerinin söz konusu olduğu durumlarda IMO Sözleşmelerinin hükümlerini uygulamakta ve ihlal durumunda cezalar koyabilmektedir; bir çok sözleşmede, kendi personeli ve gemileri söz konusu olduğu takdirde, sözleşmelerin hükümlerinin uygulanmasına ilişkin esas sorumluluk bayrak devletlerine aittir”.³³

2.1.3.1 STCW Sözleşmesi 95 Değişiklikleri

IMO kendi sözleşmelerinin hükümlerinin uygulanmasını ve yaptırımların gerçekleştirilmesini doğrudan sağlayamamaktadır. Ayrıca üye devletler üzerinde herhangi bir genel gözetim veya denetim uygulamamakta, bunun yerine IMO tarafından kabul edilen uluslararası emniyet standartlarına uygunluktan sorumlu olan bayrak devletlerine ve gemi işletenlerine güvenmektedir.³⁴ Bu yaklaşım, 1978 Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmenin (STCW) 1995 yılında gözden geçirilmesi ile değişmiştir. Bu sözleşme değişikliği ile, üye devletlerden seçilen ehil kişilerden oluşan bir jüri heyeti oluşturulmuş ve bu heyet, bayrak devletlerinin değiştirilen

³⁰ Tokyo MoU, Port State Control Report, 2004, s.13

³¹ Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Teşkilatı Sözleşmesi, 6 Mart 1948, Cenevre.

³² Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi, Örgütün adı IMCO sözleşmesine 1975 yılında yapılan ve 1982 yılında yürürlüğe giren bir değişiklikle Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir.

³³ <http://www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx>

³⁴ Sasamura Y. (2003), “Development of Audit Scheme in ICAO and IMO”. Japan International Transport Institute, Seminar on Model Audit Scheme, Londra, s.3.

sözleşme hükümlerine uygunluğu sağlayıp sağlamadığını değerlendirerek, uygunluğu sağlayan ülkeleri “Beyaz Liste” olarak adlandırılan bir gruba dahil etmektedir. STCW 95 sözleşmesi bu yönüyle IMO’nun üye devletlere gözetim uygulamasına yönelik ilk deneysel girişimi teşkil etmiştir. Beyaz Liste uygulaması ile ilgili olarak IMO tarafından üye devletlere herhangi bir ziyaret düzenlenmemiştir ve bu nedenle sunulan belgelerin ne derece geçerli olduğunu veya sunulan eğitim programlarının yeterli olup olmadığını anlamak mümkün olmamaktadır. IMO’nun bu izleme ve uygunluğu sağlama rolü üye devletler tarafından kabul görmüş olup, daha sonra yine bu devletler tarafından kabul edilecek olan zorunlu IMO enstrümanları kapsamında bayrak, liman ve kıyı devletlerine uygulanacak gönüllü denetim kavramının bir müjdecisi olmuştur.³⁵

2.1.3.2 Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Code)

Denizcilik faaliyetlerinin küreselleşmesi, gemi sicilinin tüm ülkelerden gemilere açık olmasının yaygınlaşması ve beraberinde gemi yönetim şirketlerinin ortaya çıkması ile birlikte gemi işletmeciliği farklı bir boyut kazanmıştır. Deniz taşımacılığı işi daha pragmatik bir boyut kazanarak rekabet odaklı ve maliyetten kısma önceliklerine dayalı bir hale gelmiştir. Bu durum çoğu zaman gemilerin yetersiz ve kötü yönetilmesine neden olmaya başlamış ve gemi sicil işlemlerini yürüten devletlerin gemilerin yönetimi ile ilgili olarak uygun kontrolleri ifa etmemesi nedeniyle daha da kötü bir hal almıştır.³⁶

1980’li yılların sonunda meydana gelen ciddi kazaların birçoğu açık bir şekilde insan hatası ve yönetim hatalarından kaynaklanmıştır.³⁷ Uluslararası Denizcilik Örgütü, Ekim 1989 tarihinde düzenlenen 16. Genel Kurul toplantısında Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirliliğin Önlenmesinin Yönetimine ilişkin IMO Rehberi konulu A.647(16) sayılı kararı kabul etmiştir. Bu rehberin amacı, gemilerin işletilmesinden sorumlu olanlar için iyi uygulamalara uygun olarak emniyet ve kirliliğin önlenmesi yönetiminin uygun şekilde geliştirilmesi, uygulanması

³⁵ İbid.

³⁶ Hosanee N.M. (2009),” A Critical Analysis of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, BM, New York, s. 73

³⁷ İbid.

ve değerlendirilmesi için bir çerçeve sunmaktır.³⁸ Rehber, bir bütün olarak denizcilik sektöründeki iyi yönetim ve işletim uygulamalarının geliştirilmesine yönelik genel amaç ve ilkelere dayanmaktadır.

Rehberin kullanılmasına ilişkin tecrübe kazanılmasının ardından IMO, Kasım 1993 tarihinde Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirliliğın Önlenmesine yönelik Uluslararası Yönetim Kodunu (ISM Kod) A.741 (18) sayılı karar ile kabul etmiştir. ISM Kodun amacı, gemi işletmeciliğinde uluslararası güvenlik standartlarını tesis ederek gemilerin güvenli bir şekilde yönetilmesini ve işletilmelerini sağlamak ve çevreyi deniz kazalarından oluşacak kirlilikten korumaktır. Diğer amaçları içerisinde denizlerde emniyeti sağlamak, insanların yaralanması ve ölmesini engellemek, çevreyi özellikle deniz çevresini ve kıyı yapılarını zarardan korumak yer alır. Bu amaçlara ulaşmak için tesis edilecek olan Güvenli Yönetim Sistemi, zorunlu kural ve yönetmeliklere uygun olmalı ve bayrak devleti, klas kuruluşları ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün koyduğu kural ve standartları dikkate almalıdır.³⁹

IMO daha önce denizcilikte emniyetin sağlanması ve gemilerden kaynaklanan kirliliğın önlenmesi amacıyla büyük ölçüde gemilerin yapısı ve ekipmanları gibi donanımsal yönleri geliştirmeyi amaçlamıştır. Buna karşılık ISM Kod, denizcilik şirketlerinin yönetilmesi üzerine odaklanmaktadır.⁴⁰ ISM Kod kapsamında gemilere “Emniyetli Yönetim Belgesi (SMC) ve denizcilik şirketlerine Uygunluk Belgesi (DoC)” verilmektedir. Bir Şirketin, kendisinin Koda uyumluluğunu kontrol edecek olan İdare ya da yetkilendirilmiş kuruluşa yöntemler ve politikaların pratik bir şekilde uygulanmakta olduğunu kanıtlaması gerekmektedir. Böylelikle IMO, bayrak devletleri için gemide gerçekleştirilen denizcilik faaliyetlerine yönelik standartları belirlemenin yanı sıra gemilerin işletilmesiyle ilgili olarak yönetim perspektifine getirmiş olduğu düzenleme ile bayrak devletlerinin görevlerini icra etmeleri yolunda bir adım daha kaydetmiştir.

³⁸ http://www.imo.org/HumanElement/index.asp?topic_id=182

³⁹ http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=53

⁴⁰ Hosanee N.M. (2009),” A Critical Analysis of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, BM, New York, s. 73

2.2 VIMSAS'ın Gelişimi

IMO'nun deniz taşımacılığının emniyetli, güvenli ve çevreye dost olmasını sağlama yönündeki arzusu göz önüne alındığında, standart dışı gemilerin ortadan kaldırılması bakımından bayrak ve liman devletleri ilk sırada yer almaktadır. Nisan 1992'de Deniz Emniyeti Komitesi, IMO enstrümanlarının daha sıkı ve standart bir şekilde uygulanması gerektiğini vurgulamıştır.⁴¹ Deniz Emniyeti Komitesinin 1992 yılında düzenlenen 60. Toplantısında (MSC 60), Bayrak Devleti Uygunluğuna ilişkin yeni bir Alt Komitenin altyapı hazırlıklarının gerçekleştirilmesi amacıyla Bayrak Devleti Uygunluğuna ilişkin bir MSC/MEPC Ortak Çalışma Grubu oluşturulmuştur.⁴² Söz konusu çalışma grubunda IMO'nun deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi hakkında çıkarmış olduğu IMO enstrümanlarına uygunluğun sağlanmasına önem verdiği vurgulanmıştır. Bunun sonucu olarak, IMO enstrümanlarının uygulanmasında ve daha da önemlisi yaptırımların uygulanmasında İdarelere yardım etmenin yollarını bulabilmek amacıyla MSC ve MEPC'nin ortak koordinasyonunda faaliyet gösterecek olan yeni bir Alt Komite 1992 yılının sonlarında kurulmuştur.⁴³

2.2.1 FSI Alt Komitesinin kurulması

Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI) Alt Komitesi olarak adlandırılan bu yeni yapının görevleri içerisinde IMO enstrümanlarının uygulanmasını sağlamak; liman, bayrak ve kıyı devleti ile ilgili konular; sörvey ve belgelendirme ve kaza istatistiklerinin incelenmesi yer almaktadır.⁴⁴ Alt komitenin ana amacı, devletlerin bayrak, kıyı ve liman devleti sıfatı ile IMO enstrümanlarını etkili ve tutarlı bir şekilde uygulamasını sağlamaktır.

⁴¹ Hoppe H. (2000). “, The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation – An Overview “ Technical Officer, Maritime Safety Division, IMO, London, s.3.

⁴² İbid.

⁴³ İbid.

⁴⁴ Marten-Castex B. (2004), “The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation; An Overview (2003-upto and including FSI 11), s.8. 2003 yılında düzenlenen FSI 12'den itibaren Alt Komitenin görev tanımı kapsamına çevresel konular, deniz güvenliği ve kaza incelemede eklenmiştir.

2.2.1.1 Bayrak devletin sorumluluklarının devredilmesi

FSI Alt komitesi ilk toplantısını 1993 yılında gerçekleştirmiş ve bu toplantıda İdare adına hareket eden kuruluşlar için minimum standartların ve esasların taslağı hazırlanmıştır. Ortaya çıkan A.739(18) “İdare adına hareket eden Kuruluşların Yetkilendirilmesi hakkında Rehber” Kasım 1993’te IMO Genel Kurulunda kabul edilmiştir. FSI 1’de oluşturulan bir yazışma grubu, Yetkilendirilmiş Kuruluşlar için taslak koşulları hazırlamış ve bu çalışmalar 1995 yılında yapılan FSI 3. toplantısında tamamlanmıştır. Bu çalışmalar neticesinde hazırlanan İdare adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluşların sörvey ve belgelendirme görevlerine ilişkin koşullar konulu taslak karar 1995 yılında Genel Kurulun 19. Toplantısında A.789(19) sayılı karar ile kabul edilmiştir.

A739(18) ve A.789(19) sayılı Kararlar daha sonra SOLAS sözleşmesinin Bölüm XI-1 Kural 1: *Deniz Emniyetinin artırılmasına yönelik özel tedbirler* kısmına eklenerek zorunlu hale getirilmiştir⁴⁵. FSI Alt komitesinin yine 3. toplantısında, yasal görev ve yetkilerin yetkilendirilmiş kuruluşlara devredilmesi esnasında bayrak devletleri tarafından kullanılacak bir model anlaşmaya ihtiyaç duyulduğu kabul edilerek, bununla ilgili bir sirküler taslağı hazırlanmıştır.⁴⁶ Ayrıca bu toplantıda, yetkilendirilmiş kuruluşlara dair farklı kararlarda yer alan tüm ilgili dokümanların ve MSC/MEPC sirkülerlerinin bayrak devletleri tarafından kolay ulaşılabilmesi ve uygulanması amacı ile birleştirilmesine yönelik bir çalışma başlatılmıştır.⁴⁷

2.2.1.2 Bayrak devletlerine destek sağlanması

FSI Alt Komitesi kurulduktan sonra ilk zamanlara ait toplantılarda IMO enstrümanlarının uygulanması, sörvey ve belgelendirme ve IMO enstrümanlarını uygulamada bayrak devletlerine desteğin sağlanması konularında çalışmalar yapılmıştır. A.739(18) sayılı

⁴⁵ Barchue L.D. (2005), “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.2

⁴⁶ IMO MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307 (1995), “Model agreement for the authorization of organizations acting on behalf of administrations”, IMO, Londra.

⁴⁷ A.739(18) ve A.789(19) sayılı kararlar ile MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307, “Communication of information on the authorization of recognized organizations” sirkülerini kapsayan MSC/Circ.788 – MEPC/Circ.307 – Authorization of organizations acting on behalf of the administrations.

Kararın hemen ardından Genel Kurulun 18. Toplantısında, “Bayrak Devletlerine Yardımın Sağlanmasına Yönelik Ara Esaslar” konulu A.740(18) sayılı karar kabul edilmiştir.⁴⁸ Bu karar, görevlendirilen personelin uygulama ve izleme görevleri için gerekli asgari eğitim ve tecrübe koşullarını da içermek üzere bayrak devletleri ve onların adına hareket eden kuruluşların izlenmesine yönelik genel esasları kapsamaktadır.⁴⁹ A.740(18) sayılı kararın gözden geçirilmesi amacı ile FSI 3. toplantısında bir yazışma grubu oluşturularak bayrak devletinin yükümlülüklerini tüm yönleriyle ele alan bir kılavuzun hazırlanması hedeflenmiştir. Sözkonusu karar, FSI 5. toplantısında STCW sözleşmesi 1995 değişikliklerini dikkate almak üzere değiştirilmiş ve Genel Kurulun 1997 yılında düzenlenen 20. Toplantısında “IMO enstrümanlarının uygulanmasında bayrak devletlerine destek verilmesine ilişkin esaslar” konulu A.847(20) sayılı karar kabul edilmiştir.

2.2.1.3 Özdeğerlendirme Formu (SAF)

FSI Alt Komitesinin yürütmüş olduğu tüm çalışmalara rağmen, yine de standardın altındaki gemilerden kurtulmak için yapılan çalışmaların halen yetersiz olduğu konusunda görüşler vardı. FSI’nın 4. toplantısında, bayrak devleti sorumluluğuna ilişkin bağlayıcı bir dokümanın geliştirilmesine yönelik taleplerde bulunuldu.⁵⁰ Alt Komitenin 4. toplantısında değinilen bayrak devleti performansının etkinsiz olmasıyla ilgili bu konu 5. toplantıda değerlendirilerek bayrak devleti performansının değerlendirilmesi için mümkün olan kriterlerin ve devletlerin sorumluluklarını yerine getirmesini sağlamak için olası tedbirlerin incelenmesi; SOLAS Sözleşmesinin I/1 ile I/20 arasındaki kuralları ile SOLAS sözleşmesinin I. Bölümünün yorumlanmasına ilişkin bir Genel Kurul kararının hazırlanması; yükümlülüklerini sık sık göz ardı eden bayrak devletlerinin bir listesinin oluşturulması ve

⁴⁸ A.740(18) sayılı karar, STCW sözleşmesinin 1995 değişikliklerini dikkate almak üzere Kasım 1997 tarihinde kabul edilen A.847(20) sayılı karar ile değiştirilmiştir.

⁴⁹ 1993 yılı sonunda düzenlenen Genel Kurulun 18. Toplantısında FSI Alt Komitesinin 1. Toplantısında gerçekleştirilen çalışmalar neticesinden ayrıca International Management Code for the Safe operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code hakkındaki A.741(18) sayılı Karar, Procedures for the control of operational requirements related to the safety of ships and pollution prevention konulu A.742(18) sayılı karar, Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers konulu A.744(18) sayılı karar ile Survey guidelines under the harmonized system for survey and certification konulu A.746(18) sayılı karar kabul edilmiştir.

⁵⁰ Marten-Castex B. (2004), “The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation; An Overview (2003-upto and including FSI 11)”, s.3.

STCW sözleşmesi 95 değişikliklerinin kural I/7 hükümleri (Bilgi iletimi) hükümleri ile ilgili STCW Kodunun incelenmesi konuları tartışılmıştır.⁵¹

Yukarıda değinilen konularla ilgili çalışmalar 6. dönem toplantısında da devam etmiş ve bir Bayrak Devleti Performansı Özdeğerlendirme Formunun (SAF) oluşturulması konusunda mutabakata varılmıştır. SAF, IMO'nun ana komiteleri tarafından 1998 yılında onaylanarak bir Sirküler olarak yayımlanmıştır.⁵² SAF uygulamasında üye devletlerden şablonu belirlenmiş bir formu kendileri doldurmak sureti ile IMO sözleşmelerine taraf olma, regülasyonları iç hukuklarına dahil etme ve uygulama derecelerini IMO'ya bildirmeleri istenmiştir. Uygulama ile ilgili olarak 04.02.2000 tarihinde kabul edilen A.881(21) sayılı ve "Bayrak Devleti Performansı Değerlendirme Formu" başlıklı IMO Meclis kararı kabul edilmiştir. Bu karar, 29 Kasım 2001 tarihinde A.912(22) sayılı karar ile değiştirilerek, karar metnine "Bayrak devleti performansının özdeğerlendirmesine yönelik kriterler ve performans göstergeleri başlıklı Ek 2 eklenmiştir.

Bu uygulama, bir bayrak devletinin taraf olduğu sözleşmelerin gereklerini nasıl uyguladığının resmini ortaya koymayı ve eksikliklerini belirleyerek bunları düzeltme yönünde olumlu adımlar atmasını sağlamayı amaçlamıştır. Esasında en başında SAF'ın zorunlu olması niyetiyle yola çıkılmıştır ancak bu birçok üye devlet için politik açıdan kabul edilemez bir durumdu; FSI'nin 2002 yılında düzenlenen 11. Toplantısına kadar yürütülen çalışmalara, rehberliğe, teşvike ve çıkarılan sirküler ve kararlara rağmen gönüllü olan bu SAF sürecine hayal kırıklığı yaratacak düzeyde az katılım olmuştur. Kasım 2003 tarihi itibarıyla 53 ülke SAF formunu doldurmuş ve IMO tarafından sadece 18 güncelleme alınmıştır.⁵³ Türkiye SAF formunu doldurmayan ülkeler arasındadır.

⁵¹ Hoppe H. (2000). "The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation – An Overview" Technical Officer, Maritime Safety Division, IMO, London s.4-5.

⁵² IMO MSC/Circ.889 – MEPC/Circ.353 (1998), "Self Assessment of Flag State Performance", IMO, Londra.

⁵³ Marten-Castex B. (2004), "The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation; An Overview (2003-up to and including FSI 11)", s.6.

2.2.2 IMO Enstrümanlarının etkili bir şekilde uygulanması sorunu

21. yüzyıl itibariyle IMO artık kendi enstrümanlarının bayrak devletleri tarafından uygulanmasını geliştirme konusunda başarısız olduğunu ve daha güçlü tedbirlerin alınması gerektiğini kabul etmiştir. IMO Genel Sekreteri William O’Neill 2001 yılında yapmış olduğu bir konuşmada bu durumu şöyle izah etmektedir;

“...Bugün algılanan sorunların denizcilikle ilgili yasal çerçeveden veya bu yasal çerçevenin inşa edildiği mekanizmadan değil, onun uygulanmasından kaynaklandığına inanıyorum. IMO aracılığı ile uluslararası oybirliğine dayalı olarak geliştirilen bir sistemin beraberinde getirdiği haklar ve sorumluluklar mevcuttur. Tüm üye devletler, uluslararası denizcilik sektöründe uygulanacak olan standartların ve kuralların belirlenmesinde söz hakkına sahiptirler ve tüm üye devletler gemi filolarının büyüklüğüne, ekonomilerinin gelişmişliğine veya denizcilik geleneklerinin enginliğine bakılmaksızın eşit derecede söz hakkına sahiptir. Ancak bu haklar beraberinde aynı oranda sorumlulukları ve hesap verme yükümlülüğünü de getirmektedir.”⁵⁴

IMO enstrümanlarının etkili bir şekilde uygulanmaması nedeniyle 2003 yılında düzenlenen FSI 11. Dönem toplantısında, bayrak devletlerinin IMO’nun temel teknik antlaşmalarını ne derecede etkili bir şekilde yerine getirdiklerini ve uyguladıklarını kapsamlı ve objektif bir şekilde değerlendirebilmek amacıyla bir Gönüllü Bayrak Devleti Denetim Programının getirilmesi için IMO Enstrümanlarının Uygulanmasında Bayrak Devletlerine Destek Verilmesine ilişkin Esaslar konulu A.847(20) sayılı kararın gözden geçirilerek güncellenmesine dair teklifte bulunulmuştur. Bu durum beraberinde tartışmaları getirmiş ve bayrak devletleri, neden sadece bayrak devletlerinin kapsanarak liman ve kıyı devletlerinin kapsam dışı bırakıldığını sorgulamıştır. Sadece bayrak devletlerine odaklanılmasının kabul edilemeyeceğinin anlaşılması üzerine, liman ve kıyı devletlerinin de kapsama alınmasına

⁵⁴ O’Neill W (10 Nisan 2011) , “Raising the Safety Bar – Improving Marine Safety in the 21st Century, the Seatrade Safe Shipping Conference konuşması, Royal College of Surgeons, Londra.
http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=82&doc_id=703

karar verilmiş ve Gönüllü IMO Model Denetim Programı olarak bilinen denetim programı için çerçeve teşkil eden bir Kod hazırlanmıştır.⁵⁵

2.3 VIMSAS'ın Kabul Edilmesi

IMO, bayrak devletlerine yönelik bir denetim sistemi oluşturma çalışmaları esnasında, BM çatısı altında bulunan bir diğer ihtisas kuruluşu olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO) yakın zamanda gerçekleştirdiği denetim çalışmasını kendine rehber edinmiştir.

2.3.1 Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı (USOAP)

Birleşmiş Milletlerin ihtisas kuruluşlarından biri olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, dünya genelinde uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli şekilde gelişmesini sağlamak amacıyla 1944 yılında kurulmuştur. Örgüt, sivil havacılıkta emniyet, güvenlik ve etkinliği sağlamak ve havacılıkta çevrenin korunmasını sağlamak amacıyla standart ve kurallar geliştirmektedir.⁵⁶ Örgüt faaliyete 1947 yılında geçmiştir.

1980'li yılların sonu ile 1990'lı yılların başında havacılık sektöründe hızlı bir gelişme yaşanmış ve hava taşımacılığında önemli bir artış gözlenmiştir. Bu artış nedeniyle ICAO üye devletleri teknolojik gelişmeler, düzenlemeye ilişkin gelişmeler ve ICAO gereklerini takip etmekte zorluk yaşamıştır. ICAO'ya üye olan Akit Devletlerin uluslararası havacılığı düzenleyici standartları gereken şekilde uygulamaması nedeniyle çok sayıda ciddi kazalar meydana gelmiştir.⁵⁷

ICAO'nun Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı (USOAP) esasen 1992 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Genel Kurulunun 29. Oturumunda kabul edilen

⁵⁵ Mansell J.N.K. (2007), "An analysis of Flag State responsibility from an historical perspective: delegation or derogation?", Doktora Tezi, Centre for Maritime Policy, Faculty of Law, University of Wollongong, New South Wales, Australia

⁵⁶ <http://www.icao.int/Pages/icao-in-brief.aspx>

⁵⁷ Sasamura Y. (2003), "Development of Audit Scheme in ICAO and IMO". Japan International Transport Institute, Seminar on Model Audit Scheme, Londra, s.5

A29-13 sayılı kararına dayanmaktadır. Bu kararda, ICAO'nun Akit Devletlerinin emniyet gözetim yükümlülüklerini gerçekleştirmekte zorluklarla karşılaşabileceği belirtilerek, devletleri bu anlamda güçlük yaşayan devletlere finansal ve teknik kaynaklar sunmaya davet etmiştir. Programın ilk aşaması 1996 yılında gönüllülük esasına dayalı olarak başlamıştır.⁵⁸

Sözkonusu Gönüllü Emniyet Gözetim Denetim Programı (SOP) bir denetimden daha çok bir değerlendirme şeklindeydi. Bu yönüyle IMO'nun Bayrak Devleti Performansının Özdeğerlendirmesi (SAF) programı ile benzerlik arz etmektedir. Her iki program da gönüllülük esasına dayalı olması ve bağımsız bir denetimin olmaması nedeniyle başarısız olmuştur.⁵⁹

ICAO, Mart 1996'dan Aralık 1998 tarihine kadar üye devletlerden 88'nin başvurusundan 67'sini değerlendirmiştir⁶⁰. Değerlendirmelerden elde edilen ilk bulgular, bazı üye devletlerin yeterli yasal çerçeveye, temel havacılık kanunlarına ve belirli kurallara sahip olmadığını ortaya koymuştur.⁶¹ Programın ilk başarısının ardından 1998 yılında düzenlenen ICAO Genel Kurulu 32. Toplantısında programın genişletilerek Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programının kurularak ICAO tarafından düzenli, zorunlu, sistemli ve uyumlu emniyet denetimlerinin gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Gönüllü programın yerini alan ICAO SOAP 1999 yılı Ocak ayında uygulanmaya başlamıştır.⁶² Takip eden dört yıl içerisinde 188 Akit Devletten 181'inin denetimi gerçekleştirilmiş olup, yılda ortalama 45 ülke denetlenmiştir.⁶³

USOAP programının amacı, bir Akit Devletin mevzuat sistemindeki zayıf yönleri tespit etmek ve bu zayıflıkların giderilmesi için bir faaliyet planı belirlemek suretiyle genel

⁵⁸ http://legacy.icao.int/icao/en/hist/stamps/the_universal_safety_oversight_audit_programme.htm

⁵⁹ Sasamura Y. (2003), "Development of Audit Scheme in ICAO and IMO". Japan International Transport Institute, Seminar on Model Audit Scheme, Londra, s.5.

⁶⁰ İbid. O dönemde ICAO'nun 188 Akit Devleti bulunmaktaydı.

⁶¹ İbid.

⁶² http://legacy.icao.int/icao/en/hist/stamps/the_universal_safety_oversight_audit_programme.htm

⁶³ Sasamura Y. (2003), "Development of Audit Scheme in ICAO and IMO". Japan International Transport Institute, Seminar on Model Audit Scheme, Londra, s.5

emniyeti arttırmaktır. Uygunsuzluk durumlarında devletler diğerlerine dolaylı bir baskı uygulamaktadır ve şeffaflık, programın temel unsurunu teşkil etmektedir.⁶⁴

IMO tarafından Model Denetim Programının geliştirilmesi aşamasında, havacılık ve denizcilik mevzuat uygulamaları arasındaki temel farklılıklar nedeniyle ICAO modelinin gemilerin emniyeti için uygulanmasının çok daha zor olabileceği göz önünde bulundurulmak suretiyle ICAO'nun denetim programına ilişkin bütün etmenler dikkate alınmıştır. İlk olarak, deniz kazaları bazen gemilerin yapısal hatalarından kaynaklanmakta olup, havacılık sektöründe bu ender karşılaşılan bir durumdur. İkincisi, havacılık sektöründe uygunluk rejimleri her zaman için doğrudan havacılık idaresinin kontrolündedir, buna karşılık bir denizcilik idaresinin yasal görevleri o dönemde genellikle bir Yetkilendirilmiş Kuruluşa devredilmemekteydi. Son olarak, uçak işletenleri uçağın kaydının olduğu ülkede bulunmaktadır ancak gemilerin intifa hakkı sahipleri genellikle geminin sicilinin bulunduğu ülke dışında ikametlidir.⁶⁵

2.3.2 IMO Model Denetim Programının Kabulü

IMO Konseyinin 2002 yılının Haziran ayında düzenlenen 88. Dönem Toplantısında üye devletlerin on dokuzu⁶⁶ tarafından bir IMO Model Denetim Programı teklif edilmiştir. Bu teklif prensipte kabul edilmiştir.⁶⁷ Bunun üzerine Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI) Alt Komitesinin, zorunlu IMO enstrümanlarının uygulanmasına ilişkin bir Kod'un hazırlanması hususundaki teklifi 2003 yılında Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından kabul edilmiştir. Hazırlanacak olan bu Kodun, Denetim Programı kapsamında denetim standardı olarak hizmet edecek şekilde hazırlanması konusunda mutabık kalınmıştır.⁶⁸

⁶⁴ İbid.

⁶⁵ İbid. s.6

⁶⁶ Bu ülkeler; Avustralya, Kanada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Danimarka, Finlandiya, Almanya, Hon Kong, Endonezya, İtalya, Japonya, Hollanda, Norveç, Kore Cumhuriyeti, Marshall Adaları, Singapur, İspanya, İsveç, İngiltere ve ABD'dir.

⁶⁷ Barchue L.D. (2005), "Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.4.

⁶⁸ İbid.

Konsey, Kasım 2002 tarihinde düzenlenen 89. Oturumunda Deniz Emniyeti Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi ve Teknik İşbirliği Komitesinden (TCC) denetim programına ilişkin dokümanları hazırlamak üzere bir ortak çalışma grubu (JWG) oluşturmalarını istemiştir. Konseyin bu talebi üzerine JWG Haziran 2003'te MSC'nin 77. Oturumu esnasında toplanmıştır. Ortak çalışma grubunun bu ilk toplantısının ardından Denetim Programı dokümanları (JWG tarafından) ile zorunlu IMO enstrümanları uygulama Kodunun (FSI Alt Komitesi tarafından) eş zamanlı olarak hazırlanmasına ilişkin açık bir strateji belirlenmiştir.⁶⁹

Konsey, Haziran 2003'te;⁷⁰

- denetim programının amaç ve ilkelerini kabul etmiş,
- denetimin kapsamı içerisinde IMO enstrümanları ve üye devletlerin yükümlükleri ve sorumluluklarına ilişkin bölümlerin yer alması gerektiği yönündeki JWG kararını onaylamış,
- denetim programı açısından emniyet ve güvenlik ile ilgili alanlar ile çevreye ilişkin kritik alanları onaylamış,
- Programın kapasite geliştirme ve teknik işbirliği yönlerini onaylamış,
- Programın yürütülmesi ile ilgili olarak Genel Sekretere belirli görevlerin verilmesi gerektiği konusunda ilke olarak mutabakata varmış ve
- Gönüllü Üye Devlet Denetim Programı hakkındaki taslak Genel Kurul kararının kabul etmiştir.

Bu taslak karar daha sonra Kasım 2003 tarihinde gerçekleştirilen Genel Kurul 23. Dönem Toplantısında A.946(23) sayılı karar olarak kabul edilmiştir. Bu karar ile birlikte Denetim Programı resmi olarak oluşturulmuş ve Genel Kurul, Konseyden bu denetim programının uygulanması için prosedürleri ve diğer usulleri belirlemesini talep etmiştir. Bunun üzerine iki yazışma grubu oluşturulmuştur: bunlardan birincisi Kod üzerinde çalışan gruptur ve FSI Alt Komitesine rapor vermektedir, FSI Alt Komitesi de Kodu onay için MSC

⁶⁹ İbid.

⁷⁰ SAFEMED II Project (Ocak 2010), Workshop on the Voluntary IMO Member State Audit Scheme İstanbul, Türkiye,.

ve MEPC'ye sunmaktadır; diğer yazışma grubu ise Denetim Programına ait Çerçeve ve Prosedürlerin geliştirilmesinden sorumludur ve JWG'ye rapor vermektedir. JWG'de MSC, MEPC, TCC ve Konseye rapor vermektedir.⁷¹

IMO Genel Sekreteri Efthimios E. Mitropoulos, denetim programının geliştirilmesi amacıyla oluşturulan Konsey Ortak Çalışma Grubunun 22 Mart 2004 tarihindeki toplantısının 2. Oturumunun açılışında yaptığı konuşmada şunları ifade etmiştir:⁷²

“Hiç şüphe yok ki kabul ettiğimiz her bir yeni doküman veya standardın ardından uluslararası denizciliğin düzenlenmesinde bir adım daha kaydetmiş oluyoruz ancak ben bu programı (denetim programı) standardın altındaki gemilerin ortadan kaldırılması için daha büyük bir ilerleme kaydetmemizi sağlayacak bir araç olarak görüyorum. Bu program dostlarımızı memnun edecek ve IMO'yu çıkarmış olduğu kural ve düzenlemeler üzerinde gerçek bir kontrolünün olmaması nedeniyle bir “dişsiz kaplan” olarak nitelendirenleri de susturacaktır. Benim programla ilgili görüşüm, denetlenecek olanların zayıflıklarını ifşa ederek onları utandırmak yerine, ortak amacımız olan artırılmış emniyet ve çevre korumasının sağlanması yolunda bir devletin diğerine yardım etmesi suretiyle bizleri daha da birbirimize yaklaştıracak bir program olacaktır.”

Denetim programının hazırlık çalışmaları oldukça karmaşık görülse de, Programın kapsamında sadece emniyet ve çevreye ilişkin kritik alanlardan başka Denetim Programının uygulanması ve denetim sonrası faaliyetler için teknik desteğin sağlanması da yer aldığından, bu hazırlık sürecinde IMO'nun konuyla ilgili tüm organlarının bu sürece dahil edilmesi gerekmiştir.⁷³

⁷¹ Barchue L.D. (2005), “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö., s.5.

⁷² http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=848&doc_id=3534

⁷³ Barchue L.D. (2005), “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.5.

2.3.2.1 Pilot Denetim

Denetim Programına ait dokümanların geliştirilmesi çalışmaları kapsamında ayrıca 2004 Haziran ayında düzenlenen Konsey toplantısında, ilgilenen üye devletlerde bir pilot denetimin gerçekleştirilmesi yönünde karar alınmıştır. Yapılacak olan bu pilot denetimler JWG'nin çalışmalarına katkı sağlayacaktı. 2004 yılında JWG tarafından geliştirilen Taslak Çerçeve ve Prosedürleri kullanmak suretiyle yapılacak pilot denetim için altı üye devlet gönüllü olmuştur, bunlar; Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Marşal Adaları, İngiltere, Fransa, İran ve Singapur'dur. Bu üye devletler 2 pilot denetim grubuna bölünmüştür. İlk üç ülke birinci grubu, son üç ülke ise ikinci grubu oluşturmuştur.⁷⁴

Pilot denetimler neticesinde her iki grup da o zamana kadar hazırlanmış olan taslak dokümanı uygulanabilir, etkili ve Program ilkeleri ile uyumlu bulmuş ve yapılan denetimden dersler çıkardıklarını ve pilot çalışmanın bulgularından yararlandıklarını ifade etmişlerdir. Taslak dokümanın geliştirilmesine ilişkin öneriler sunulmuştur.⁷⁵

2.3.2 Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri ile Zorunlu IMO enstrümanlarının Uygulanması Kodunun kabul edilmesi

Denetim Programı dokümanlarına ilişkin JWG tarafından yürütülen çalışma ile FSI Alt Komitesinin yürüttüğü Kod çalışmaları tamamlandıktan sonra Konsey, Programa ilişkin Çerçeve ve Prosedürlerin nihai taslağını inceleyerek kabul etmiş, bu esnada MEPC ve MSC aynı şekilde zorunlu IMO enstrümanları uygulama kodunu kabul etmiştir. Bunun ardından IMO Genel Kurulu, 2005 yılında düzenlenen 24. Dönem Toplantısında A.974(24) sayılı Karar ile "Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçevesi ve Prosedürlerini" ve de A.973(24) sayılı Karar ile "Zorunlu IMO enstrümanlarının Uygulanması Kodu"nu kabul etmiştir.

IMO Genel Kurulu, sözkonusu toplantıda ayrıca Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programının İleriye Dönük Geliştirilmesi hakkında A.975(24) sayılı kararı kabul etmiştir. Bu

⁷⁴ İbid.

⁷⁵ İbid.

karar, Deniz Emniyetini Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesinden denetim programının kapsamına deniz güvenliği ile ilgili konular ile henüz kapsama alınmamış diğer emniyet ve çevrenin korunması görevlerine ilişkin konuların ileride dahil edilip edilemeyeceğini incelemelerini talep etmiş ve ayrıca programın kapsamının geliştirilmesinin mümkün olup olmadığının değerlendirilmesini istemiştir.⁷⁶

Denetim programı, IMO üye devletlerinin gönüllülük esasına göre uygulanacak olup, bu denetim ile üye devletlerin ilgili IMO sözleşmelerini ne derecede etkin bir şekilde uyguladıklarının değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Kabul edilen A.974(24) ve A.973(24) sayılı kararlar ile Örgüt, IMO standartlarının küresel çapta uyumlu ve tutarlı biçimde uygulanmasını sağlamaya yönelik elinde bir araca sahip olmuştur ve Üye Devletlerin gönüllülük esasına göre resmi bir şekilde denetlenmesinin yolu açılmıştır.

Denetim programı, bir üye devletin taraf olduğu IMO enstrümanları için uygun mevzuatı çıkarmasında uygunluğun sağlanması; üye devlet tarafından ilgili kanun ve düzenlemelerin uygulanması ve yürütülmesi; yetkilendirilmiş kuruluşların (RO) görevlendirilmesi; üye devletler tarafından gerçekleştirilen sörvey ve belgelendirme süreçlerinin kontrol ve izlenmesine ilişkin mekanizma konularını içermektedir.⁷⁷

⁷⁶ Voluntary IMO Member State Audit Scheme, <http://www.imo.org/OurWork/Safety/implementation/pages/auditscheme.aspx>

⁷⁷ Voluntary IMO Member State Audit Scheme, http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=841

III VIMSAS ÇERÇEVE VE PROSEDÜRLERİ İLE ZORUNLU IMO ENSTRÜMANLARININ UYGULANMASI KODU

3.1 Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçevesi ve Prosedürleri

Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı ve Çerçevesi 2005 yılında A.974(24) sayılı karar ile kabul edilmiştir. Bu kararın Ek'inin birinci bölümünde Denetim Programının Çerçevesi, ikinci bölümünde ise Prosedürleri yer almaktadır. Denetim Programı Çerçevesi, Üye devlet denetim programının amaçlarını, ilkelerini, kapsamını, sorumluluklarını ve kapasitenin artırılması hususlarını kapsamakta olup, bu unsurların tamamı Denetim programına ilişkin stratejiyi oluşturmaktadır. Çerçeve, Üye Devlet Denetimi Prosedürleri ve Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu ile desteklenmiştir. Denetim Prosedürleri bölümünde ise denetime hazırlık, denetim süreci ve raporlama gereklerine ilişkin prosedürler açıklanmaktadır.

3.1.1 VIMSAS'ın Amacı

Denetimin amacı, Denetim Programı Çerçevesinin 5. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre amaç, üye devletlerin IMO enstrümanlarını ne ölçüde uyguladıklarını belirlemektir. Bunu sağlamak amacıyla denetimde⁷⁸;

- Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na uygunluk durumu,
- Üye devletin, deniz emniyeti ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili olarak Taraf olduğu IMO enstrümanlarını uygun şekilde kendi mevzuatına aktarıp aktarmadığı,
- Üye devletin ilgili kanun ve düzenlemelerinin uygulanıp uygulanmadığı
- Üye devlet tarafından bir yetkilendirilmiş kuruluşa yetkilerin devredilmesine ilişkin bir mekanizmanın ve kontrollerin mevcudiyeti ile emniyet ve çevrenin korunmasına ilişkin sözleşme gereklerinin uygulanması bakımından bir mekanizma ve kontrollerin mevcudiyeti

⁷⁸ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s.4-5.

- Üye devletin kendisi tarafından veya yetkilendirmiş olduğu kuruluş/kuruluşlar tarafından yapılan sörveyler ve belgelendirme işlemlerinin kontrolü, izlenmesi ve geri dönüt alınmasına dair bir mekanizmanın mevcudiyeti ve
- Üye devletin ilgili IMO enstrümanları kapsamındaki diğer sorumluluk ve yükümlülüklerini ne ölçüde yerine getirdiği izlenerek değerlendirilecektir.

Ayrıca denetimle birlikte,

- Kapasitenin arttırılması ve üye devletin sorumluluklarını yerine getirirken ihtiyaç duyacağı teknik desteğin kapsamının belirlenerek ilgili teknik desteğin sağlanması
- Denetimden geçen üye devlete, ilgili enstrümanları uygulama kapasitesinin arttırılmasında yardımcı olmak amacıyla geribildirimde bulunulması,
- Denetlenen üye devletin isminin gizli kalması koşuluyla, yapılan denetimlerden çıkarılan genel dersler hakkında tüm üye devletlere geri dönütte bulunmak suretiyle denetimin faydalarını daha geniş çaplı paylaşılmasını ve
- Örgüte, çıkarmış olduğu kural ve düzenlemelerinin etkililiği ve uygunluğunu değerlendirmesi amacıyla, denetimlerden çıkarılan dersler hakkında sistemli bir şekilde geri bildirimde bulunulması sağlanacaktır.

3.1.2 Denetimin İlkeleri

Çerçeve dokümanında denetimin ilkeleri şu şekilde sıralanmıştır:⁷⁹

Egemenlik ve evrensellik. Denetimler yapıcı bir yaklaşımla gerçekleştirilmeli ve üye devletin talebi üzerine gönüllülük esasına göre gerçekleştirilmelidir⁸⁰. Görüldüğü üzere egemenlik ilkesi kapsamında, denetimin üye devletin talebi üzerine gönüllülük esasına göre yapıcı bir şekilde gerçekleştirileceği belirtilerek, bir üye devletin zorla denetime tabi

⁷⁹ İbid. s.5-6

⁸⁰ İbid.

tutulamayacağı ve sözkonusu devletin ulusal kanun ve uygulamalarını gasp edecek şekilde bir denetimin gerçekleştirilmeyeceği kabul edilmektedir⁸¹.

Tutarlılık, doğruluk, tarafsızlık ve zamana riayet. Denetimlerin pragmatik ve adil bir şekilde kabul edilen takvime uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Farklı üye devletler yükümlülüklerini eşit şekilde geçerli olan farklı yöntemlerle yerine getirmeleri mümkündür. Bunun bilincinde olarak, denetimlerin eğitilmiş ve vasıflı denetçiler tarafından tutarlı ve tarafsız bir şekilde yerine getirilmesi gerekmektedir. Yapılan denetimlerin kalitesinde tutarlılığın ve istikrarın sağlanması gerekir.

Şeffaflık ve ifşa. Denetimde hazırlanan ara ve nihai raporlarda gizlilik esas olacak ve sadece denetlenen ülke, denetim ekibi ve Genel Sekreterin bilgisine sunulacaktır. Denetlenen ülke isterse, denetime ait bulguları ve kendisinin yerine getireceği müteakip faaliyetleri diğer taraflarla paylaşabilir. Standart formda hazırlanacak bir denetim özet raporu örgüte sunulacak ve denetlenen ülke ile yapılan istişare neticesinde düzenli bir şekilde diğer ülkelerin bilgisine sunulacaktır. Sekreteryaya, yapılan denetimlere ilişkin özet raporları konsolide ederek, denetimlerden çıkarılan dersleri tespit edecektir. Bu konsolide raporların, düzenli aralıklarla yayımlanması gerekmektedir.

İşbirliği. Denetlenen ülkenin, belirlenen takvim süresi içerisinde denetime katkıda bulunacaktır.

Sürekli iyileştirme. Denetimler, ilgili IMO enstrümanlarının üye devlet tarafından uygulanmasını sürekli olarak iyileştirilmesine yönelik olmalıdır. Bu amaçla üye devletin kabul edilen ilgili izleme faaliyetlerini gerçekleştirmesi gerekir.

⁸¹ Barchue L.D. (2005), "Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö, s.6

3.1.3. Denetimin Kapsamı

IMO Sözleşmelerinin hükümleri gereğince denizde can emniyeti, deniz çevresinin korunması, geminin kullanım amacına uygun olması ve nitelikli personel ile donatılması amaçları çerçevesinde İdarelerin, bu enstrümanların tam olarak yürürlüğe konulması için gerekli yasa ve düzenlemeleri çıkarmakla ve gerekli diğer adımları atmamakla yükümlüdür.⁸²

Üye devletlerin, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin ilgili görevlerini ne şekilde yerine getirdiğini belirlemek ve buna yönelik performanslarını daha da geliştirmek amacıyla denetimlerde esas alınacak olan zorunlu IMO enstrümanlarını belirlemiştir. Denet esnasında başvurulacak temel mevzuatları oluşturan bu enstrümanlar şunlardır:

1. 1974 Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS'74)
2. Değiştirilmiş Şekliyle 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolü (SOLAS'78)
3. Değiştirilmiş Şekliyle 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1988 Protokolü (SOLAS'88)
4. Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Protokolü ile Değişik 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78)
5. 1978 Protokolü ile değişik Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü (MARPOL'97 - EK VI)
6. Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW'78)
7. 1966 Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (LL'66)
8. 1966 Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1988 Protokolü (LL'88)
9. 1969 Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (Tonnage'69)

⁸² IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s.6-7

10. 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme (COLREG'72)

Değiştirilen STCW sözleşmesi ile ilgili olarak, bu sözleşmede var olan zorunlu denetim gereklerini yinelenememek amacıyla denetim kapsamına alınmamış olup, sadece sözkonusu sözleşmenin ilgili hükmü uyarınca yapılan denetimlere dahil edilmemiş alanlar VIMSAS kapsamına alınacaktır. Bu alanlar çerçeve dokümanının lahikasında belirtilmiş olup şunları içermektedir⁸³:

- Özel izinler (dispensations) (Madde VIII)
- Eşdeğerler (Madde IX)
- Kontrol (Madde X)
- Bilgi İletişimi (Madde IV ve kural I/7)
- Kalite Standartları – Bağımsız Değerlendirme (Kural I/8)
- Vardiya Tutma (Kural VIII/1 ve VIII/2)

Zorunlu IMO enstrümanlarının uygulanmasının yanı sıra, denetim programı kapsamına dahil olan diğer teknik, idari ve hukuki alanlar yer almaktadır, bunlar; yargı yetkisi; kuruluş ve idare; mevzuat, kural ve yönetmelikler; IMO zorunlu dokümanlarının, kural ve düzenlemelerinin yayımlanması; yaptırım düzenlemeleri; kontrol, sörvey, teftiş, denet, doğrulama, onay ve belgelendirme görevleri; yetkilendirilmiş kuruluşların ve atanan sörveyörlerin seçilmesi, tanınması, yetkilendirilmesi ve izlenmesi; IMO'ya raporlanması gereken incelemeler; IMO'ya, diğer idarelere ve kuruluşlara bildirimleri içermektedir.⁸⁴.

3.1.4 Sorumluluklar

A.974(24) sayılı Kararda başarılı bir denetimin gerçekleştirilmesi için Genel Sekreter, üye devlet ve denetim ekibi üyelerinin sorumlulukları açıklanmıştır.

⁸³ İbid.s.7

⁸⁴ İbid. s.7-8

3.1.4.1 Genel Sekreterin Sorumlulukları

IMO Genel Sekreteri, denetimin uygulanmasından, baş denetçi ve denetçilerden oluşan denetim ekibinin resmi atamasını yapmaktan, her bir üye devlet denetimi için bir denetim ekibi oluşturmaktan, baş denetçinin ve denetçilerin prosedürlerin 4. Kısımında belirtilen şekilde nitelikli olmasını sağlamaktan, denetim kalitesinde tutarlılığın sağlanması bakımından denetim ekibi üyelerinin istenilen eğitim standardına sahip olmasını sağlamaktan, denetim öncesinde denetlenecek üye devlet ile İşbirliği anlaşmasının yapılmasından, Entegre Teknik İşbirliği Programı gibi harici kaynaklardan kaynak toplamak üzere gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerle irtibat kurmak ve bu ülkelere destek sağlamaktan, denetim ekibi ve denetlenecek üye devlet arasında anlayış ve işbirliğini arttırmak için denetimin kapsamı, nasıl gerçekleştirileceği ve diğer gerekli tüm bilgileri elde etmek amacıyla üye devlete baş denetçi tarafından denetim öncesinde bir ziyaret düzenlenmesi için teklifte bulunulmasından, mutabakata varılan denetim özet raporunun tüm üye devletlere bildirilmesinden, örgütün çalışmalarına destek sağlaması amacıyla özet denetim raporlarının konsolide edilerek alınan derslerin standart bir format içerisinde belirtilmesinden, üye devletlerde yapılan gerçek denetimlerden elde edilen bulguların kayıtlarının tutulmasından ve de denetim programı ve izlemelerin yönetiminden sorumludur.⁸⁵

3.1.4.2 Üye devletin sorumlulukları

Üye devletler yapılan İşbirliği Anlaşması uyarınca denetimi kolaylaştırmakla, baş denetçi ve denetim ekibi üyelerinin kimlerden oluşacağı konusunda Genel Sekreter ile ortak karara varmakla, bir eylem planı hazırlamak suretiyle denetim ekibinin bulgularına cevap vermekle, bu bulgular için gereğini yapmak amacıyla bir faaliyet programı uygulamakla yükümlüdür.

⁸⁵ İbid., s.8-9

3.1.4.3 Baş denetçinin sorumlulukları

Baş denetçi, gerçek denetimin ayrıntılı planını hazırlamakla, Prosedürlere uygun olarak denetim görüşmeleri ve toplantılarını yürütmekle ve bu görüşme ve toplantıların gerçekleştirilmesine ilişkin sorumluluklar konusunda diğer denetim ekibi üyelerini görevlendirmekle, denetim raporlarını (ara ve nihai rapor) ve görev raporunu hazırlamakla, tespit edilen bulguları denetlenen üye devlete rapor etmekle, Genel Sekretere sunulacak olan denetim özet raporunu hazırlayarak rapor konusunda üye devletle mutabakatı sağlamakla, üye devlet tarafından gerçekleştirilen düzeltici faaliyetlerin doğrulanmasında destek sağlamak, gerektiğinde bir izleme denetimi gerçekleştirmekle yükümlüdür.⁸⁶

3.1.5 Teknik İşbirliği

Denetimden azami fayda sağlanması için kapasitenin artırılması konuları önem arz etmektedir. Bu anlamda gerektiğinde üye devletlere denete hazırlanmaları ve denetim bulgularını gidermeleri amacıyla destek sağlanmaktadır. Teknik destek, üye devletlere denetime hazırlanma, denetimin tamamlanmasında ortaya çıkan engelleri tespit etme, denetim bulgularını gidermek için faaliyetleri etkili bir şekilde uygulama ve diğer ilgili kapasite geliştirme konularında kolaylık sağlamak amacıyla denetim sürecinin bir parçasını oluşturmaktadır. Teknik destek kapsamındaki alanlar;⁸⁷

- Eğitim
- Değişim programları
- Uzman tedariki
- Diğer üye devletlerde denetim yapılması esnasında gözlemcilerin katılmasını kapsamakta olup, bunlarla sınırlı değildir.

⁸⁶ İbid. s.9

⁸⁷ İbid. s.10

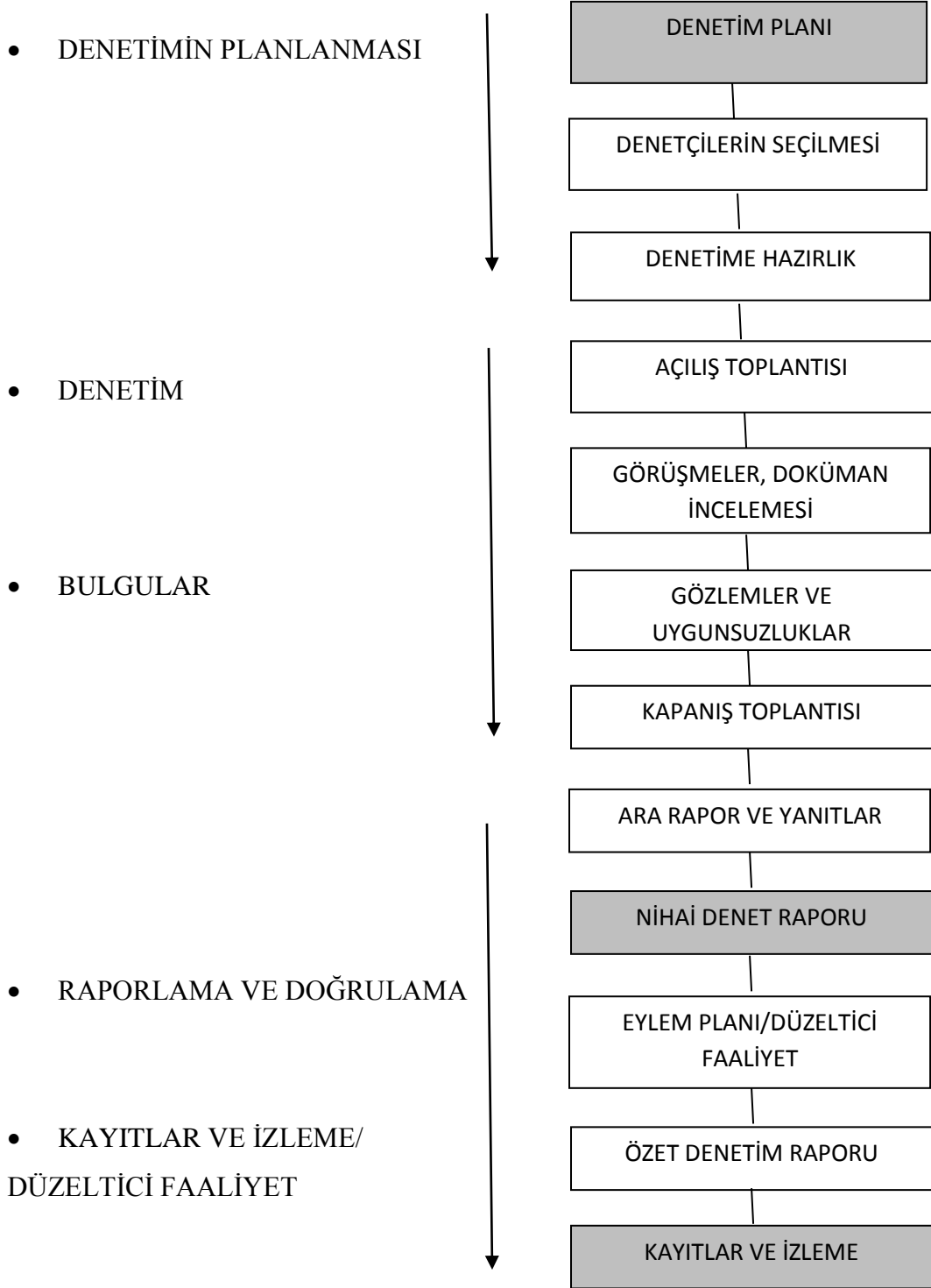
3.1.6 Denetim süreci

Denetim süreci, VIMSAS Çerçeve'sinin lahika 2'sinde bir şemayla gösterilmiştir. Bir denetim programının gerçekleştirilmesi için ilk olarak üye devlet IMO Genel Sekreterine denetime girmek istediğine dair resmi bir talepte bulunmaktadır. Bunun üzerine, üye devlete denetim öncesi anket (PAQ) gönderilmektedir. Üye devlet denetim öncesi anket formunu doldurarak IMO'ya gönderdikten sonra Genel Sekreter üye devlet ile denetçiler üzerinde mutabakat sağlar. Daha sonra Genel Sekreter tarafından başdenetçi atanır. Bundan sonra Genel Sekreter ve üye devlet arasında bir işbirliği anlaşması imzalanır. Bir işbirliği anlaşması imzalanmadan denetim süreci başlayamaz. Yapılan işbirliği anlaşması, denetimin anlaşmada yer alan prosedürlere uygun olarak yürütüleceğini teyit eder. Anlaşmanın imzalanmasının ardından başdenetçi, üye devlet temsilcileri ile birlikte denetim planını hazırlar. Hazırlanan denetim planında, denetim takvimi ve icra şekli belirtilir.

Denetim, önceden belirlenmiş takvime uygun olarak açılış toplantısı, denetimin gerçekleştirilmesi ve kapanış toplantısı sıralamasına göre gerçekleştirilir. Kapanış toplantısı sırasında, başdenetçi üye devletten alınan yorumları içeren ara raporu sunar. Bu ara rapor üye devlete IMO'ya tevdi edilmek üzere uygun bir düzeltici faaliyet planını hazırlamasını sağlar. Bunun ardından nihai rapor hazırlanır. Bu rapor gizlidir ve sadece üye devlet, denetim ekibi ve Genel Sekreterin bilgisine sunulur. Baş denetçi tarafından Genel Sekretere sunulmak üzere hazırlanan özet raporun diğer üye devletlere dağıtılması konusunda üye devletin iznine ihtiyaç vardır. Ancak konsolide denetim özet raporu (CASR), Genel Sekreter tarafından tüm üye devletlere gönderilmektedir.

Denetim sürecine ilişkin akış şeması aşağıda Şekil 1'de gösterilmiştir.

Şekil 1. Denetim Süreci



Kaynak: IMO Resolution A.974(24) Framework and Procedures for the Voluntary Member State Audit Scheme

3.1.7 Denetimin Planlanması

Bir üye devlet, denetim için resmi bir talepte bulunduktan sonra Genel Sekreter baş denetçiyi tayin eder. Tayin edilen baş denetçi, üye devlet ile birlikte denetimin kapsamını belirler. Denetim, mutabakat sağlanan bir takvime uygun olarak planlanır⁸⁸.

3.1.7.1 Denetçilerin Seçilmesi ve Denetim Ekibinin Oluşturulması

Bir denetçinin sahip olması gereken vasıflar içerisinde ISO 19011 ya da kullanılmakta olan diğer ISO standartlarını bilmesi, zorunlu IMO enstrümanları da dahil olmak üzere IMO'nun yasal çerçevesi hakkında bilgi sahibi olması, bir idarenin görevleri hakkında bilgi sahibi olması, bilgisayar kullanabilmesi, IMO'nun resmi dillerinden en az birini⁸⁹ iyi düzeyde bilmesi yer almaktadır. Denetçiler üye devletlerden seçilmektedir. Kendi ülkelerini değil, IMO'yu temsil ettiklerinden Genel Sekreter tarafından atanırlar.⁹⁰

Genel Sekreter, bir denetimi gerçekleştirmeye uygun niteliklere sahip denetçilerin seçilmesi esnasında başdenetçinin ve diğer denetçilerin ISO 19011'e veya müteakip diğer bir ISO standardına uygun vasıflara sahip olması, dil seviyesi ve gelişmekte olan ülkeler de dahil olmak üzere coğrafi karışım ve ulus çeşitliliği kriterlerini göz önüne alır.⁹¹ Yine Genel Sekreter, denetim ekibini oluştururken başdenetçinin liderlik ve idarecilik vasıflarına sahip ve Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodunu iyi bilen biri olmasına, başdenetçinin ve diğer denetçilerin IMO'nun resmi dillerinden birini bilmesine, denetimin belirlenen zamanda tamamlanması için yeterli sayıda denetçiden oluşmasına, farklı uluslardan olmalarına ve kendi üye devletleri ve denetlenen üye devletten tamamen bağımsız olarak IMO adına hareket edecek olmasına dikkat eder. Genel Sekreter, seçmiş olduğu denetim ekibi üyelerini, denetlenecek olan üye devletin onayına sunar.⁹²

⁸⁸ İbid.s.16

⁸⁹ IMO'nun resmi dilleri İngilizce, Fransızca, Arapça, İspanyolca, Rusça ve Çince'dir.

⁹⁰ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 16-17.

⁹¹ İbid.

⁹² İbid.

Üye devletleri nitelikli denetçileri aday göstermeye davet eden 5 Aralık 2005 tarihli ve 2686 sayılı sirküler mektubu ile 22 Temmuz 2012 tarihli 3301 sayılı sirküler mektubuna cevaben üye devletlerce bildirilmiş olan denetçi sayısı 2014 yılı itibariyle 270'tir, bu denetçilerden 44'ü inaktif durumdadır⁹³.

3.1.8 Denetime Hazırlık

Denetim ekibinin lideri olan başdenetçi, denetlenecek üye devlet hakkında gerekli bilgileri edinir. Bunun için işbirliği anlaşması, denetim öncesi anketi ve varsa o üye devlete ait son özdeğerlendirme formunu inceler. Üye devlet, kendisine gönderilen denetim öncesi anketini aldığı tarihten itibaren en geç iki ay içerisinde doldurarak IMO'ya gönderir. Denetim ekibi, gerek görmesi halinde bu denetim öncesi ankete, denetlenecek üye devlete özel sorular ekleyebilir.⁹⁴

Başdenetçi, üye devlet hakkında edinmiş olduğu bilgileri baz alarak, denetim ekibinin de yardımıyla detaylı bir denetim planı hazırlar. Hazırlanan bu denetim planı, denetin yapılacağı yeri, Çerçeve'de belirtilen amaç, kapsam ve hedefleri, açılış ve kapanış toplantıları ile birlikte denetin başlangıç ve bitiş tarihlerini, denetçilerin ve üye devlet tarafından belirlenecek irtibat kişisi ile birlikte kilit personelin isimlerini, denetim faaliyetlerinin programını, seyahat planlarını, denetim ekibi üyelerinin görev ve sorumluluklarını, başdenetçinin görev raporunun kapsamını içerir. Denetim planının yanı sıra, başdenetçi ve denetim ekibi üyeleri, ihtiyaç duymaları halinde denetim esnasında kullanmak üzere bir kontrol listesi (checklist) veya anımsatıcı notlar hazırlar. Üye devlet tarafından belirlenen irtibat personeli, gerektiğinde denetim öncesinde ihtiyaç duyulan dokümanları denetim ekibine sağlar.⁹⁵

⁹³ IMO Konsey, 113. Oturumu, 2 Ekim 2014 tarihli ve (C 113/5) numaralı doküman, "Progress Report o the Implementation of the Audit Scheme", IMO, Londra, s. 2

⁹⁴ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 18

⁹⁵ İbid. s.18-19

3.1.9 Denetimin Uygulanması

Denetim, Genel Sekreter, başdenetçi ve üye devlet arasında mutabık kalınan takvime uygun olarak yapılır. VIMSAS Denetçi El Kitabına⁹⁶ göre, denetimler genellikle Pazartesi sabah başlar ve Prosedürlerin Bölüm 6'sına uygun olarak yürütülür.

3.1.9.1 Açılış Toplantısı

Açılış toplantısı, denetimin ilk aşamasını oluşturur. Saha denetimine başlamadan önce, denetçiler ve üye devlet temsilcileri arasında bir açılış toplantısı düzenlenir. Açılış toplantısının tarihi önceden belirlenmiştir ve denetim planında belirtilmiştir. Toplantıya başdenetçi başkanlık eder ve denetimin amacını ve kapsamını sunar. Ayrıca üye devletin üst düzey yöneticisi denetim ekibine bir brifing verebilir. Toplantının gündemi, Prosedürlerin paragraf 6.3.2'sinde belirtildiği üzere asgari olarak şu konuları içerir:

- Katılımcıların tanıtılması
- Denetimin amacı
- Denetimin amacı, kapsamı ve hedefleri de dahil olmak üzere geçici denetim programının gözden geçirilerek onaylanması.
- Denetim esnasında kullanılacak yöntem ve prosedürlerin kısa bir özeti,
- Denetim ekibi ve üye devlet görevlileri arasında iletişimi sağlayacak bir irtibat görevlisinin belirlenmesi,
- Tesisler ve idari düzenlemeler
- Üye devletin bölge ofislerine ve diğer ilgili kurum/kuruluşlarına yapılacak ziyaretlere ilişkin bir program
- Kapanış toplantısının ve denetim ekibi ile üye devletin üst yönetimi arasında yapılacak herhangi ara toplantıların tarihi, saati ve yerinin belirlenmesi
- Denetim bulgularının belgelendirilmesi, bu bulgulara ilişkin yanıtların sunulması ve bunlar üzerinde ortak karara varılması

⁹⁶ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s. 5

- Bulguların gizliliği konusu, denetçiler denetim esnasında elde ettikleri bulguların kontrolü ve raporlanan bulguların ifşası konusunda denetlenen ile birlikte mutabakata varır.
- Kapanış toplantısında mümkünse bir ara denetim raporu taslağının hazırlanması konusunda karara varılır.

3.1.9.2 Denetim

Denetim, Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu esas alınarak, yapılan denetim için özel olarak hazırlanmış bir kontrol listesi veya anımsatıcı notlar kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmelidir. Denetim esnasında, denetimin gerçekleştirildiği birimden bir üye devlet görevlisi denetçiye refakat eder. Dokümanların incelenmesi, personel ile görüşmeler yapılması ve İdarenin seçilen faaliyetlerinin gözlemlenmesi suretiyle kanıtlar toplanır. Denetçi bir uygunsuzluk tespit ederse, bu durumu sorumlu görevli ile istişare ederek, kaydını tutar. Denetim ekibi, üye devletin tespit edilen uygunsuzluklara erken çözümler getirebilmesine yardımcı olmak için kapanış toplantısından önce düzenli olarak bulgular hakkında üye devleti bilgilendirir.

3.1.9.3 Kapanış toplantısı

Denetimin kapanış toplantısı ile birlikte tüm denetim faaliyetleri son bulmuş olur. Kapanış toplantısı, denetim ekibinin denetime ilişkin tespit ettikleri bulguları üye devletin tüm ilgili personeline bildirilmesine olanak sağlar. Denetim ara raporuna eklenecek olan bulgularla ilgili kısa bilgi verilir ve eğer mümkünse bu rapor kapanış toplantısı esnasında üye devlete verilir. İzleme faaliyetlerinin gerekli olması halinde başdenetçi bu konuda üye devlet ile istişarede bulunur ve üye devlet tarafından hazırlanacak olan düzeltici faaliyet planının içeriği konusunda tavsiyelerde bulunur. Ayrıca düzeltici faaliyet planı, nihai rapor ve özet rapora ilişkin önemli tarihler hakkında üye devlete bilgi verir.

Denetimin kapanış toplantısının formatı özetle şu şekildedir:

- Denetimin amacı, kapsamı ve hedeflerinin gözden geçirilmesi,
- Denetim prosedürlerinin özeti
- Denetim ara raporuna dahil edilen gözlem ve uygunsuzlukların sunulması
- Bölge ofislerine vb. yapılan ziyaretler hakkında bilgi verilmesi
- Denetimin ardından üye devletin almış olduğu tedbirler
- Düzeltici faaliyet planı, nihai ve özet raporlara ilişkin takvim.

Denetim ekibi üyeleri ve üye devlet görevlileri arasında gerçekleştirilecek olan uzmanlık toplantıları, başdenetçi ve üye devletin arzusuna bağlı olarak kapanış toplantısından önce veya sonra düzenlenebilir.

3.1.10 Raporlama

Raporlama aşamasında, denetim ekibi denetim esnasında tespit ettikleri bulguları karşılaştırır. Kapanış toplantısı, ara denetim raporu ve nihai denetim raporunda sunulan bulgular birbirleriyle tutarlı olmalı ve nesnel kanıtlarla desteklenmiş olmalıdır. Chatterjee (2006), denetçinin denetim alanında bulunan resmi belge ve kayıtlarda gördüklerini nesnel kanıt olarak ifade etmektedir⁹⁷. Ayrıca denetçinin idarenin uygulamaları ile ilgili olarak gözlemlediği faaliyet ve durumlarda dikkatini çeken noktalar da nesnel kanıt olarak kabul edilir. Bulgular, kısa ve açık olarak tarafsız bir şekilde sunulmalıdır.

Denetim sürecinde toplanan tüm bilgiler, materyaller, notlar ve raporlar (özet denetim raporu hariç) denetim ekibi ve Genel Sekreter tarafından gizli tutulmalıdır. Denetlenen devlet isterse nihai denetim raporu ve/veya düzeltici faaliyet planını yayımlayabilir.

3.1.10.1 Ara denetim raporu

Ara denetim raporu, denetim bulgularının resmi rapora dönüştürülmüş şeklidir ve üye devlete sunulur. Denetim kapanış toplantısında ele alınmak üzere hazırlanan denetim ara

⁹⁷ Chatterjee A. (Kasım 2006), “Auditing the ISM: A guide for ISM auditors”, The Institute of Marine Engineers, India. Eser ISM Denetçileri için yazılmakla beraber, kitabın ikinci bölümünde genel olarak Denetimin anlaşılmasından bahsedilmektedir.

raporu taslak niteliğindedir ve ara denetim raporu olarak kabul edilmeden önce üye devlet ile istişarede bulunmak suretiyle başdenetçi tarafından tamamlanması gerekmektedir.⁹⁸ Üye devlet, bu raporu esas alarak düzeltici faaliyet planını hazırlar. Ayrıca bu rapor, nihai denetim raporunun temelini oluşturur. Denetim ara raporu sadece denetlenen üye devlete, Genel Sekretere ve denetim ekibi üyelerine sunulur. Üye devlet, bu rapora ilişkin itirazlarını yazılı olarak belirtebilir ve denetim ara raporu ekinde yer alır. Üye devlet, denetim bulgularının geçerliliği veya yorumlanmasına ilişkin kaygılarını herhangi bir aşamada denetim ekibine bildirebilir. Denetim bulguları ile ilgili olarak ortaya çıkan anlaşmazlığı gidermek amacıyla denetim ekibi ve üye devlet arasında istişareler yapılır. Herhangi bir çözüme ulaşılamaması halinde, ara rapor ekinde yer alanlar da dahil olmak üzere tüm düşünceler nihai rapor ekinde sunulur.⁹⁹

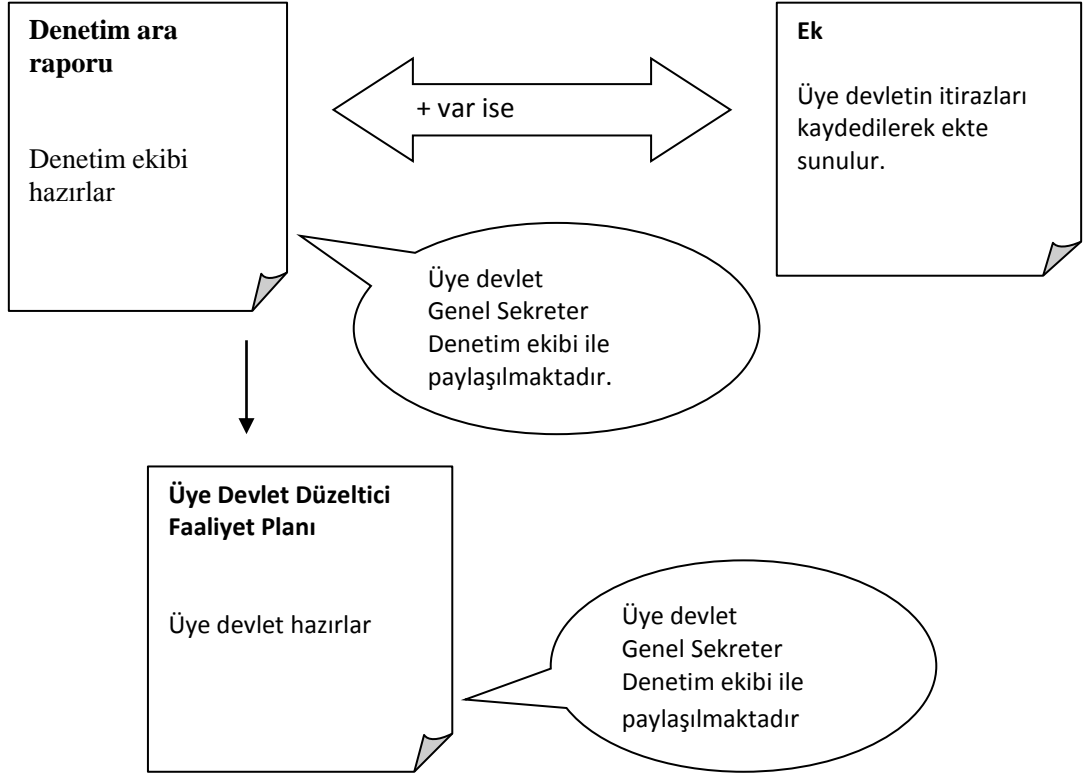
Üye devlet, ara denetim raporunun kendisine sunulmasının ardından düzeltici faaliyet planını hazırlar. Bu plan, üye devletin Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na uygunluğunu sağlamak üzere denetim bulgularını gidermeye yönelik faaliyetlerin önerilmesini içerir. Düzeltici faaliyetler, her bir denetim bulgusu için geliştirilmelidir. Hazırlanacak olan düzeltici faaliyet planında yapılacak faaliyetin ayrıntılı bilgisi, her bir faaliyetin başlangıç ve bitişini gösteren bir zaman çerçevesi yer almalı ve üye devlet tarafından imzalanmış olmalıdır. Bir üye devletin sözkonusu düzeltici faaliyet planını, denetim ara raporunun kendisine sunulduğu tarihten itibaren 90 gün içerisinde hazırlayarak IMO'ya sunması gerekmektedir. İstisnai durumlarda bu süre uzatılabilmektedir. Üye devletten bir düzeltici faaliyet planı hazırlaması istenmediği takdirde veya belirlenen süre içerisinde bir düzeltici faaliyet planının sunulmaması halinde, nihai denetim raporu düzeltici faaliyet planı olmadan yayımlanır.¹⁰⁰ Denetim ara raporunun hazırlanma süreci Şekil 2'de gösterilmiştir.

⁹⁸IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s. 9

⁹⁹ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 24 <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=34&session=24>

¹⁰⁰ İbid.,s 26

Şekil 2. Denetim Ara Raporunun hazırlanması



Kaynak: IMO MSAS Auditor Course Manual

3.1.10.2 Nihai denetim raporu

Nihai denetim raporu, denetime ilişkin gerçek ve resmi raporu teşkil eder. Denetim ekibi tarafından hazırlanan bu rapor, yapısı ve içeriği bakımından denetim ara raporuna benzemekle birlikte, üye devletin düzeltici faaliyet planını da içerir. Nihai denetim raporu sadece denetlenen üye devlete, denetim ekibine ve Genel Sekretere sunulur.¹⁰¹

¹⁰¹ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 24

3.1.10.3 Özet Denetim Raporu

Özet denetim raporu, nihai raporun özet hali olup, mümkünse ülke ismi belirtilmeden hazırlanır.¹⁰² Denetim ekibi üyelerinin de yardımıyla başdenetçi tarafından hazırlanan bu rapor, denetlenen üye devletin A.973(24) Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Koduna uygunluğunu ortaya koymaktadır. Rapor hazırlandıktan sonra üye devletin onayına sunulur ve ardından Sekreteryaya sunulur. IMO Sekreteryası hazırlanan bu özet raporları esas alarak, düzenli aralıklarla yapılan denetimlerden çıkarılan dersleri içeren bir konsolide rapor hazırlar.¹⁰³

2013 yılı itibariyle 2797, 2809, 2814, 2840, 2853, 2893, 2948, 2962, 2993, 3026, 3063, 3100, 3158, 3165, 3209, 3259, 3302, 3357 ve 3401 sayılı sirküler mektupları ile toplam 59 özet denetim raporu yayımlanmıştır. Ayrıca bugüne kadar 7 adet konsolide özet denetim raporu (CASR) yayımlanmıştır, bunlar A25/8/2, C 101/6/2, A26/9/1, C 105/6/1, A 27/8/1, C 109/5/1 ve bunlardan yedincisi A 28/9/1 sayılı dokümanla yayımlanmıştır¹⁰⁴. Sekizinci konsolide denetim özet raporu Konseyin 113. Oturumunda C 113/5/2 numaralı doküman ile yayımlanacaktır¹⁰⁵.

3.1.10.4 Başdenetçi Görev Raporu

Denetim ekibinin lideri, denetimin nasıl gerçekleştirildiği, karşılaşılan olumlu hususlar ve zorluklar ile denetimlerin planlanması ve uygulanmasını iyileştirmeye yönelik önerilerin yer aldığı ayrı bir rapor hazırlar. Bu bakımdan başdenetçinin görev raporu, planlamadan tamamlanmasına kadar denetimin uygulanması hakkında bir geribildirim sağlar. Bu görev raporu, denetimin kalite güvence programının ayrılmaz bir parçasını teşkil eder ve Genel

¹⁰² IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (19-30 Kasım 2007), A 25/8/1: “Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor’s Manual”, IMO, Londra, s. 10

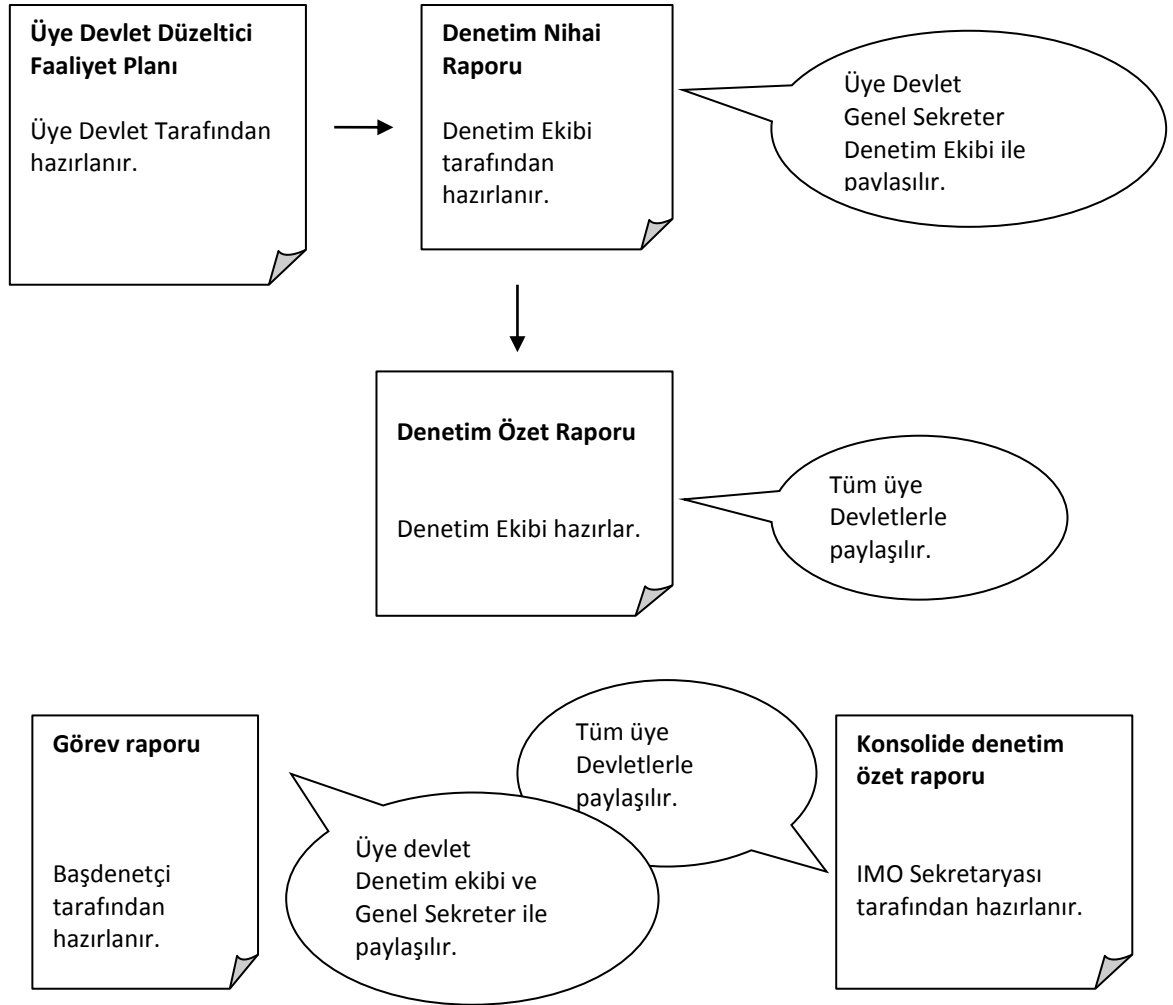
¹⁰³ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): “Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, London, s. 25

¹⁰⁴ IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A 28/9; “Progress Report on the implementation of the Audit Scheme, IMO, Londra, s. 2

¹⁰⁵ IMO Konsey, 113. Oturumu, 2 Ekim 2014 tarihli ve (C 113/5) numaralı doküman, “Progress Report on the Implementation of the Audit Scheme”, IMO, Londra.

Sekreter tarafından denetim planlamasının geliştirilmesinde kullanılır.¹⁰⁶ Aşağıda yer alan Şekil 3'te denetimin raporlama süreci gösterilmektedir.

Şekil 3. Denetim raporlarının hazırlanması süreci



Kaynak: IMO MSAS auditor course manual

¹⁰⁶ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 25

3.1.11 Kayıtlar ve İzleme

Yapılan tüm denetimlere ilişkin kayıtlar Genel Sekreter tarafından muhafaza edilmektedir. Bu kayıtlar içerisinde, denetim ara ve nihai raporları, denetim özet raporları ve başdenetçi görev raporları yer alır¹⁰⁷.

Denet esnasında tespit edilen geliştirilmesi gereken veya müteakip izlemeyi gerektiren alanlar için izleme faaliyeti yürütülür. İzleme, yapılan denetimin ardından bir veya iki yıl sonra yapılmalıdır.¹⁰⁸

3.2 Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu

IMO'nun 2005 yılında düzenlenen 24. Genel Kurul toplantısında A.973(24) sayılı karar ile kabul edilen Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu, IMO enstrümanlarının uygulanması ve yaptırımların yerine getirilmesi bakımından bir rehber teşkil etmesinin yanı sıra denetim programının esasını oluşturmakta ve denetim kapsamındaki alanları belirlemektedir. Kararda, Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesinden Konsey ile koordinasyonlu bir şekilde Kodu sürekli incelemeye tabi tutmaları ve değişiklik tekliflerini Genel Kurula bildirmeleri istenmektedir.¹⁰⁹ Bu karar, zaman içerisinde zorunlu enstrümanlara getirilen değişiklikler uyarınca ilk olarak Kasım 2007 tarihinde düzenlenen 25. Genel Kurul toplantısında A.996(25) sayılı karar ile değiştirilmiştir. Bunun ardından, Kasım/Aralık 2009 tarihinde düzenlenen 26. Genel Kurul Toplantısında kabul edilen A.1019(26) sayılı karar ile ve son olarak Kasım 2011'de düzenlenen 27. Genel Kurul toplantısında kabul edilen A.1054(27) sayılı karar ile değişikliğe uğramış olup, A.1054(27) sayılı karar diğerlerini ilga etmiştir.

Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'nun amacı küresel deniz emniyetini arttırarak, deniz çevresinin korunmasını sağlamaktır. Üye devletler, Kod

¹⁰⁷ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 26

¹⁰⁸ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s. 26

¹⁰⁹ IMO Resolution A.973(24): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments", IMO, Londra.

kapsamında belirlenen enstrümanlardan sadece taraf oldukları ile bağlı olacak ve o enstrümanlar kapsamında denetlenecektir. Ayrıca bazı şartlar ve coğrafi nedenlerden ötürü bazı üye devletlerin liman veya kıyı devleti olarak rollerine kıyasla bayrak devleti olarak daha fazla rolü olabilmekte iken bir başka üye devlet bayrak devleti yerine kıyı veya liman devleti olarak daha fazla rol üstlenebilmektedir.¹¹⁰ Örneğin İsviçre karayla çevrilmiş bir ülke olmasına karşın yine de bir bayrak devletidir.¹¹¹ Buna karşın, böylesi oransızlıklar üye devletlerin bayrak, liman veya kıyı devleti olarak sorumluluklarını hafifletmemektedir.¹¹²

VIMSAS kapsamında yapılan denetin temel amacı, üye devletlerin yapılan denet sonucunda, öncelikle zorunlu IMO mevzuatlarından kaynaklan yükümlülüklerin yerine getirilmesi konusunda yetersiz oldukları alanların belirlenmesi ve sonrasında bu alanların iyileştirilmesi amacıyla söz konusu devletin denizcilik idaresinin düzeltici ve kapasite artırıcı önlemler almasını sağlamaktır. Bu çerçevede, denete giren üye devletin, söz konusu yükümlülüklerini yerine getirme konusundaki yeterliliği değerlendirilmekte ve yetersiz görülen alanlar denetçi tarafından “uygunsuzluk veya gözlem”¹¹³ olarak denet raporuna aktarılmaktadır.¹¹⁴

Denet çerçevesinde değerlendirme yapılırken, uygunsuzluk ve gözlem olarak bildirilecek durumların hangi IMO mevzuatı çerçevesinde ele alınacağı belirlenmiştir. Buna göre IMO'nun belirlemiş olduğu on adet zorunlu IMO Sözleşme ve Protokolü denet esnasında esas alınacak temel mevzuatları teşkil etmektedir. Zorunlu IMO enstrümanlarının Uygulanması Kodu uyarınca, VIMSAS kapsamında üye devletlerin zorunlu IMO

¹¹⁰ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”,IMO, Londra, s.4

¹¹¹Afriyie K.A. (2007), “An analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”,World Maritime University, Malmö, Sweden, s.30

¹¹² IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”,IMO, Londra, s.4

¹¹³ Uygunsuzluk (Non-conformity/NC); Zorunlu IMO enstrümanlarında yer alan bir gerekliliğin yerine getirilmemesi durumudur;

Gözlem (Observation/OB); zorunlu IMO enstrümanlarında herhangi bir düzenlemenin getirilmediği bulgular gözlem olarak kaydedilir. Gözlem, uygunsuzluk olarak görülmeyen ancak uygunsuzluğun oluşmaması için düzeltilmesi gerekli görülen durumdur.

¹¹⁴ Işık M.M., Asarlıoğlu O.A. ve Avcı Ö., (Şubat 2013), “VIMSAS Rehberi”, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, s. 3

mevzuatından kaynaklanan yükümlülükleri dört temel konu başlığı altında denetlenmektedir.

Bu alanlar:

1. Ortak Alanlar
2. Bayrak Devletleri
3. Kıyı Devletleri
4. Liman Devletleri

3.2.1 Ortak Alanlar

Kurumsal performansın değerlendirilmesi bakımından bu bölümde denetimin uygulanacağı konu başlıkları şu şekildedir;

- Strateji,
- Mevzuat,
- Bilgi iletimi
- Kayıtlar ve
- İyileştirme

3.2.1.1 Strateji

Denetim esnasında, bir denizcilik idaresi olarak üye devletin çeşitli zorunlu IMO enstrümanları kapsamındaki bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumluluk ve yükümlülüklerini yerine getirmek üzere genel bir strateji belirleyip belirlemediğine bakılmaktadır.¹¹⁵ Buna göre, bir taraf devletin VIMSAS kapsamındaki amaç ve gereklilikleri yerine getirebilmesi için bir strateji oluşturması gerekmektedir. Bu strateji oluşturulurken;

- zorunlu IMO mevzuatının uygulanması ve yaptırımını,

IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, “Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor’s Manual”, 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.6

- uluslararası tavsiye kararlarına uyum,
- uluslararası yükümlülüklerin karşılanması bakımından, devletin etkinliğinin sürekli olarak gözden geçirilmesi ve doğrulanması,
- genel organizasyonel performans ve kapasitenin başarısı, devamlılığı ve geliştirilmesi

hususları göz önünde bulundurulmaktadır.¹¹⁶ Ancak bahse konu strateji, bakanlıkların veya kuruluşların kendi bireysel stratejileri ve performans değerlendirmesi ile karıştırılmamalıdır. Burada ifade edilen strateji ve performans ölçümü, devletin taraf olduğu zorunlu IMO enstrümanlarından doğan denizcilikle ilgili görevleri ifa eden bütün bakanlık ve kuruluşlara yönelik bir strateji ve performans değerlendirmesi olmalıdır.¹¹⁷

3.2.1.2 Mevzuat

Mevzuat ile ilgili hususlar Kod'un 7. ve 8. paragraflarında açıklanmaktadır. Buna göre zorunlu IMO mevzuatındaki bir değişiklik veya yeni bir mevzuat metni, bir üye devlet için yürürlüğe girdiğinde, ilgili devlet, söz konusu hükümlerin ulusal mevzuatı çerçevesinde uygulanmasını sağlamalı ve gerekli uygulama ve yaptırım altyapısını oluşturmalıdır. Bu kapsamda üye devlet;

- idari ve teknik bakımdan, ilgili hükümlerin kendi bayrağını taşıyan gemilere uygulanması ve denetlenmesine olanak sağlayacak olan mevzuatı kamuoyuna duyurur.
- denetim ve cezai yaptırım süreçleriyle ilgili ulusal mevzuat ve düzenlemelerinin uygulanmasına yönelik yasal bir zemin oluşturur.

¹¹⁶ IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments", IMO, Londras, s.4

¹¹⁷ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.6

- ilgili sözleşmelerce zorunlu tutulan bildirimler de dâhil olmak üzere, gerekli ulusal mevzuatın duyurulması ve üye devletin yükümlülüklerinin yerine getirilebilmesi için, denizcilik alanında uzmanlığa sahip yeterli sayıda personel bulundurulmalıdır.¹¹⁸

Yeterli sayıda personelin bulundurulması hariç olmak üzere, bu başlık altında tespit edilecek olan bulgular uygunsuzluk olarak kaydedilmektedir.¹¹⁹

3.2.1.3 Bilgi İletimi

Kod'un 9. paragrafında yer verilen bilgi iletimi başlığı uyarınca, üye devletin ulusal mevzuatına ilişkin bilgiler de dahil olmak üzere stratejisini tüm ilgililere bildirmesi gerekmektedir.

3.2.1.4 Kayıtlar

Denetim esnasında bir üye devletin bayrak, liman veya kıyı devleti olarak genel kurumsal performansının ölçülmesi kapsamında bakılacak diğer bir konu kayıtların tutulmasıdır. Devletin faaliyetlerinin ne derecede etkin olduğu ve gerekliliklere ne kadar uyum sağladığının bir kanıtı olarak kayıtların tutularak muhafaza edilmesine ihtiyaç vardır. Kayıtlar okunaklı, kolaylıkla tanımlanabilir ve istenildiğinde yeniden erişilebilir nitelikte olmalıdır. Kayıtların tanımlanması, saklanması, korunması, bulup çıkarılması, muhafaza süresi ve imhası için ihtiyaç duyulan kontrolleri belirleyen basılı bir prosedürün oluşturulması gerekmektedir.¹²⁰

3.2.1.5 İyileştirme

Üye devlet, taraf olduğu sözleşme ve protokollerin uygulanmasını sağlamak üzere alınan önlemlerin yeterliliğini sürekli olarak geliştirmelidir. Bunun yanı sıra, deniz çevresinin

¹¹⁸IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments",IMO, Londra, s.5-6

¹¹⁹ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.7

¹²⁰ IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments",IMO, Londra, s.6

korunmasına yönelik faaliyetler ve deniz emniyetine ilişkin performansın iyileştirilmesi için kişilere olanak sağlayacak bir kültürü teşvik etmelidir. Ayrıca uygunsuzlukları tespit etmek, nedenini ortadan kaldırmak ve tekrar oluşmasını önlemek amacıyla, uygunsuzlukları gözden geçirerek analiz etmeli ve gerekli düzeltmeleri yapmalıdır.¹²¹

3.2.2 Bayrak Devletleri

Bu kapsamda denetimin yapılacağı konu başlıkları şu şekildedir:

- Uygulama
- Yetkilerin devredilmesi
- Yaptırımların uygulanması
- Bayrak devleti sörveyörleri
- Bayrak devleti kontrolleri
- Değerlendirme ve gözden geçirme

3.2.2.1 Uygulama

Kod'un 15-17 paragraflarında, bir üye devletin zorunlu IMO enstrümanlarını ne ölçüde uyguladığını ortaya koymaya yönelik ayrıntılı bilgiler yer almaktadır. Bayrak devletleri, gemilerin emniyetli seyri ve çevre kirliliğinin önlenmesi ile ilgili olarak taraf oldukları tüm sözleşme ve protokollerden doğan sorumluluklarını ve yükümlülüklerini etkin bir şekilde yerine getirmek amacıyla ulusal mevzuat ve rehberler çıkarmak suretiyle politikalar belirlemelidir. Kabul edilen bu politikaların gerektiğinde güncellenmesini ve gözden geçirilmesini sağlamak için kendi idaresine sorumluluklar vermelidir.¹²²

Bayrak Devletleri, emniyetin artırılması ve çevrenin korunması çalışmalarını yürütmek için yeterli düzeyde insan kaynağı oluşturmalı ve süreç tesis etmelidir. Bu kaynaklar ve süreçler asgari olarak aşağıdaki hususları içermelidir¹²³:

¹²¹ İbid.

¹²² İbid. s.6-7

¹²³ İbid. s.7

- Ülke menfaatlerine aykırı olmayan uluslararası kuralları uygulamak ve bu kuralları uygularken ihtiyaç duyulabilecek yorumlayıcı ulusal düzenlemeleri (uygulama yönetmelikleri) geliştirmek ve yaymak amacıyla idari talimatlar oluşturmak.
- Gerekli belgelendirmeleri yapan idari organlardan ve/veya gerekli belgelendirmeleri yapmak üzere bayrak Devletleri tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluştan bağımsız bir denetim sistemi ve programı kullanılarak, zorunlu IMO mevzuatı gereklerine uyulmasını sağlayacak kaynaklar oluşturmak.
- 1978 STCW Sözleşmesi'nin gerekliliklerine uyulmasını sağlayacak kaynaklar oluşturmak. Bu kaynaklar asgari olarak aşağıdaki hususları içermelidir:
 - Gemiadamlarının eğitimi, yeterliklerinin değerlendirilmesi ve belgelendirilmesinin, STCW Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak yapılması.
 - Bir gemi için düzenlenen herhangi bir gemiadamı donatımında asgari emniyet belgesinde kullanılan terimlerin benzerleri kullanılarak, STCW sertifikaları ve uygunluk belgelerinde gemiadamlarının yeterliklerinin doğru olarak gösterilmesi.
 - Taraf devlet tarafından kendisine belge veya uygunluk belgesi verilmiş kişilerin, denizde can veya mal emniyetine veya deniz çevresine doğrudan bir tehdit oluşturabilecek bir eylem veya birtakım ihmaller sonucunda rapor edilmiş herhangi bir olumsuzluk hakkında tarafsız bir incelemenin yürütülebilmesi.
 - Bayrak devleti tarafından verilen belgelerin sahteciliği önlemek amacıyla veya gerek görüldüğünde etkin şekilde geri alınabilmesi, askıya alınabilmesi veya iptal edilebilmesi.

- Başka bir devletin gözetimi altında yürütülen eğitim, değerlendirme ve belgelendirme faaliyetleri de dâhil olmak üzere; bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilerde çalışan kaptan, zabıt ve diğer gemiadamlarının uygun yeterlikte olduklarını güvence altına alma sorumluluğunu kabul ettikleri anlamına gelen idari düzenlemelerin oluşturulması. (1978 STCW Sözleşmesinin I/2, I/9, I/10 ve I/11 Kuralları)
- Kaza incelemelerinin yürütülmesini sağlamak ve belirlenmiş eksiklikleri olan gemilerin durumlarının yeterli düzeyde ve zamanında ele alınabildiğini doğrulayan sistemler oluşturmak.
- Zorunlu IMO mevzuatında bulunan, idarenin takdirine bırakılmış gerekliliklerle ilgili olarak talimatların geliştirilmesini, belgelendirilmesini ve hükme bağlanarak uygulanmasını sağlamak.¹²⁴ Denet kapsamında zorunlu gereklerin uygulanması ile ilgili olarak önem arz eden bir konu da, IMO zorunlu mevzuatı kapsamında “idarenin takdirine” bırakılmış olan gerekliliklerdir. Bu hususlarla ilgili olarak üye devletin talimatlar çıkarması, bunları hükme bağlaması ve belgelendirmesi gerekmektedir. Denetim ekibinin, üye devletin bu husustaki uygulamalarını teyit etmesi gerekmektedir ve bu uygulamaların hazırlanan denetim ara raporu taslağına kaydedilmesi gerekmektedir.¹²⁵

Bayrak devletleri, IMO tarafından kabul edilen Emniyetli Gemiadamı Donatımı Prensiplerini dikkate alarak, kendi bayraklarını taşıyan gemilerin yeterli ve uygun bir şekilde gemiadamı ile donatılmasını sağlamalıdır.¹²⁶

3.2.2.2 Yetkilerin devredilmesi

¹²⁴ İbid.

¹²⁵ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, “Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor’s Manual”, 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.7

¹²⁶ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s.6

Bayrak devletleri, IMO mevzuatından doğan sorumluluklarının tamamını veya bir kısmını yetkilendirilmiş kuruluşlara devredebilmektedir. Bir üye devlet sorumluluklarını A.739(18) ve A.789(19) sayılı kararlara ¹²⁷ uygun olarak yetkilendirilmiş kuruluşa devretmelidir. Bu iki karar SOLAS kural XI-1/1 ve MARPOL 73/78 Ek I, II ve VI kapsamında zorunlu hale getirilmiştir. Yasal sörveyleri gerçekleştirmek üzere herhangi bir kuruluşa yetki verilmesi esnasında her zaman için bahsi geçen bu iki karara uygunluğun sağlanması gerekmektedir.¹²⁸

Bayrak devletleri yetkilerini devrederken, yetkilendirilmiş kuruluşun IMO'nun "İdare Adına Hareket Eden Yetkilendirilmiş Kuruluşlar için Asgari Standartlar" (A.739(18)) konulu kararı uyarınca kendisine devredilen görevleri yerine getirebilmek için teknik ve idari imkânlar bakımından yeterli kaynaklara sahip olduğuna karar vermelidir.¹²⁹ Söz konusu kural uyarınca asgari standartları karşılayan yetkilendirilmiş kuruluşlar ile idare arasında, ilgili IMO kararı ¹³⁰ uyarınca belirlenen unsurları veya eşdeğer yasal düzenlemeleri içeren resmi bir anlaşma imzalanmalıdır.¹³¹

Bayrak devletleri ayrıca bir geminin sefere çıkmak için elverişli olmadığı veya deniz çevresi için bir tehdit arz ettiğinin tespit edilmesi durumunda, takip edilmesi gereken işlemleri detaylı şekilde belirleyen özel talimatlar yayınlamalı, gerekli görülmesi durumunda yetkilendirilmiş kuruluşa, ulusal mevzuatı ve ulusal kurallara ilişkin yorumları içeren dokümanları temin etmelidir. Böylece sözleşmenin hükümlerini hayata geçirmek veya İdarenin standartlarının herhangi bir konuda, sözleşme gerekliliklerinin ötesinde olup

¹²⁷IMO Resolution A.739(18) (1993) Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration" ve IMO Resolution A.789(19) (1995): "Specifications on the Survey and Certification functions of Recognized Organizations acting on behalf of the Administration"

¹²⁸ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.7

¹²⁹ IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments", IMO, Londra, s.8

¹³⁰ IMO Resolution A.739(18) (1993) Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration, IMO, Londra, lahika 2.

¹³¹ Bu anlaşma (yetki devri protokolü) idare adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluşlara yetki verilmesi model anlaşması (MSC/Circ.710 - MEPC/Circ.307) örnek alınarak yapılmalıdır.

olmadığını belirlemek mümkün olacaktır. Yetkilendirilmiş kuruluşlar ise işlem yaptıkları gemilere ait tüm bilgileri İdarenin belirleyeceği veya uygun göreceği şekilde kaydetmelidir.¹³²

Bayrak devletleri uluslararası yükümlülüklerini tam olarak yerine getirebilmek amacıyla yetkilendirilmiş kuruluşların izlenmesi ve onlarla irtibat halinde olmak için bir gözetim programı oluşturmalı veya böylesi bir programa dahil olmalıdır. Bu kapsamda bayrak devleti;

- kendi bayrağını taşıyan gemilerin zorunlu IMO mevzuatına gerçekten uyduklarını teyit etmek üzere ilave sörveyler icra etme yetkisini kullanmalıdır. Diğer bir deyişle yetkilendirilmiş kuruluş tarafından belgelendirilmiş gemilerin kurallara uygunluğunun kontrol edilmesi amacıyla, belgelendirmeden sonra bayrak devleti tarafından ilave sörveyler yapılmalıdır.
- kendi bayrağını taşıyan gemilerin IMO sözleşme şartlarını destekleyen ulusal gerekliliklere uyduğunu görmek için gerekli gördüğü ilave sörveyleri icra etmelidir.
- yetkilendirilmiş kuruluşları etkili bir şekilde denetlemek üzere, ulusal kural ve düzenlemeler ile yetkilendirilmiş kuruluşlar hakkında yeterli bilgiye sahip personel istihdam etmelidir.

3.2.2.3 Yaptırımların Uygulanması

Yaptırımların uygulanması, zorunlu IMO mevzuatının küresel çapta standart bir şekilde uygulanması açısından önemlidir. Ancak VIMSAS denetimi açısından ele alındığında, yaptırımlar konusu oldukça karmaşık bir hal alabilmektedir çünkü yaptırımlara ilişkin hükümler her zaman için deniz hukuku ve düzenlemeleri kapsamında yer almayıp, medeni kanun veya ceza kanunu kapsamında yer alabilmekte yada yaptırım faaliyetleri doğrudan denizcilik idaresinin ve VIMSAS denetimi kapsamına girmeyen farklı bir kamu kuruluşu

¹³² IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”,IMO, Londra,s.8

tarafından yürütülebilmektedir. Bu noktada denetim açısından, denizcilik idaresinin yaptırım uygulayıcı kuruluşlardan yeterli bilginin alınması veya bu kuruluşlara bilginin sağlanması bakımından nasıl bir rol oynadığı değerlendirilmektedir.¹³³

Bayrak Devletleri uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmek amacıyla, kendi bayraklarını taşıyan gemilerin ve kendi yetki alanında bulunan kuruluş ve kişilerin uluslararası kural ve standartlara uymalarını sağlayacak gerekli bütün önlemleri almalıdır. Bu önlemler, asgari olarak şunları içermelidir¹³⁴:

- Kendi bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası kural ve standartlara uymamaları halinde, uygunluğu sağlayıncaya kadar seyir yapmasını yasaklamak;
- Kendi bayrağını taşıyan gemilerin ve personelinin, sahip oldukları belgelere uygun olduğunu doğrulamak amacıyla belirli aralıklarla sörveyler yapmak;
- Yukarıda değinilen belirli aralıklarla yapılan sörveyler esnasında, gemide görevli gemiadamlarının özel görevlere ve gemi hakkındaki genel bilgilere aşina olduğunu doğrulamak;
- Gemi personelinin, acil durumlarda emniyetin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi için hayati önemdeki görevleri yerine getirebildiğini gösteren faaliyetleri etkili şekilde koordine edebildiğini doğrulamak;
- Ulusal kanun ve mevzuatta, kendi bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası kural ve standartları ihlal etmelerine karşı caydırıcı olması amacıyla cezalar düzenlemek;

¹³³ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, “Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor’s Manual”, 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.8

¹³⁴ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s.9

- Kendi bayrağını taşıyan gemilerden uluslararası kural ve standartları ihlal edenler için, bu ihlalin nerede gerçekleştiğine bakılmaksızın, bir inceleme yapıldıktan sonra gerekli işlemleri başlatmak ve takip etmek;
- Ulusal kanun ve düzenlemelerde, kendisi tarafından verilen belge ve uygunluk belgelerine sahip şahısların uluslararası kural ve standartları ihlal etmelerine karşı caydırıcı olması amacıyla cezalar düzenlemek;
- Kendisi tarafından verilen belge ve uygunluk belgelerine sahip olan ve uluslararası kural ve standartları ihlal eden şahıslar için bu ihlalin nerede gerçekleştiğine bakılmaksızın, bir inceleme yapıldıktan sonra gerekli işlemleri başlatmak ve takip etmek.

Bayrak devletleri, IMO'ya doğru şekilde raporlamayı da içeren hızlı ve detaylı kaza incelemesini, sorunlu alanları belirlemeyi sağlayacak analizleri yapılabilmesini sağlamak üzere istatistiksel veri toplanmasını ve liman veya kıyı devletleri tarafından bildirilen eksikliklere ve kirlilik olaylarına zamanında müdahale edilmesini sağlamak amacıyla bir izleme ve kontrol sistemi geliştirip uygulamalıdır.¹³⁵

Bayrak devleti bunların yanı sıra, ulusal mevzuat düzenlemesi yoluyla uygun görülen IMO mevzuatına uyulmasını sağlamalıdır. Bunu yaparken bahse konu ulusal mevzuatı uygulamak ve hayata geçirmek için inceleme ve sörveyleri yapabilecek kapasitede ve yeterli sayıda sörveyör istihdam etmelidir. Kendi bayrağını taşıyan gemilerin liman devletleri tarafından tutulması olaylarını inceleyecek yeterli sayıda, nitelikli bayrak devleti personeli de istihdam etmelidir. Ayrıca gemilere ve gemiadamlarına verilen belgelerin geçerliliğinin veya bu belgelere sahip gemiadamlarının yeterliliğini, liman devletleri tarafından sorgulandığı olayları inceleyecek yeterli sayıda nitelikli personel de istihdam etmelidir. Bütün bunlara ilave

¹³⁵ IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments", IMO, Londra, s.9-10

olarak, bayrak devleti sörveyörlerinin ve inceleme yapmakla yükümlü personelin faaliyetlerinin izlenmesi sağlanmalıdır.¹³⁶

Bir bayrak devleti, bayrağını taşıyan bir geminin bir liman devleti tarafından tutulduğu konusunda bilgilendirildiğinde, vakit kaybetmeden söz konusu geminin uluslararası kurallara uygun hale gelmesini sağlayacak gerekli düzeltici önlemlerin alınmasını sağlamalıdır.¹³⁷

Bir bayrak devleti veya onun adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluş bir gemiye, uygun görülen tüm gereklilikler karşılandıktan sonra uluslararası bir belgeyi düzenlemeli veya onaylamalıdır.¹³⁸

Bir bayrak devleti, bir gemiadamına uluslararası yeterlik belgesi veya uygunluk belgesini gerekli olan tüm şartları yerine getirdiğini gördükten sonra düzenlemelidir.¹³⁹

3.2.2.4 Bayrak Devleti Sörveyörleri

Sörveyörler, bir idarenin bayrak devleti olarak sorumluluklarını yerine getirmesi için uygulama ve yaptırımların sağlanması bakımından en zor aşamada yer almaktadırlar. Bu alanla ilgili olarak zorunlu IMO mevzuatında herhangi bir destekleyici düzenleme yer almadığından, tespit edilecek bulgular gözlem olarak kaydedilmektedir¹⁴⁰.

Bayrak devleti, deniz emniyeti ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili işleri kontrol eden bütün personelin sorumluluklarını, yetkilerini ve karşılıklı ilişkilerini tanımlamalı ve belgelemelidir. Gemi ve şirketlerde zorunlu IMO enstrümanları kapsamında yer alan sörvey, teftiş ve denetimleri gerçekleştiren veya sorumlu olan personel, asgari olarak şu niteliklere sahip olmalıdır¹⁴¹:

¹³⁶ İbid.

¹³⁷ İbid. s.10

¹³⁸ İbid.

¹³⁹ İbid.

¹⁴⁰IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, “Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor’s Manual”, 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.8

¹⁴¹ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra,s.10-11

- Bir denizcilik eğitim kuruluşundan alınmış uygun yeterlikler ve geçerli bir STCW II/2 veya III/2 sertifikasına sahip olarak, sertifikalı bir gemi zabiti pozisyonunda deniz tecrübesine sahip olmak ve yeterlik belgelerini almalarından sonra gemiler ve gemi operasyonu hakkında bilgilerini sürdürmüş olmak
- İlgili bir mühendislik veya bilim alanında o devlet tarafından kabul edilen bir yükseköğretim diploması veya eşdeğeri.

Birinci maddede belirtilen personel güverte veya makine bölümünde en az üç yıl deniz hizmetinde bulunmuş olmalıdır. İkinci maddede belirtilen personel de ilgili pozisyonda en az üç yıl çalışmış olmalıdır. Ayrıca bu personel, belgelendirilmiş eğitim programları yoluyla elde ettikleri bayrak devleti sörveyörlüğü görevlerini yerine getirmek için gemiler, gemi operasyonları ve ilgili ulusal ve uluslararası enstrümanların hükümleri hakkında gerekli pratik ve teorik bilgiye sahip olmalıdır.¹⁴²

Uzmanlık alanında edinilen tecrübe avantaj olarak değerlendirilmekte olup, geçmiş tecrübenin olmaması halinde İdare gerekli saha eğitimini temin etmelidir. Bunun yanı sıra bayrak devletleri, yukarıda bahsi geçen bilgi ve kabiliyet standardına ulaştıracak şekilde resmi ve detaylı bir eğitim programına tabi tutmak suretiyle sörveyörleri yetkilendirebilmektedir. Yerine getirilecek görevlere bağlı olarak yeterlikler şunları içermelidir:¹⁴³

- Gemiler, gemilerin bağlı olduğu şirketler, gemi personeli, yükü ve opeasyonları ile ilgili gerekli uluslararası ve ulusal kural ve düzenlemelere ilişkin bilgi
- Sörvey, belgelendirme, kontrol, inceleme ve gözetim görevlerinde uygulanacak prosedürlere ilişkin bilgi
- Deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması ve ilgili programlar hakkındaki ulusal ve uluslararası enstrümanların amaç ve hedeflerinin anlaşılması

¹⁴² İbid. s.11

¹⁴³ İbid.

- Gemideki ve karadaki iç ve dış süreçlerin anlaşılması
- Verilen görevleri etkin ve verimli olarak yerine getirmek için gerekli mesleki yeterliliğe sahip olmak
- Kişinin kendi emniyeti de dahil olmak üzere, her durumda tam emniyet bilinci
- Yerine getirilecek değişik görevlerde ve tercihen değerlendirmesi yapılacak işler konusunda eğitim veya tecrübe

Bayrak devleti, personelin yeterliğine ilişkin ve üstlendikleri görevlere uygun olarak bilgilerini sürekli güncellemeleri için belgelendirilmiş bir sistem uygulamalıdır. Ayrıca, görevlerini icra ederken üzerinde bulundurması için sörveyöre bir kimlik belgesi düzenlemelidir.¹⁴⁴

3.2.2.5 Bayrak devleti incelemeleri

Bir deniz kazası veya deniz kirliliği olayından sonra incelemelerde bulunulmalıdır. Kaza incelemeleri, kazaya ilişkin konularda bilgili olan nitelikli uzmanlar tarafından yapılmalıdır. Bayrak devleti, bu incelemeleri yapabilecek nitelikte uzmanlar istihdam etmekle sorumludur. Bayrak devleti, kaza inceleme uzmanlarının kendi görevleriyle ilgili konularda bilgili ve tecrübeli olmasını sağlamalıdır. İlave olarak kaza inceleme uzmanlarına normal görevlerinin dışındaki görevleri yerine getirirken yardımcı olmak üzere, aşağıdaki alanlarda gerektiği şekilde uzmanlaşabilme imkânı tanınmalıdır¹⁴⁵:

- Seyir ve çatışma kuralları;
- Yeterlik belgeleri hakkında bayrak devleti düzenlemeleri;
- Deniz kirliliğinin nedenleri;

¹⁴⁴ İbid. s.12

¹⁴⁵ İbid.

- İnceleme teknikleri;
- Delil toplama ve
- İnsan faktörü etkilerinin değerlendirilmesi.

Üç gün veya daha fazla iş göremezliğe neden olan kişisel yaralanmaları içeren kazalar, ölümle sonuçlanan mesleki kazalar ve bayrak devletinin kendi gemilerine ait kazalar incelenmelidir. Ayrıca bu incelemelerin sonuçları kamuoyuna açıklanmalıdır. İncelenen gemi kazaları, bayrak devletinin gözlemleriyle birlikte IMO tarafından geliştirilen rehber ve ilgili IMO sözleşmelerine uygun olarak IMO'ya rapor edilmelidir.¹⁴⁶

Deniz kazalarının ve kirlilik olaylarının incelenmesi hususu, birçok IMO enstrümanında zorunlu bir koşuldur. Bu nedenle denet esnasında sadece üye devletin deniz kazalarını ve kirlilik olaylarını incelemeye yönelik bir mekanizmasının bulunup bulunmadığına değil, aynı zamanda yapılan incelemelere ilişkin raporların ilgili taraflara ve IMO'ya sunulup sunulmadığına da bakılmaktadır. Bu alanda tespit edilen bulgular bazen uygunsuzluk bazen de gözlem olarak kaydedilmektedir.¹⁴⁷

3.2.2.6 Değerlendirme ve gözden geçirme

Denetim ekibi, üye devletin genel kurumsal performansının gözden geçirilmesi dışında bir bayrak devleti olarak performansını değerlendirmeye yönelik ayrı ve detaylı bir metodolojinin bulunup bulunmadığını ve ayrıca bayrağını taşımaya yetkili gemiler üzerinde zorunlu hükümlerin uygulanması için gerekli tedbirlerin etkili olup olmadığını, sürekli iyileştirme için çıkarılan derslerden yararlanılıp yararlanılmadığını kontrol eder. Değerlendirme ve gözden geçirme aynı zamanda kıyı ve liman devleti faaliyetleri için de geçerlidir. Bu alanda tespit edilen bulgular, zorunlu IMO enstrümanlarında özel bir kural tespit edilmediği sürece gözlem olarak kaydedilmektedir.¹⁴⁸

¹⁴⁶ İbid.

¹⁴⁷ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s.8

¹⁴⁸ İbid., s.8-9

Bayrak devletleri, taraf oldukları sözleşmelerin gerektirdiği yükümlülükleri yerine getirebilmek amacıyla gerekli olan idari süreçlerin, prosedürlerin ve kaynakların yönetilmesine ilişkin olarak performanslarını belirli aralıklarla gözden geçirmelidir.¹⁴⁹

Bayrak devletlerinin personel durumu, kaynak ve idari prosedürlerin bayrak devleti sorumluluklarını yerine getirmek için yeterli olup olmadığını belirlemek amacıyla kullandığı performans değerlendirme ölçütleri; liman devleti denetimi tutulma oranlarını, bayrak devleti denetim sonuçlarını, kaza istatistiklerini, iletişim ve bilgi süreçlerini, yıllık filo kaybı istatistiklerini (yapısal toplam kayıplar hariç (CTLs)) ve diğer performans göstergelerini içermelidir. Bu değerlendirme ölçütleri aşağıdakilerin düzenli olarak gözden geçirilmesini içerebilir:¹⁵⁰

- Seçilmiş zaman aralıklarındaki eğilimleri tanımlamak için filo kaybı ve kaza oranları;
- Filonun büyüklüğüyle bağlantılı olarak, gemi tutulmalarının sayısı;
- Kendi düzenlediği belgeler ve uygunluk belgelerine sahip gemiadamları için tespit edilmiş yetersizlik ve kusur durumlarının sayısı;
- Liman devleti eksiklik raporlarına ve müdahalelerine verilen cevaplar;
- Çok ciddi ve ciddi kazaların incelemeleri ve bunlardan çıkarılan dersler;
- Kullanılan mali, teknik ve diğer kaynaklar;
- Kendi bayrağını taşıyan gemilerin denetleme ve sörvey sonuçları;
- İş kazalarının incelenmesi;
- MARPOL 73/78 Sözleşmesi kapsamına giren olay ve ihlallerin sayısı,
- Belgeler, uygunluk belgeleri, onay ve benzerlerinin askıya alınma ve iptal sayıları.

3.2.3 Kıyı Devletleri

Bir kıyı devletinin hakları ve yükümlülükleri, Kod'un 3. Bölümünde belirtilmiştir. Burada yer alan haklar ve yükümlülükler çok fazla olmasa da, özellikle SAR Sözleşmesinin

¹⁴⁹ IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments", IMO, Londra, s.13

¹⁵⁰ İbid.

henüz VIMSAS kapsamına alınmaması nedeniyle oldukça önemlidir. Bu alanda SOLAS Sözleşmesinin 5. Bölümünün hükümleri tamamıyla kullanılmaktadır.¹⁵¹

VIMSAS kapsamında bu bölümdeki konu başlıkları şunlardır;

- uygulama
- yaptırımların uygulanması
- değerlendirme ve gözden geçirme

3.2.3.1 Uygulama

Denetim esnasında, kıyı devletlerinin yükümlülüklerini etkili şekilde yerine getirip getirmediğini belirlemek amacıyla, bu devletlerin sözkonusu yükümlülüklerinin yerine getirilmesine ve yaptırım uygulamasına yardımcı olacak politikalar ve rehberler uygulayıp uygulamadığına, bu politika ve rehberleri gerektiğinde gözden geçirecek veya güncelleyecek kişilerin görevlendirilip görevlendirilmediğine bakılmaktadır.¹⁵²

3.2.3.2 Yaptırımların Uygulanması

Her hukuk devletinde olması gerektiği gibi, kişi hak ve özgürlüklerine müdahaleyi gerektiren yaptırımlar hususunda her şeyden önce kıyı devletleri haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken uluslararası kurallara uymayı temin eden gerekli bütün tedbirleri almalıdırlar.¹⁵³

¹⁵¹ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, “Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor’s Manual”, 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s. 9

¹⁵² IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s.14

¹⁵³ Işık M.M., Asarlıoğlu O.A. ve Avcı Ö., (Şubat 2013), “VIMSAS Rehberi”, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, s.23

Bu bağlamda VIMSAS denetimleri kapsamında bir kıyı devleti aşağıdaki hususları gerçekleştirmek amacıyla, uygun şekilde, bir kontrol ve gözlem/denetim programı geliştirmeli ve uygulamalıdır:¹⁵⁴

- Problemler alanların tanımlanmasını sağlayacak analizlerin yapılabilmesi amacıyla istatistikî bilgilerin temin edilmesi,
- Sorumluluk sahasındaki sularda kirlilik olaylarına zamanında müdahale edilmesi,
- Bayrak ve/veya liman devletleriyle deniz kazası incelemelerinde uygun şekilde işbirliğinde bulunulması.

3.2.3.3 Değerlendirme ve Gözden Geçirme

Kıyı devletleri zorunlu IMO mevzuatı gereğince haklarını kullanma ve yükümlülüklerini yerine getirmeye ilişkin performanslarını belirli aralıklarla değerlendirmelidirler¹⁵⁵.

Yapılan denetimler sonucunda, kıyı devletlerinin yükümlülüklerine ilişkin yapılan değerlendirmelerde, seyir emniyetine ilişkin bilgilerin denizi kullanıcıları ile verimli olarak paylaşıldığına ilişkin kanıtların arandığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda, (kıyı devletinin hakları, risk analizleri vb. dâhil olmak üzere) sorumlu İdarelerin SAR uygulamalarının ve kapasitelerinin yeterliliklerine ilişkin olarak, bağımsız denetimler ve değerlendirmelerinin varlığının sorgulanacağı anlaşılmaktadır. Bu hususta denetçiler tarafından uygunsuzluklar belirlenirken, İdarece, anılan konuların verimliliği değerlendirmek açısından belirli aralıklarla tatbikatların yapıp yapılmadığına bakılmaktadır.¹⁵⁶

3.2.4 Liman Devletleri

¹⁵⁴ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s.14

¹⁵⁵ İbid.

¹⁵⁶ Işık M.M., Asarlıoğlu O.A. ve Avcı Ö., (Şubat 2013), “VIMSAS Rehberi”, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, s.23

Liman devletlerinin de hak ve yükümlülükleri bulunmaktadır. Yabancı bayraklı gemilere liman devleti kontrolünün uygulanması ağırlıklı olarak bir hak olarak kabul edilirken buna ilişkin raporlamanın yapılması bir yükümlülük olarak değerlendirilmektedir. Liman devletlerinin üzerine düşen çok sayıda önemli yükümlülük alanları bulunmaktadır. Bunlar içerisinde, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin gerektirdiği atık alım tesisleri denetim esnasında değerlendirilmektedir. Söz konusu Sözleşmenin Ek VI'sına taraf olan devletler içinse, bu devletlerin liman devleti olarak sağlaması gereken bazı hizmetler bulunmaktadır, denetim esnasında bunlar da kontrol edilmektedir¹⁵⁷.

Liman devletleri açısından VIMSAS kapsamında bu bölümde şu konu başlıkları altında denetim yapılmaktadır:

- Uygulama
- Yaptırımların uygulanması
- Değerlendirme ve gözden geçirme

3.2.4.1 Uygulama

VIMSAS uygulaması üye devletlere denetim kapsamı içerisindeki zorunlu kuralların iç hukuk sistemlerine dâhil edilmeleri ve nasıl uyguladıkları konusunda bir değerlendirme fırsatı sunmaktadır. Bu itibarla, liman devleti yükümlülüklerimizin de belirlenmesi gerek kendimizi değerlendirmemiz gerekse performansımızın artırılarak hedefe yönelik çalışma yapılabilmesi için önem arz etmektedir.¹⁵⁸

Liman devletleri çeşitli zorunlu IMO mevzuatı gereğince belirli hak ve yükümlülüklerle sahiptirler. Liman devletleri, kirliliğin önlenmesi de dâhil olmak üzere, deniz emniyetinin ve çevresinin korunmasının sağlanmasında tamamlayıcı bir rol oynayabilmektedirler. Liman devletinin deniz emniyetinin ve çevresinin korunmasına ilişkin rolü ve sorumlulukları; uluslararası antlaşmalar, sözleşmeler, ulusal mevzuat ve bunların

¹⁵⁷ IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (A 25/8/1) numaralı doküman, "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", 19-30 Kasım 2007, IMO, Londra, s. 9

¹⁵⁸ Işık M.M., Asarlıoğlu O.A. ve Avcı Ö., (Şubat 2013), "VIMSAS Rehberi", Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, s.25

yanında, bazı durumlarda, ikili ve çok taraflı anlaşmaların birleşimi sonucu ortaya çıkmaktadır.¹⁵⁹

Liman devleti kontrollerinde IMO mevzuatı uyarınca yabancı bayraklı gemilerin liman devletince tutulmasında tüm ilgililere gerekli bilgilendirmelerin yapıyor olması da, aranacak yeterliliklerden birisi olacaktır. Liman devleti kontrollerinin gemilerin liman olanaklarından yararlanmasını engellememesi yanında, öngörülmeven bir ertelemeye yol açmaması gerektiği, önceki denetimlerde üye devletlere vurgulanan bir diğer husustur¹⁶⁰.

3.2.4.2 Yaptırımların Uygulanması

Yukarıda kıyı devletleri uygulamasında da belirtildiği gibi, liman devletleri, haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken uluslararası kurallara uyulmasını sağlayacak olan tüm gerekli tedbirleri almalıdırlar.

Bu çerçevede, birçok IMO sözleşmesi liman devleti kontrolüne imkân sağlayan özel hükümler içermektedir. Bunun yanı sıra “1988 Protokolüyle değiştirilen SOLAS”, “MARPOL” ve “STCW” Sözleşmeleri, liman devletlerinin bu sözleşmelere taraf olmayan devletlere, taraf olanlardan daha fazla müsamahalı davranmama yükümlülüğü getiren hükümler içermektedir. Bunun anlamı, liman devletleri sözleşme hükümlerini hem Taraf hem de Taraf olmayan devletlere uygulamakla yükümlüdürler.¹⁶¹

VIMSAS denetimleri kapsamında, bir liman devleti aşağıdaki hususları gerçekleştirmek amacıyla, uygun şekilde, bir kontrol ve gözlem/denetim programı geliştirmeli ve uygulamalıdır.¹⁶²

¹⁵⁹ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”,IMO, Londra, s.14

¹⁶⁰ Işık M.M., Asarlıoğlu O.A. ve Avcı Ö., (Şubat 2013), “VIMSAS Rehberi”, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, s.26

¹⁶¹ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”,IMO, Londra, s. 14

¹⁶² İbid. s.14-15

- Bir liman devleti, liman devleti kontrolünü icra ederken, IMO tarafından kabul edilen ilgili tavsiye kararlarına uygun bir liman devleti kontrol programını uygulamaya yönelik prosedürler tesis etmelidir.
- Liman devleti kontrolü yalnızca yetkili ve nitelikli liman devleti kontrol uzmanları tarafından ve IMO tarafından kabul edilen ilgili prosedürlere uygun olarak yapılmalıdır.
- Liman devleti kontrol uzmanları ve onlara yardım eden kişilerin, denetimin yapıldığı liman veya denetlenen gemiyle hiçbir ticari bağlantısı bulunmamalıdır; ayrıca liman devleti kontrol uzmanları, yetkilendirilmiş kuruluşlar veya klas kuruluşları tarafından istihdam edilmemeli veya onlar adına iş yapmamalıdır.

3.2.4.3 Değerlendirme ve gözden geçirme

Liman devletleri, haklarını kullanma ve zorunlu IMO mevzuatının gerektirdiği yükümlülüklerini yerine getirme konusunda, belirli aralıklarla performanslarını değerlendirmelidirler¹⁶³.

¹⁶³ İbid.

IV GERÇEKLEŞTİRİLEN GÖNÜLLÜ IMO ÜYE DEVLET DENETİMLERİNE İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRMELER

2006 yılında uygulanmaya başlayan Gönüllü IMO Üye Devlet denetimlerinde, 2014 yılı itibariyle 85 üye devlet denetim için gönüllü olmuştur. Bu ülkelerden Türkiye’de dahil olmak üzere 67’si denetimden geçmiştir.¹⁶⁴

A.974(24) sayılı karar ile kabul edilen VIMSAS için Çerçeve ve Prosedürlerde şeffaflık ve ifşa ilkesi kapsamında, denetlenen ülkelerin denetim ara ve nihai raporları gizlilik esasına tabidir ve sadece denetlenen üye devlet, denetim ekibi ve Genel Sekreter ile paylaşılmaktadır. Ancak yapılan denetimler neticesinde hazırlanan ve üye ülkelerle paylaşılan denetim özet raporları (ASR) Sekretarya tarafından standart bir formatta konsolide edilerek (CASR) çıkarılan derslere yer vermekte ve bu CASR’lar belirli aralıklarla yayımlanmaktadır. Ayrıca Sekretarya, IMO enstrümanların uygulanmasına ilişkin olarak elde edilen bulgulardan ders çıkarmak amacıyla bu CASR’ları inceleyerek bunların kapsamlı bir analizini yapmaktadır.

Bugüne kadar yapılan gönüllü üye devlet denetimlerine ilişkin olarak hazırlanan denetim özet raporları (ASR) esas alınmak üzere yedi adet CASR yayımlanmış olup, sekizinci CASR’ın 2014 yılı sonunda düzenlenecek 113. Konsey toplantısında yayımlanması beklenmektedir. Bu konsolide raporlar “genel, bayrak devleti faaliyetleri, liman devleti faaliyetleri, kıyı devleti faaliyetleri, olumlu gelişme alanları ve iyileştirilmesi gereken alanlar” olmak üzere altı ana başlık içermektedir.

CASR’larda yer alan bulgular, denetim esnasında tespit edilen uygunsuzluk ve gözlemleri içermekte olup, bunların her birine ilişkin önerilen veya gerçekleştirilen düzeltici faaliyetin özeti ve temel nedenlerine yer verilmektedir. Bulgular, denetim programının kapsamını oluşturan zorunlu IMO enstrümanlarının uygulanması hakkında önemli dersler sunmaktadır. Aynı zamanda devletlerin sözkonusu IMO enstrümanlarından doğan haklarını

¹⁶⁴IMO Konsey, 113. Oturumu, 2 Ekim 2014 tarihli ve (C 113/5) numaralı doküman, “Progress Report on the Implementation of the Audit Scheme”, IMO, Londra, s.1

kullanırken, sorumluluk ve yükümlülüklerini yerine getirirken yetersiz kaldıkları veya zorluklarla karşılaştıkları alanların tespit edilmesi imkanını da sağlamaktadır. Olumlu gelişme alanları, güçlü yönleri vurgulamakta ve hatta bazı durumlarda üye devletlerin sorumluluklarını etkin bir şekilde yerine getirmek üzere geliştirdikleri yeni fikirleri en iyi uygulamalar olarak sunmaktadır.¹⁶⁵

IMO enstrümanlarının uygulanmasında karşılaşılan zorluklara ilişkin olarak 2014 yılı itibarıyla sekreteryaya tarafından bugüne kadar 3 adet kapsamlı analiz raporu hazırlanmıştır. Bunlar, FSI 18/INF.7, FSI 20/INF.16 ve III 1/INF. 23¹⁶⁶ sayılı dokümanlar ile yayımlanmıştır. Bu çalışmalar, tespit edilen bulgular içerisinde sıklıkla karşılaşılan alanlar, bunların altta yatan olası nedenleri hakkında bilgi sağlamak ve denetimin kapsamını oluşturan zorunlu IMO enstrümanlarının ne ölçüde etkili bir şekilde uygulandığı hakkında Örgüte geribildirim sağlamaktadır. Ayrıca üye devletler, denetime hazırlanırken veya kendi iç düzenlemelerinin genel bir değerlendirmesini yaparken denizcilik idarelerindeki sorunlu alanları değerlendirmek amacıyla bu çalışmalarını kullanabilirler.¹⁶⁷

¹⁶⁵ IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (A 28/9/1) numaralı doküman “Consolidated Audit Summary Report”, 25 Kasım – 4 Aralık 2013, IMO, Londra, s. 3

¹⁶⁶ FSI Alt Komitesinin adı 2014 yılında IMO Enstrümanlarının Uygulanması Alt Komitesi (Subcommitte on Implementation of IMO Instrumets - III) olarak değiştirilmiştir. Alt komite yeni adıyla ilk toplantısını Temmuz 2014’te gerçekleştirmiştir.

¹⁶⁷ IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu (14-18 Temmuz 2014), (III 1/9); “Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports”, s.5

Tablo 1. CASR incelemelerine ilişkin genel bilgiler

	1. CASR değerlendirmesi	2. CASR değerlendirmesi	3. CASR değerlendirmesi
İncelemeyi yapan	FSI 18	FSI 20	III 1
Dahil edilen CASR raporları	1,2 ve 3. CASR	1,2,3,4 ve 5. CASR	1,2,3,4,5,6 ve 7. CASR
Toplam denetim sayısı	26	45	59
Uygunsuzluk sayısı	61	138	201
Gözlem sayısı	126	221	349
Toplam bulguların sayısı	187	359	550
Temel neden sayısı	-	165	356

Kaynak: III 1/9, Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports, 16 Mayıs 2014

IMO Enstrümanlarının Uygulanması Alt Komitesinin (III) ¹⁶⁸ Temmuz 2014'te düzenlenen ilk toplantısında sunulan bu analiz, 59 denetime ait 7 CASR raporunu kapsamakta olup toplamda 550 bulguyu (201 uygunsuzluk ve 349 gözlem) ve zorunlu IMO enstrümanlarının gereklerine atıfların yer aldığı 356 temel nedeni içermektedir. 59 denetimin içerisinde 52 üye devletin, iki ortak üyenin ve 5 bağımlı devletin denetimi yer almakta olup, bu rakam Örgüt üyelerinin yaklaşık %31'ine tekabül etmektedir.¹⁶⁹

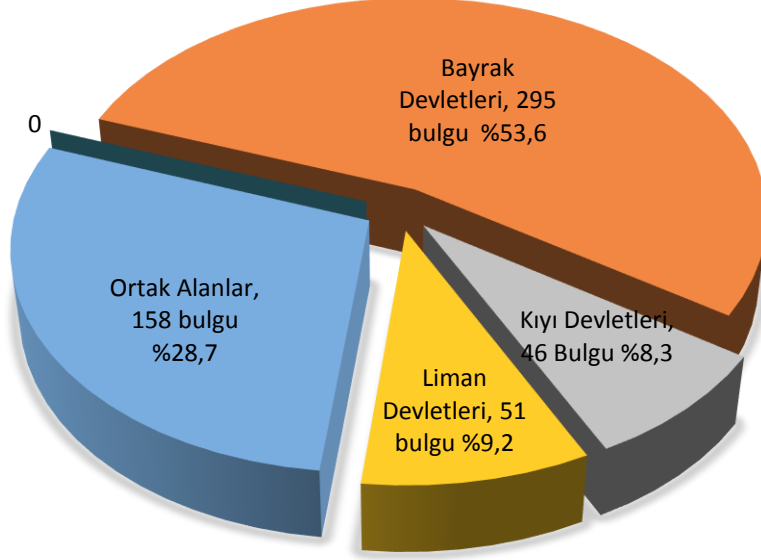
Bilindiği gibi, denetimin standardını oluşturan Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu ortak alanlar, bayrak devletleri, kıyı devletleri ve liman devletleri olmak üzere dört bölümden oluşmaktadır.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Eski adıyla FSI Alt Komitesi.

¹⁶⁹ IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu (14-18 Temmuz 2014), (III 1/9); "Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports", s.2

¹⁷⁰ IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu, (14-18 Temmuz 2014) III 1/INF.23; "Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports", s.4

Grafik 1. Kod'un bölümlerine göre bulguların yüzdeler dağılımı



Kaynak: III 1/INF.23

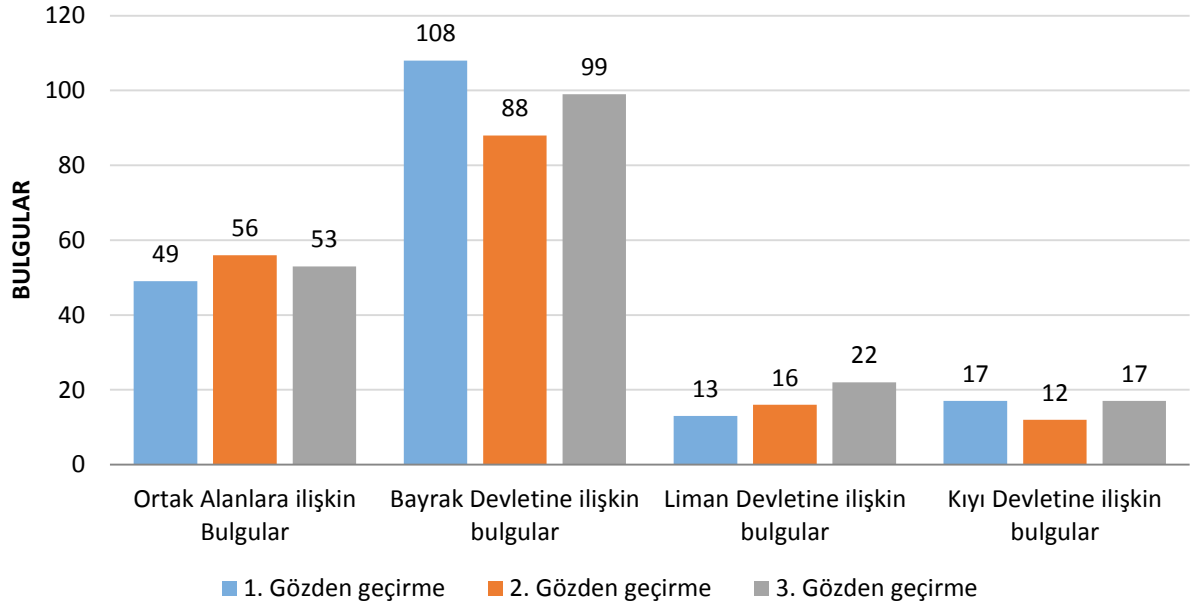
Grafikte görüldüğü üzere, yapılan 59 denetimden elde edilen bulguların %53.6'sı liman devleti sorumlulukları ve yükümlülükleri alanından tespit edilmiş olup, bunu %28.7 ile Ortak Alanlar, %9.2 ile Liman Devletleri ve %8.3 ile Kıyı Devletleri izlemektedir.

Her bir üye devlet Kod'u kendi özel şartlarına göre değerlendirmektedir. Coğrafi özellik ve şartlara bağlı olarak bazı devletlerin bayrak devleti olarak rolü liman veya kıyı devletine göre daha fazla olabilmekte veya bunun tam tersi olabilmektedir. CASR'larda raporlanan bulgulara ilişkin yapılan bu analizler, bayrak devleti sorumluluk ve yükümlülüklerinin sözleşmelerin gerekleri açısından önemli olduğunu ve Kod'un kapsamında yer alan dört alan arasındaki uygulama durumunun bir yüzdeler ifadesini teşkil etmediğini ortaya koymaktadır.¹⁷¹

¹⁷¹ IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu, (14-18 Temmuz 2014) III 1/INF.23; "Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports", s.4

Bugüne kadar yayımlanan 3 incelemeye (FSI 18/INF.7, FSI 20/INF.16 ve III 1/INF.23) ilişkin bulguların (uygunsuzluk ve gözlem) Kod'un bölümlerine dağılımı şu şekildedir;

Grafik 2. Her bir incelemeye ilişkin (FSI 18/INF.7, FSI 20/INF.16 ve III 1/INF.23) bulguların Kod'un bölümlerine göre dağılımı

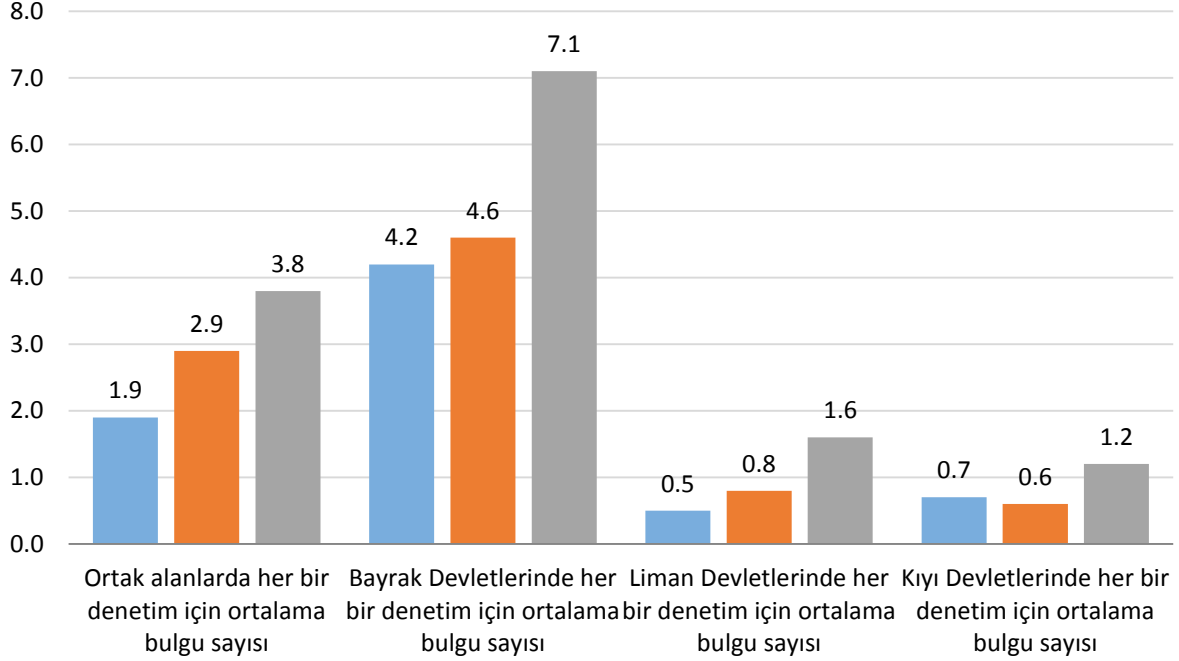


Kaynak: III 1/INF.23

Yukarıdaki grafikte, bugüne kadar yapılan üç incelemede bulgu sayısının dört alandaki dağılımının istikrarlı olduğu görülmektedir.¹⁷²

¹⁷² İbid.

Grafik 3. Kodun bölümlerine göre her bir CASR incelemesine ilişkin olarak denetim başına düşen ortalama bulgu sayısı



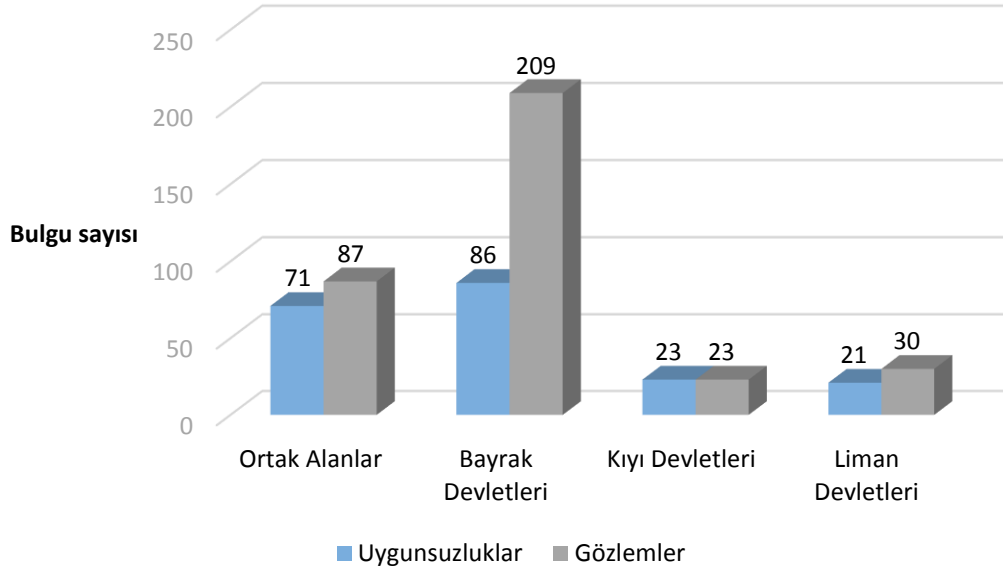
Kaynak: III 1/INF.23

Yapılan üç CASR incelemesine göre, denetim başına ortalama bulgu sayısı Kodun her bir bölümü için artış göstermektedir. En fazla bulgu ise bayrak devletlerinin sorumlulukları alanındadır. Bunun bir nedeni, denetimin başladığı yıldan itibaren denetimden geçen üye devlet havuzunun giderek daha çeşitli olmasına bağlanabilir. Ayrıca, denetim ekibi üyeleri de denetin kapsamına ilişkin hakimiyetlerinde daha da tutarlı olmaya başlamıştır.¹⁷³

Son olarak, Kod'un bölümlerine göre uygunsuzluk ve gözlemlerin dağılımı aşağıdaki grafikte gösterilmiştir:

¹⁷³ İbid. s. 5

Grafik 4. Kod'un bölümlerine göre uygunsuzluk ve gözlemlerin dağılımı

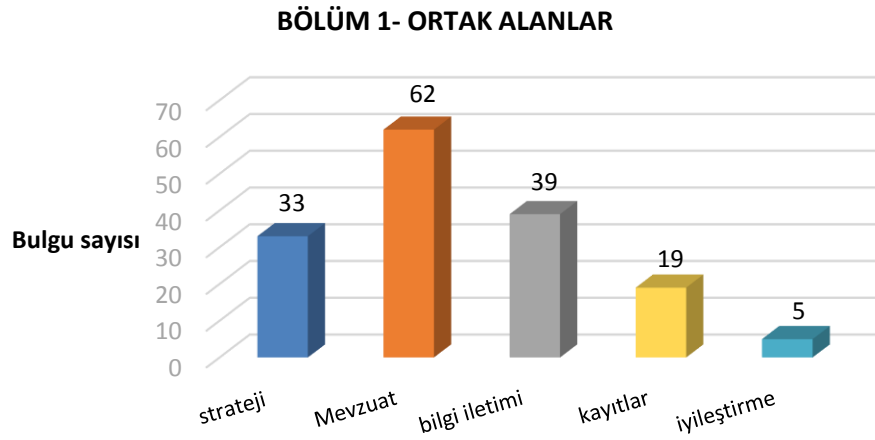


Kaynak: III 1/INF.23

4.1 Ortak Alanlar

2011 tarihli Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na göre, Ortak alanlar bölümündeki bulgular strateji, mevzuat, bilgi iletimi, kayıtlar ve iyileştirme olmak üzere beş gruba ayrılmıştır.

Grafik 5. Kod'un Ortak Alanlar bölümü kapsamındaki bulguların sayısı



Kaynak: III 1/INF.23

Grafik 5’te bugüne kadar yayımlanan yedi CASR’ın Kod’un ortak alanlar bölümünde tespit edilen bulguların detaylı bir incelemesi yer almaktadır. Görüldüğü üzere mevzuat konu başlığı altında 62 bulgu (%39.2), bilgi iletimi konu başlığında 39 bulgu (%24.6) ve strateji konu başlığı altında ise 33 bulgu (%20.8) tespit edilmiştir. En fazla bulgunun yer aldığı mevzuat alanında karşılaşılan temel zorluklar, uluslararası enstrümanlar getirilen değişikliklerin iç hukuka aktarılmasında yaşamaktadır. Burada yaşanan zorluk özellikle zımni kabul yoluyla yürürlüğe giren değişikliklerin yeterli sayıda nitelikli personeli olmaması, yeni veya değiştirilen bir zorunlu IMO enstrümanının kabul edilerek resmi gazetede yayımlanması süresinin uzun olması gibi nedenlerden ötürü geç yürürlüğe konulmasından kaynaklanmaktadır.¹⁷⁴

Bilgi iletimi alanında tespit edilen bulgular kanun, karar, talimat ve yönetmeliklerin metinlerinin ve çeşitli zorunlu IMO enstrümanının gerektirdiği bildirimlerin IMO’ya yapılmamasını içermektedir.¹⁷⁵

Strateji konu başlığı ile ilgili olarak, tespit edilen bulguların birçoğu genel bir stratejinin geliştirilmiş olmasına karşın bunu kanıtlayan yeterli dokümantasyonun bulunmaması; genel kurumsal performansın ve kabiliyetlerin sağlanması, sürdürülmesi ve geliştirilmesine yönelik olarak stratejinin sürekli olarak gözden geçirilmemesi; üye devletin uluslar arası denizcilik yükümlülüklerini gerçekleştirmedeki etkinliğinin teyit edilememesi ve genel kurumsal performansı ve kabiliyetleri değerlendirmeye yönelik bir mekanizmanın olmaması hususlarını içermektedir.¹⁷⁶

Ortak alanlar bölümü ile ilgili olarak bu güne kadar yapılan denetimlere ilişkin hazırlanan CASR’larda yer alan bulgulardan bazı örnekler aşağıda verilmiştir.

- Strateji:

¹⁷⁴ IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu, (14-18 Temmuz 2014) III 1/INF.23; “Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports”, s.7

¹⁷⁵ İbid. s.8

¹⁷⁶ İbid.

- “Ülke, taraf olduğu zorunlu IMO mevzuatı yükümlülüklerini karşılamaya yönelik bir stratejiyi tam olarak oluşturamamış. Örneğin, stratejiyi ortaya koyan bir dokümanın bulunmaması, ülkenin yükümlülükleri bakımından devamlı gözden geçirme ve etkinlik doğrulamasının yapılmamış olması.” (Gözlem/OB)
- “İdarenin performansının devamlı surette gözden geçirilmesi, etkinlik denetimi ve iyileştirmeye ilişkin açıkça belirlenmiş olan stratejiler doğrulanamadı. Ayrıca bu stratejiler yeterli seviyede bildirilmedi.” (Gözlem/OB)
- “İdarenin temsilcileri, ulusal hukuka göre farklı birim/kurumlardan oluşmakla birlikte, zorunlu IMO mevzuatına göre görevlendirildikleri sorumlulukların bütüncül bir resmini ortaya koyamadı. (Birimlerin/kurumların görev dağılımları/sorumluluklarının net olarak ortaya konamaması ve organizasyon şemasında ve işleyişte bunların açıkça gösterilememesi)” (Gözlem/OB)
- “Zorunlu IMO mevzuatının uygulanması ve yaptırım ile ilgili genel strateji ortaya konamadı.” (Gözlem/OB)
- “Birçok bakanlık arasında dağıtılmış olan yükümlülüklerin karşılanması bakımından, performanslarının ve bu alanlarda genel organizasyonel performans ve kabiliyetlerin düzenli olarak nasıl gözden geçirildiğini gösteren bir prosedür bulunmamakta.” (Gözlem/OB)
- “Benzer işleri yürüten bakanlıklar arasındaki genel organizasyonel performansın belirlenmesine yönelik açık bir yöntem yok.” (Gözlem/OB)
- “Bakanlığın performansına ilişkin değerlendirmenin mevcut uygulama mekanizması yeterli seviyede belgelendirilemiyor.” (Gözlem/OB)
- Bilgi İletimi:

- “İdare, zorunlu IMO mevzuatıyla ilgili ulusal mevzuatında yer alan kanun/yönetmelik/genelge vb. metinlerini IMO'ya bildirmiyor. Neden olarak, denizcilik idaresi ile Dışişleri Bakanlığı arasında, hâlihazırda, bunların IMO bildiriminin yapılması ve bunların doğrulanması hususunda bir prosedürün bulunmaması gösterilmiş.”(Uygunsuzluk/NC)
- “Zorunlu raporlamalar IMO’ya bildirilmiyor; bildirilen sadece birkaç tane rapor var. Neden olarak, raporların zamanında gönderilmesi ve gözlemlenmesi bakımından insan kaynağının yetersiz olması ve raporlamaya ilişkin prosedürel dokümanların bulunmaması gösterilmiş.” (Uygunsuzluk/NC)
- Mevzuat:
 - “Zorunlu IMO mevzuatı ve değişiklikleri, uluslararası hukukta yürürlüğe girdiği halde üye devlet tarafından ulusal mevzuata aktarılmamıştır.” (Gözlem/OB)
 - “Zorunlu IMO mevzuatı değişiklikleri, zımni kabul prosedürüyle pratik olarak uygulanmakta, ancak bunların üye devletin kanun ve kurallarına uygun olarak Bakanlar Kurulu veya Parlamento tarafından kabul edilmesi gerekmektedir. Zorunlu IMO mevzuatının zamanında iç hukuka aktarılmaması, söz konusu IMO mevzuatıyla ilgili uygunsuzluklar için hukuki/cezai yaptırımların ortaya konmasına engel oluşturmaktadır.” (Gözlem/OB)
 - “Ulusal mevzuatın hazırlanması/yayımlanması hususlarında denizcilik alanında uzman olan personelin eksikliği.”(Gözlem/OB)
 - “Tercümelemlerin zaman alması ve yayımlanma sürecinin mevcut insan kaynaklarıyla halledilmeye çalışılması, bazı IMO mevzuatının yürürlüğe giriş tarihi ile eş zamanlı iç hukuka aktarılmaması sonucunu doğuruyor.” (Gözlem/OB)
 - “Değişikliklerin ulusal mevzuatta nasıl yayımlandığı hususunda, denizcilik mevzuatından alıntılanan örneklemelerde tutarsızlıklar var (açık değil/muğlâklık).

İdare bazılarının zımni kabul prosedürüyle yürürlüğe girdiğini söylerken, diğer taraftan bu değişikliklerin takibinin armatörlerin sorumluluğunda olduğunu söylüyor; diğer taraftan İdarenin elindeki IMO mevzuatları listesi güncel değil.” (Gözlem/OB)

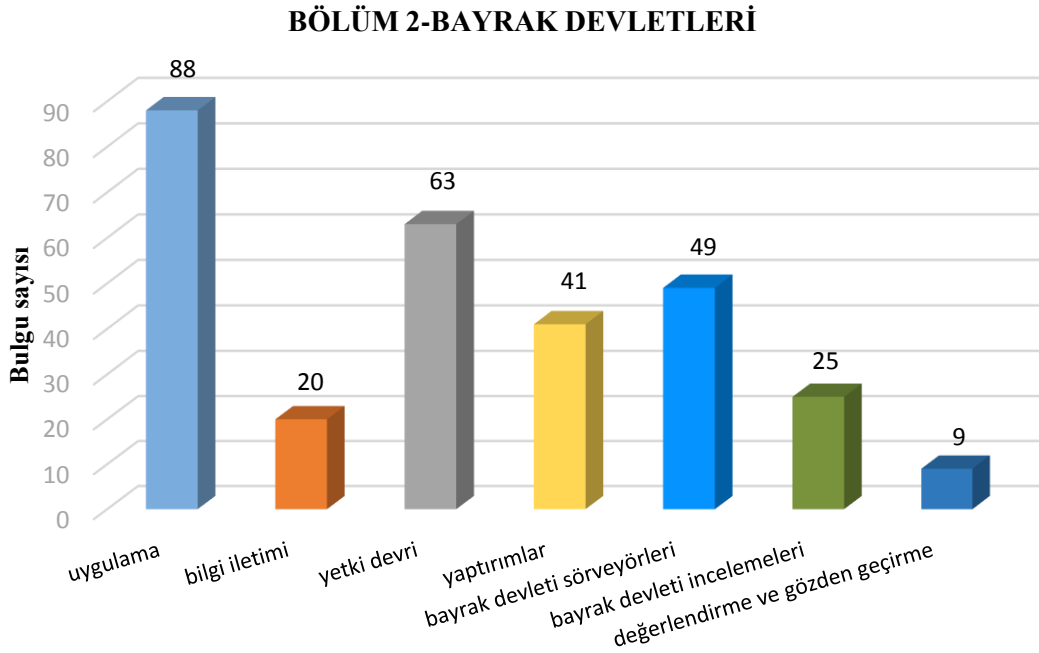
- “Ülkenin taraf olduğu bazı zorunlu IMO mevzuatlarının yürürlüğe konması için ulusal mevzuat güncellenmemiş. Neden olarak; metinlerdeki bazı teknik terimlerin söz konusu ülkenin dilinde hazır halde bulunmaması ve bu konuda yetişmiş personel eksikliğinin bulunması gösterilmiş.” (Uygunsuzluk/NC)
- “Yetkilendirilmiş kuruluşlara denetim ve belgelendirme yetkisi veren üye devlet taraf olunan sözleşmeleri duyurmamış, ilgili yaptırımlar uygulanmıyor.” (Uygunsuzluk/NC)
- “MARPOL 73/78 Sözleşmesi EK II'nin revize edilmiş hükümleri (MEPC 118(52)) ulusal mevzuata zamanında ve tam olarak aktarılmamış.” (Uygunsuzluk/NC)
- “Ülke MARPOL Sözleşmesi'nin tüm eklerine taraf olmasına rağmen, liman atık alım tesislerine ilişkin ulusal mevzuatında herhangi bir hüküm bulunmamakta. Ticari anlamda liman alım tesisleri bulunmakla birlikte bunlara ilişkin olarak devlet herhangi bir yaptırım uygulayamamakta.” (Uygunsuzluk/NC)
- Kayıtlar:
 - “Birçok durumda kayıtlar hazır bir şekilde bulundurulmuyor ve yeniden elde edilemiyor.”(Gözlem/OB)
 - “Kayıtların düzenli olarak gönderilmesi için etkin bir sistem bulunmuyor.” (Gözlem/OB)
 - “Kayıtların kontrolüne ilişkin prosedürlerin dokümantasyonu yapılmamış.” (Gözlem/OB)

- İyileştirme:
 - “Denizcilik idaresi, kabul ettiği Sözleşme ve protokollerle olan uyumluluğu konusundaki yeterliliğini, düzenli olarak nasıl iyileştirildiğini gösteremedi.” (Gözlem/OB)

4.2 Bayrak devletleri

2011 tarihli Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na göre bayrak devletlerinin sorumlulukları yedi grupta sınıflandırılmış olup, bunlar; uygulama, bilgi iletimi, yetkilerin devredilmesi, yaptırımların uygulanması, bayrak devleti sörveyörleri, bayrak devleti incelemeleri ve değerlendirme ve gözden geçirmeyi içermektedir.

Grafik 6. Kod'un Bayrak Devletleri bölümü kapsamındaki bulguların sayısı



Kaynak: III 1/INF.23

Grafik 6'da görüldüğü üzere, en fazla bulguların tespit edildiği alanların başında uygulama, ardından yetkilerin devredilmesi, bayrak devleti sörveyörleri ve yaptırımların uygulanması gelmektedir. Grafikte verilen rakamlar uyarınca, bulgulardan 88'i (% 29.8)

uygulama, 63'ü (%21.3) yetkilerin devredilmesi ve 49'u (%16.6) bayrak devleti sörveyörleri ile ilgilidir.

Uygulama alanındaki temel bulgular gereklerin uygulanmasına destek sağlayacak rehberlerin ve de ilgili uluslararası kural ve düzenlemelerin uygulanmasına yönelik idari talimatların çıkarılmasıyla ilgilidir. Bunun yanı sıra, idarenin takdirine bırakılan zorunlu gereklere ilişkin rehber ve dokümanların bulunması da bayrak devletlerinin yerine getirmesi gereken unsurlar arasındadır. İlave olarak, zorunlu IMO enstrümanlarının gereklerine uygululuğun sağlanmasına yönelik kaynaklara ilişkin bulgular da yer almaktadır.¹⁷⁷

Yetkilerin devredilmesi konusunda en çok karşılaşılan bulgular arasında bayrak devlerinin yetkilendirilmiş kuruluşlar (RO) üzerindeki denetim programı ve idare ile RO arasında imzalanan anlaşma yer almaktadır.¹⁷⁸ Bayrak devleti sörveyörleri konu başlığı altında denetimlerde elde edile bulguların çoğu sörveyörlerin eğitimi, yeterliği, yetkileri ve sörveyörler arasındaki karşılıklı ilişki hakkındadır.¹⁷⁹ Bu bölüm ile ilgili olarak bu güne kadar yapılan denetimlere ilişkin hazırlanan raporlarda yer alan bulgulardan bazı örnekler aşağıda verilmiştir.

- Uygulama:
 - IMO enstrümanlarındaki ve ilgili bağlayıcı kurallardaki değişiklikler iç hukuka aktarılmamaktadır. (Uygunsuzluk/NC)
 - Sörveylerde kullanılan kontrol listelerinin IMO Sözleşmelerinde yapılan değişikliklere göre güncellenmesi resmi olmayan bir şekilde yapılmaktadır. Ayrıca denetçilere, denetimlerini nasıl yürüteceklerine dair verilen talimatlar belgelendirilmiş bir şekilde değildir. Tutarlı bir gemi denetimi için gerekli olan kontrol listelerine güncellemelerin kaydedilmesi amacıyla oluşturulmuş resmi bir usul bulunmamaktadır. (Gözlem/OB)

¹⁷⁷ Ibid.

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Ibid.

- Bayrak devleti, taraf olduğu sözleşme kurallarını uygulamak için uygulama yönetmeliği yayınlamamıştır. (Uygunsuzluk/NC)
- Bayrak devleti, MARPOL Ek 6'ya taraf olmuş fakat iç hukuka aktarmamıştır. (Uygunsuzluk/NC)
- İdare tarafından yapılan uygulamalarda (uzatma, eşdeğer uygulama, muafiyet, asgari gemiadamı donatımı ve tonaj ölçümü) tutarlı davranılmamaktadır. Bazı yanlış uygulamalar görölmüştür. (Uygunsuzluk/NC)
- Deniz kazalarını incelenmesiyle ilgili mevzuat kuralları tüm olayların incelenmesine izin vermemektedir. (Uygunsuzluk/NC)
- İdare, bir kaza incelemesinden sonra yürütülecek işlemlere ilişkin bir sistem oluşturmamıştır. (Gözlem/OB)
- Bazı IMO Kodlarında (HSN, IBC, BHC, IGC, INF) ve kararlarındaki [MSC.168(79), MSC.133(76)] idarenin takdirine bırakılmış hükümler hakkında talimatlar oluşturulmamıştır. (Gözlem/OB)
- Bazı IMO Kodlarına (HSC, IBC, BHC, IGC, INF) ve Kararlarına (MSC.168(79), MSC.133(76)) ilişkin uygulama yönetmelikleri yapılmamıştır. (Gözlem/OB)
- Üye devlet; yürürlüğe koyma, belgelendirme, sörvey ve gözetim ile ilgili yükümlölükleri uygulamak için belirli kurallara ve idari yönergelere sahip değildir. (Gözlem/OB)
- Bazı alanlarda, bayrak devleti sörveyörü ya da yetkilendirilmiş kuruluş sörveyörü için geliştirilmiş yazılı bir rehber oluşturulmamıştır. Örneğin kullanılmakta olan

“İdarenin takdirine bırakılmış”, “İdare tarafından yapılandırılmış” ve “denklikler” ibareleri bayrak devleti tarafından yorumlanmamıştır. (Gözlem/OB)

- Yetkilerin devredilmesi:
 - İdare, sörveyörlerin görevli oldukları konularda yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olduğunu kanıtlayamamaktadır. (Gözlem/OB)
 - İdarenin, kendisi adına hareket edecek kuruluşları etkili olarak denetlemesi için bir programı bulunmamaktadır. (Gözlem/OB)
 - İdare yetkilendirilmiş kuruluşlarla yazılı anlaşmalar yapmamıştır. (Uygunsuzluk/NC)
 - İdare ile yetkilendirilmiş kuruluşlar arasında yapılan anlaşmalar, ilgili IMO kural ve talimatlarındaki asgari şartlara uymamaktadır. (Uygunsuzluk/NC)
- Yaptırımların uygulanması:
 - Bayrak devletinin, IMO kurallarına uymayan gemileri için caydırıcı nitelikte ceza yaptırımına ilişkin mevzuatı yoktur. (Gözlem/OB)
 - Bayrak devletinin zorunlu sertifikaların yayınlanması amacıyla geliştirmesi gereken sistem oluşturulmamıştır.(Gözlem/OB)
 - IMDG Kod tam olarak yürürlüğe girmediği halde bazı teknik yönetmeliklerde IMDG Kod hükümleri referans gösterilmiştir. (Gözlem/OB)
 - Üye devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler tarafından standartların ve uluslararası kuralların uygulanmasını sağlamak amacıyla önlemler aldığını ispatlayamamaktadır. (Gözlem/OB)
 - İstatistiksel veriler toplanmış fakat bayrak devletinin söz konusu istatistiklere ilişkin uygun analizler yaptığına dair herhangi bir kanıt bulunamamıştır. (Gözlem/OB)

- Bayrak devleti sörveyörleri:
 - İdare, kendi adına denetim yapan sörveyörlere gemiler, gemilerin bağlı olduğu şirketler, gemi personeli, yükü ve operasyonları ile ilgili gerekli ulusal kural ve düzenlemelere ilişkin bilgiyi sağlamamıştır. (Gözlem/OB)
 - İdare, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin ulusal mevzuatın hedef ve amaçlarının anlaşılmasını sağlamamıştır. (Gözlem/OB)
 - İdare, sörveyörlere görevlerini icra ederken üzerinde bulundurmak üzere bir tanıtım belgesi düzenlememiştir. (Gözlem/OB)
 - İdarenin yeni başlayan bayrak devleti sörveyörleri için başlangıç eğitim programı bulunmamaktadır. (Gözlem/OB)
 - Bayrak devleti sörveyörleri teorik ve pratik eğitime tabi tutulmamaktadır. (Gözlem/OB)
 - 3 yıldan daha az deniz hizmetine sahip kişiler, gerekli eğitime tabi tutulmadan sörveyör olarak atanmıştır. (Gözlem/OB)
 - Bayrak devleti sörveyörlerinin eğitimiyle alakalı olarak, yeterlilikler ya da tüm bireysel modüllerdeki pratik eğitimlere ilişkin kanıt varken, tüm modülleri kapsayan genel bir sistem için açık kanıt yoktur. (Gözlem/OB)
 - İdare, denetçinin bilgisini uygun olan görevlerde sürekli güncellemek amacıyla belgeye dayalı bir sistemi uygulamamaktadır. (Gözlem/OB)
 - Zorunlu sörvey işlemleri için şeffaflık amacıyla belgelenmesi gereken sorumluluk ve yetki kapsamı belgelenmemiştir. (Gözlem/OB)

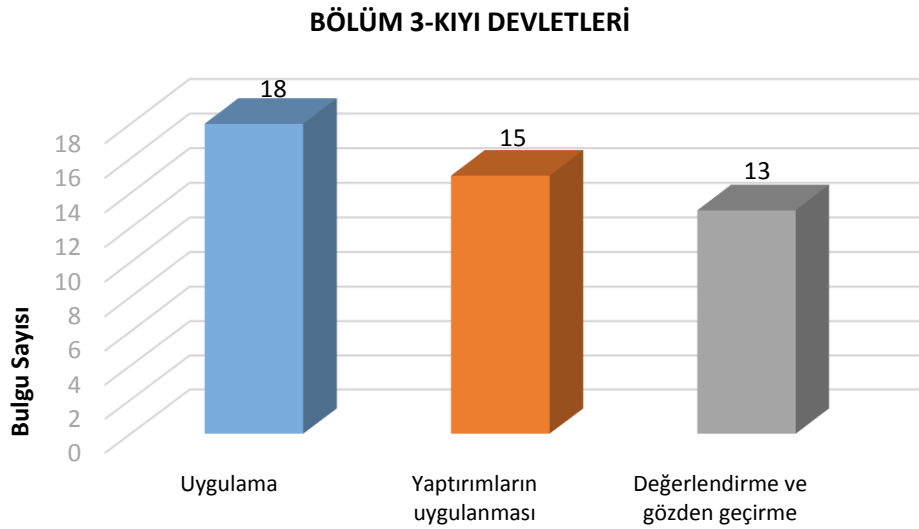
- Bayrak devleti sörvey işlemleri kapsamında şeffaflık amacıyla belgelenmesi gereken karşılıklı ilişkiler ve sorumluluklar belgelenmemiştir. (Gözlem/OB)
- MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek II'nin 16. Kuralı kapsamındaki denetimlerin yerine getirilmesi için sorumluluklar açıkça tanımlanmamıştır. Bu işi yürüten denetçilerin sorumlulukları, IMO'nun A.787(19) sayılı kararı kapsamında açıkça tanımlanmış olmalı ve güncellenmelidir. (IMO'nun A.787(19) sayılı kararının lahika 3'ü) (Gözlem/OB)
- Bayrak devleti incelemeleri:
 - Deniz kazaları hakkında yapılan incelemelere ait raporlar, gerekli görüş ve önerileri içermemektedir. (Uygunsuzluk/NC)
 - Kaza incelemelerine ilişkin raporlar, zorunlu IMO mevzuatı gereğince IMO'ya gönderilmemiştir. (Uygunsuzluk/NC)
 - Kaza raporları geç ve yetersiz bir şekilde rapor edilmektedir. (Gözlem/OB)
- Değerlendirme ve gözden geçirme.
 - MARPOL Sözleşmesi Madde 11 kapsamında IMO'ya yapılması gereken bildirim yapılmamıştır. (Uygunsuzluk/NC)
 - Zorunlu IMO belgeleri kapsamında verilen muafiyet ve benzer uygulamaların bildirilmesi için herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. (Uygunsuzluk/NC)
 - Tip onay işlemleri bölgesel bir klas kuruluşları birliği tarafından yayınlanan bir direktifle "İlgili Birimler" tarafından yürütülmektedir. Bu direktifte, zorunlu IMO belgelerine göre tip onay alması gereken gemi ekipmanlarına tip onay verilmesi için gerekli usuller yer almamaktadır. (Uygunsuzluk/NC)

- Bayrak devleti, Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (LL'66) daimi muafiyetini IMO'ya bildirmemiştir. (Uygunsuzluk/NC)

4.3 Kıyı Devletleri

2011 tarihli Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na göre bayrak devletlerinin sorumlulukları üç temel grupta toplanmıştır, bunlar uygulama, yaptırımları uygulanması ve değerlendirme ve gözden geçirme konu başlıklarından oluşmaktadır.

Grafik 7. Kod kapsamında Kıyı Devletleri bölümü kapsamındaki bulguların sayısı



Kaynak: III 1/INF.23

Grafik 7'de, Kıyı Devletleri bölümüne ilişkin olarak tespit edilen bulguların sayısı gösterilmektedir. Denetimlerden elde edilen bulgu rakamlarına göre, uygulama konu başlığında 18 (%39.1), yaptırımları uygulanması alanında 15 (%32.6) ve gözden geçirme ve değerlendirme alanında 13 (%28.2) adet bulgu tespit edilmiştir.¹⁸⁰

Uygulama alanına ilişkin en yaygın bulgu, SOLAS Sözleşmesinin bir acil durum halinde uygun arama ve kurtarma hizmetleri ile işbirliğinin yapılmasına yönelik gemi planları

¹⁸⁰ ibid. s. 9

hakkındaki kural V/7.3'ü uyarınca gerekli kılınan periyodik tatbikatlar ile ilgilidir. Ancak bu yükümlülük Kod kapsamında belirgin bir kıyı devleti yükümlülüğü olarak yer almamaktadır. Yaptırımların uygulanması konusundaki bulgular bir kontrol ve izleme programının geliştirilmesi ve uygulanmasına ilişkindir. Son olarak değerlendirme ve gözden geçirme konu başlığına ilişkin bulguların büyük bölümü seyir emniyeti (yani seyir yardımcıları) ve SAR (arama ve kurtarma) performansının değerlendirilmemesi hakkındadır.¹⁸¹

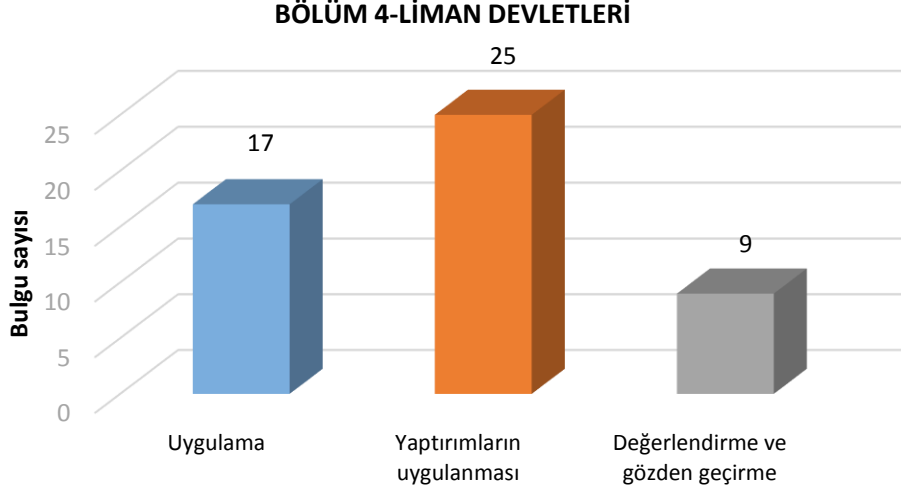
Kıyı devleti bölümünde, yapılan denetimlerde raporlanan bulgu örnekleri aşağıda yer almaktadır.

- Uygulama:
 - “Arama ve Kurtarma” (SAR) operasyonlarında, can kurtarma işaretlerinin İdareler tarafından kullanımı için gerekli düzenlemelerin yapılmaması, (Uygunsuzluk/NC)
 - SAR olanaklarının ve kurtarma operasyon planlarının IMO’ya bildirilmemesi değişen koşullara uyarlanarak yenilenmemesi, (Uygunsuzluk/NC)
 - İdarelerin bu planları belirli aralıklarla tatbik etmemeleri, (Uygunsuzluk/NC)
- Yaptırımların uygulanması:
 - SAR operasyonlarında, can kurtarma işaretlerinin kullanılmasına yönelik ilgili kurumun gerekli önlemleri almaması ve yaptırımları ayrıca belirlememiş olması. (Uygunsuzluk/NC)

¹⁸¹ İbid.

4.4 Liman Devletleri

Grafik 8. Kod'un Liman devletleri bölümü kapsamındaki bulguların sayısı



Kaynak: III 1/INF.23

2011 tarihli Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'na göre bayrak devletlerinin sorumlulukları üç temel grupta toplanmıştır, bunlar uygulama, yaptırımları uygulanması ve değerlendirme ve gözden geçirme konu başlıklarından oluşmaktadır.

Grafik 8'de, liman devletleri bölümü kapsamında tespit edilen bulguların detaylı bir resmi ortaya konulmaktadır. Bu alanda tespit edilen bulguların 25'i (%49) yaptırımların uygulanması, 17'si (%33.3) uygulama ve 9'u (%17.6) değerlendirme ve gözden geçirme alanları ile ilgilidir. Temel bulgular atık alım tesisleri ve tehlikeli mal kargoları hakkındadır.¹⁸²

Yapılan denetimlerde, CASR'larda yer alan liman devletleri bölümüne ilişkin bulgu örnekleri aşağıda yer almaktadır.

- Uygulama:

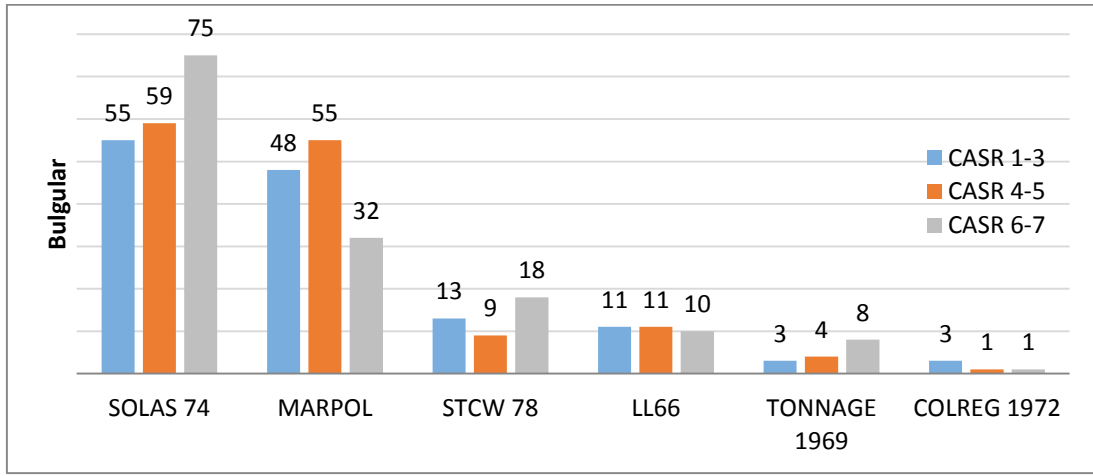
¹⁸² İbid. s.10

- Akaryakıt tedarikçilerine ilişkin ilgili kayıtların tutulmaması, tedarikçilere ilişkin tüm bilgilerin ve verilerin İdarece elde bulundurulmaması ile bu bilgilerin gemilerle paylaşılmıyor olması, (Uygunsuzluk/NC)
- Kullanılan yakıtların kalitesinin tespitine ilişkin herhangi bir uygulamanın olmaması, (Uygunsuzluk/NC)
- Ulusal limanlar mevzuatında deniz çevresinin kirletilmesi ile ilgili acil durum planlarına yönelik düzenlemelerin olmayışı, anılan planın belirli aralıklarla gözden geçirilmemesi ve gelişen teknolojilerden de faydalanarak yenilemelere gidilmemesi, (Uygunsuzluk/NC)
- Hava tahminlerinin yazılı olarak iletilmesini sağlayan olanakların bulunmayışı, (Gözlem/OB)
- VTS operatörlerine ilişkin eğitim programlarının oluşturulmamış olması ve VTS operasyonlarına yönelik prosedürlerin belirli olmayışı. (Gözlem/OB)
- Yaptırımların uygulanması:
 - Atık alım tesislerinin yerlerinin uygun olmaması, (Uygunsuzluk/NC)
 - MARPOL hükümleri kapsamında atık alım tesislerinin uygulamaları ve çalışanlarına ait sorumlulukların net olarak belirlenmemesi ile belirli aralıklarla bunlara uyulup uyulmadığının denetlenmemesi, (Uygunsuzluk/NC)
 - Liman Devleti kontrol uzmanlarına yönelik gerekli kurs, yeterlilik ve yetkilendirme programlarının bulunmaması. (Gözlem/OB)

4.5 Zorunlu IMO Enstrümanları

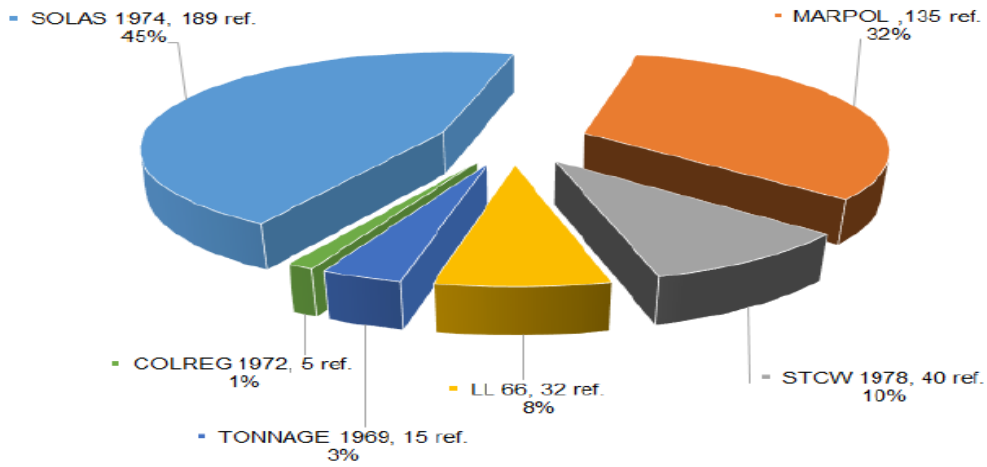
Yayımlanan CASR'lara ilişkin yapılan inceleme çalışması kapsamında ayrıca tespit edilen uygunsuzlukların denetim kapsamını oluşturan zorunlu IMO enstrümanlarına göre dağılımını kapsayan bir analiz de yer almaktadır. Buna göre, denetimlerde tespit edilen uygunsuzlukların zorunlu IMO enstrümanlarına göre dağılımı aşağıdaki Grafik 9 ve 10'da gösterilmektedir.

Grafik 9. Zorunlu IMO enstrümanlarına göre uygunsuzlukların dağılımı



Kaynak: III 1/INF.23

Grafik 10. Zorunlu IMO enstrümanlarına göre uygunsuzlukların dağılımı



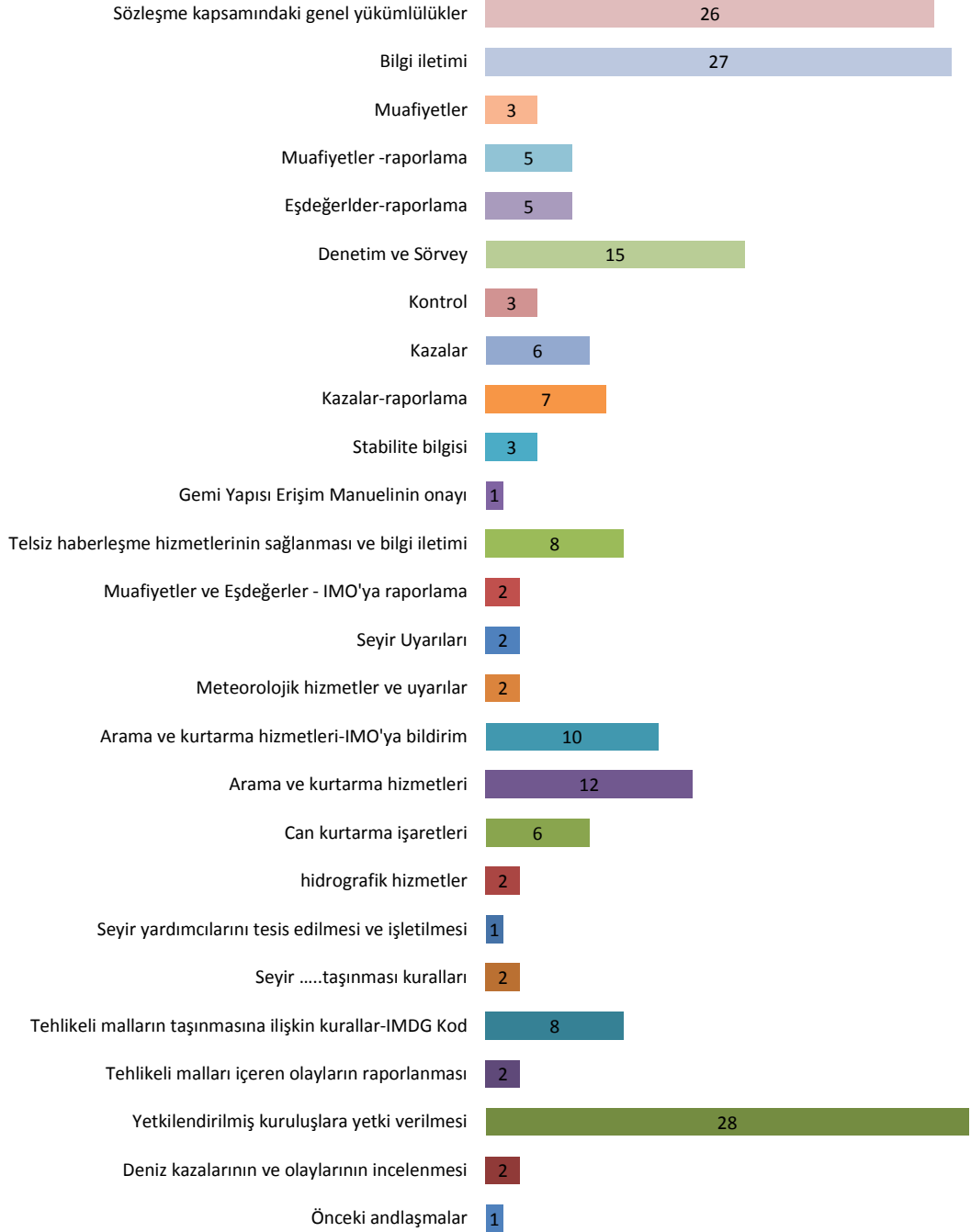
Kaynak: III 1/INF.23

Grafik 9 ve 10'a bakıldığında, uygunsuzlukların büyük bir bölümünün SOLAS 1974 ve MARPOL sözleşmelerinde tespit edildiği görülmektedir. Bunun yanı sıra, Grafik 9'a göre yapılan denetimlerde SOLAS 1974, STCW 1978 ve Tonaj 1969 Sözleşmelerine ilişkin tespit edile uygunsuzlukların giderek artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Grafik 10'da ise uygunsuzlukların dağılımı yüzdelerle ifadeyle gösterilmekte ve denetimlerde tespit edilen uygunsuzluklara yönelik olarak yapılan atıfların sayısı gösterilmektedir.

Bu uygunsuzlukların her bir zorunlu IMO enstrümanına göre dağılımı da ayrıca analiz edilmiştir.

Grafik 11. SOLAS 1974 Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı

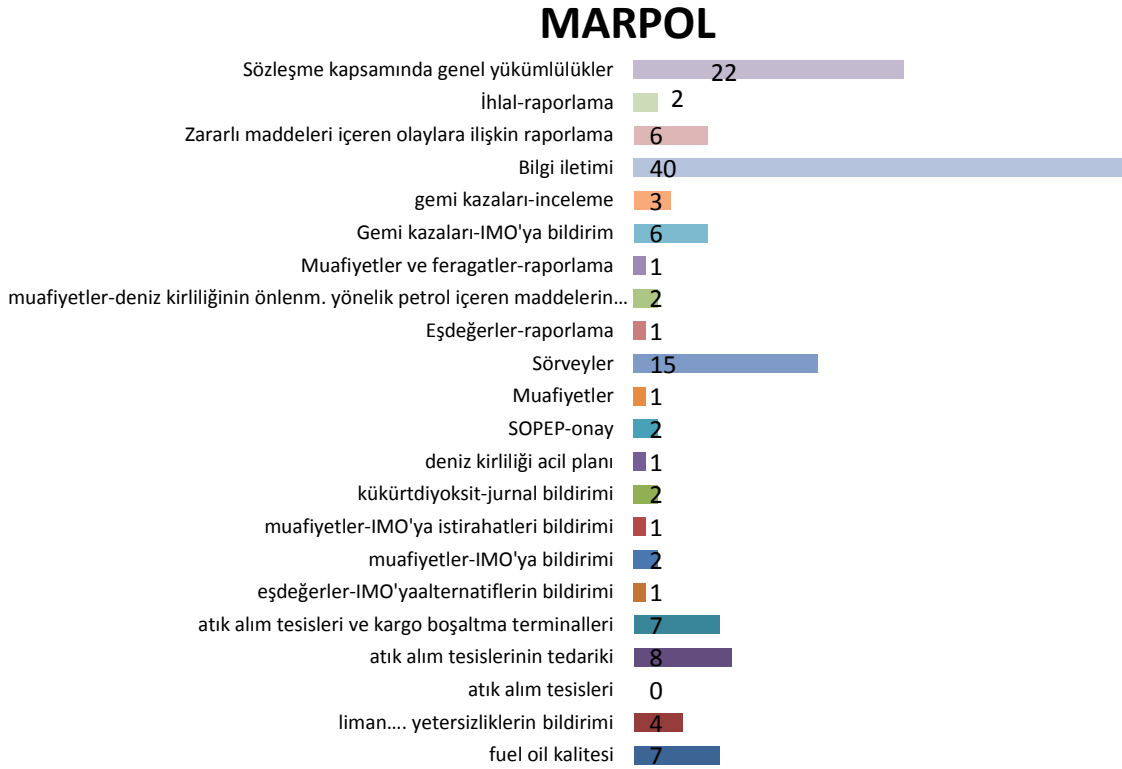
SOLAS 1974



Kaynak: III 1/INF.23

Grafik 10’da görüldüğü üzere, yapılan denetimlerde en fazla uygunsuzluğun tespit edildiği SOLAS 1974 sözleşmesinde, uygunsuzluklar ağırlıklı olarak RO’ların yetkilendirilmesi, bilgi iletimi, sözleşme kapsamındaki genel yükümlülükler ve muayene ve sörvey alanları ile ilgilidir.

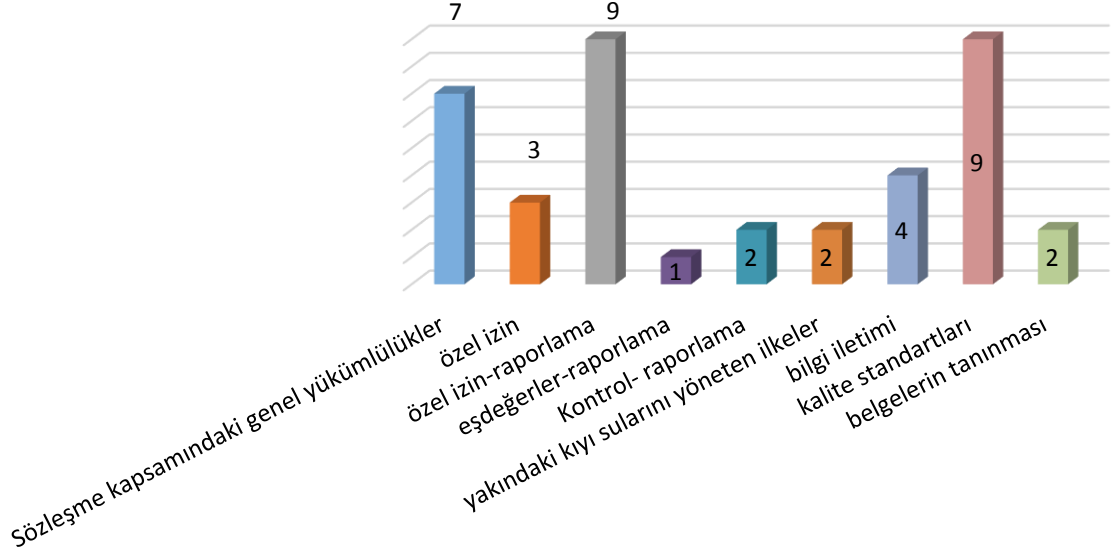
Grafik 12. MARPOL Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı



Kaynak: III 1/INF.23

MARPOL sözleşmesi ile ilgili olarak, tespit edilen uygunsuzluklar büyük oranda bilgi iletimi, genel yükümlülükler ve sörveyler hakkındaki hükümlere ilişkindir.

Grafik 13. STCW 1978 Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı

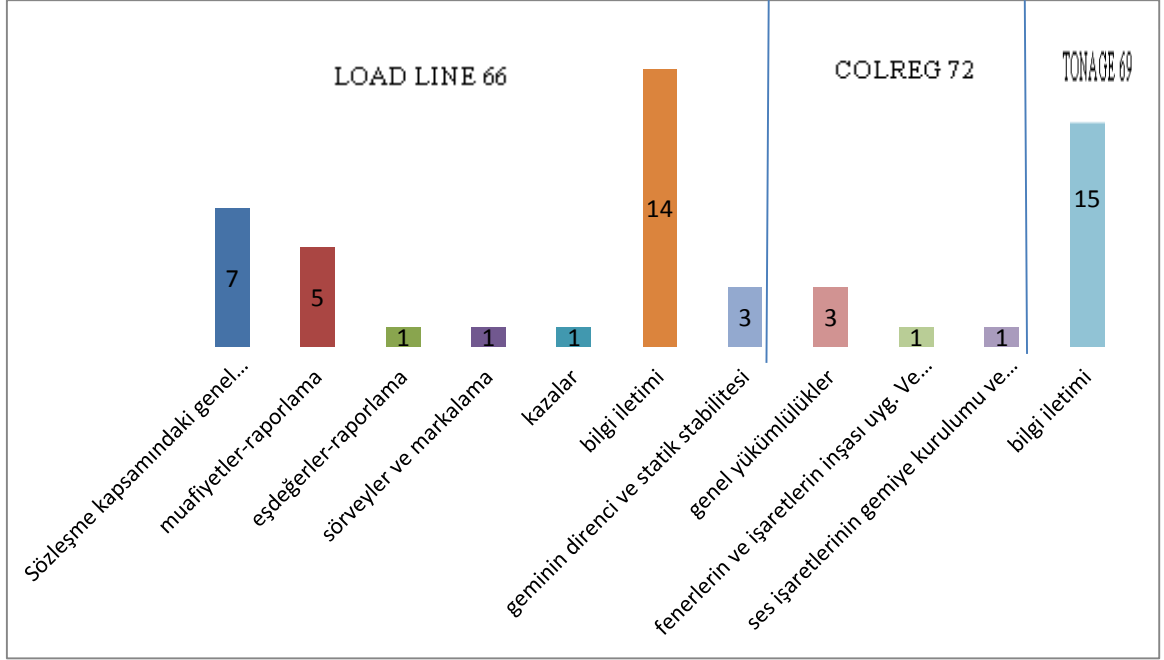


Kaynak: III 1/INF.23

STCW 1978 sözleşmesine ilişkin tespit edilen uygunsuzluklar bugüne kadar en çok özel izinlerin (dispensations) raporlanması ve kalite standartları ile genel yükümlülükler alanlarında tespit edilmiştir.

Son olarak, LL 1966, COLREG 1972 ve TONNAGE 1969 Sözleşmelerine ilişkin olarak tespit edilen uygunsuzluklara aşağıdaki grafikte yer verilmiştir.

Grafik 14. LL 1966, COLREG 1972 ve TONNAGE 1969 Sözleşmesine göre uygunsuzlukların dağılımı



Kaynak: III 1/INF.23

V. DENETİMİN ZORUNLU OLMASI

Genel Kurulun 2009 yılında gerçekleştirilen 26. Oturumunda A.1018(26) sayılı Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programının Daha Fazla Geliştirilmesi hakkındaki karar kabul edilmiş ve bu karar ile denet kapsamında esas alının zorunlu IMO enstrümanlarına gerekli hükümlerin eklenmesi suretiyle Örgüt denetim programının aşamalı olarak kurumsallaştırılmasına karar verilmiştir.¹⁸³

Bu kapsamda kurumsallaştırılmış IMO Üye Devlet Denetim Programının incelenmesi ve uygulamaya konulması için yapılacak çalışmalara yönelik bir takvim belirlenmiştir. Deniz Emniyeti Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Teknik İşbirliği Komitesi ve gerektiği durumlarda Kolaylaştırma Komitesinden bu takvim çerçevesinde çalışmalarını gerçekleştirmeleri talep edilmiştir.¹⁸⁴

¹⁸³ IMO Resolution A.1018(26) (2009): “Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, Londra, s. 1,2,3

¹⁸⁴ *ibid.*

Tablo 2. IMO Üye Devlet Denetim Programının kurumsallaştırılmasına yönelik faaliyet takvimi

İlgili IMO Organı	Süresi	Faaliyet
MSC ve MEPC	2010 yılının ilk yarısı	Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodunun ve denetime ilişkin hükümlerin nasıl zorunlu kılınacağına değerlendirilmesi
MSC ve MEPC	2010 yılının ikinci yarısı	Kod ve denetimin zorunlu olmasını sağlayacak zorunlu IMO enstrümanlarının belirlenmesi
Konsey	2010 yılı sonu	Denetim Programının Çerçeve ve Prosedürlerinin gözden geçirilmesi için MSC, MEPC, FAL ve TCC'ye bağlı bir Ortak Çalışma Grubunun (JWG) oluşturulması
MSC ve MEPC	2011 ve 2012	Belirlenen zorunlu IMO enstrümanları aracılığıyla Kod'u zorunlu kılmak üzere hükümlerin oluşturulması
Konsey	2011'in ikinci yarısı	A 27'ye sunmak üzere bir ilerleme raporunun hazırlanması
27. Genel Kurul	Kasım 2011	Alınan ilerleme raporuna bağlı olarak uygun kararları almak
JWG	2011 ve 2012	Denetim Programına ilişkin Çerçeve ve Prosedürlerin gözden geçirilmesi
JWG	2013	Kod'un gözden geçirilen halini ve zorunlu IMO enstrümanlarına ilişkin değişiklikleri dikkate alarak, Çerçeve ve Prosedürler dokümanının gözden geçirilmesi çalışmalarını sonlandırmak
Konsey	2013 yılının ilk yarısı	Çerçeve ve Prosedürler Dokümanının Konsey tarafından uygun bulunarak A 28'e kabul için sunulması
Komiteler	2013	1 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe girmesi değerlendirilen zorunlu IMO enstrümanlarına ilişkin değişikliklerin kabul edilmesi
28. Genel Kurul	Kasım 2013	Çerçeve ve Prosedürlere ilişkin kararın ve zorunlu dokümanlara ilişkin değişikliklerin kabul edilmesi
Konsey, Komiteler ve Sekretarya	2014	Kurumsallaştırılmış denetim programının başlatılması için hazırlık çalışmaları

Kaynak: Resolution A.1018(26) Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Annex

Denetin zorunlu hale getirilmesi amacıyla yukarıdaki takvim çerçevesinde ilgili tüm komiteler çalışmalarına başlamıştır. MSC 87 ve MEPC 60. Oturumlarında FSI Alt Komitesinden Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodunu zorunlu bir Kod olarak ilgili IMO enstrümanlarına dahil edilecek şekilde gözden geçirmesini talep etmiştir.¹⁸⁵

İlgili komiteler ve Konsey'in 28. Genel Kurul toplantısına kadar gerçekleştirdikleri çalışmalar neticesinde, IMO Enstrümanları Uygulama Kodu (IMO Instruments Implementation Code- III Code) hazırlanmış, IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri gözden geçirilmiş, III Kodu hazırlamak üzere zorunlu enstrümanlardan 8'ine ilişkin değişiklik taslağı hazırlanmıştır.¹⁸⁶

25 Kasım - 4 Aralık 2013 tarihlerinde düzenlenen 28. Genel Kurul toplantısında, denetim standardını oluşturan III Kod (A.1070(28)), A.974(24) sayılı kararın yerini almak üzere hazırlanan IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri (A.1067(28)), gönüllü denetimden zorunlu denetime geçişe yönelik geçiş düzenlemeleri hakkındaki A.1068(28) sayılı karar kabul edilmiştir.¹⁸⁷

5.1 Zorunlu Enstrümanlara Getirilen Değişiklikler

A.1018(26) sayılı kararda Genel Kurul tarafından talep edildiği üzere, Denetim Programının zorunluya dönüştürülmesi, ilgili enstrümanlarda yapılan değişikliklerin kabul edilerek yürürlüğe konulması esasına dayanmaktadır.

Bu amaçla yapılan çalışmalar neticesinde, IMO Genel Kurulu'nun 28. Oturumunda, MSC 91. Toplantısında kabul edilen aşağıdaki sözleşmelere ilişkin değişiklikler kabul edilmiştir:¹⁸⁸

¹⁸⁵ IMO Genel Kurulu, 27. Oturumu, (A/27/8) numaralı doküman, "Progress Report on the implementation of the Audit Scheme", 21-30 Kasım 2001, IMO, Londra, s.4

¹⁸⁶ A IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (A/28/9/2) numaralı doküman, "Report on the further development of the Audit Scheme", 25 Kasım – 4 Aralık 2013, IMO, Londra, s.1

¹⁸⁷ <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/A-28-ends-.aspx#.U1j1IqJlRgH>

¹⁸⁸ <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/A-28-ends-.aspx#.U1j1IqJlRgH>

- Load Lines 1966 Sözleşmesi; A.1083(28) sayılı karar ile değiştirilmiştir. Kararda tüm ülkeler sözkonusu değişiklikleri en kısa sürede kabul etmeye davet edilmektedir.1966 Load Line Sözleşmesinin madde 29(2)'si uyarınca sözkonusu değişikliklerin oybirliği ile kabul edilmesi durumunda, değişikliklerin yürürlüğe girmesinden önce işbu kararın geçersiz kabul edileceği ifade edilmektedir.
- Tonnage 1969 Sözleşmesi; A.1084(28) sayılı karar ile değiştirilmiştir. Kararda tüm ülkeler sözkonusu değişiklikleri en kısa sürede kabul etmeye davet edilmektedir.1969 Tonngge Sözleşmesinin madde 18(2)'si uyarınca sözkonusu değişikliklerin oybirliği ile kabul edilmesi durumunda, değişikliklerin yürürlüğe girmesinden önce işbu kararın geçersiz kabul edileceği ifade edilmektedir.
- Değiştirilmiş şekliyle COLREG 1972 Sözleşmesi; A.1085(28) sayılı karar ile değiştirilmiştir. 1 Temmuz 2015 tarihine kadar Sözleşmeye taraf devletlerin üçte birinden fazlası değişikliklere ilişkin itirazlarını bildirmediği takdirde 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe girecektir.¹⁸⁹

III Kod'un kullanımını zorunlu kılmaya yönelik olarak yukarıdaki Sözleşmelere benzer değişiklik hükümleri getirilmiştir. Bu değişiklikler;

- “Denetim, Denetim Programı, Uygulama Kodu ve Denetim Standardı” terimlerinin tanımlarının dahil edilmesini içeren hükümleri;
- Akit Devletlerin, sözkonusu Sözleşmede yer alan sorumluluk ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde Uygulama Kodu'nun hükümlerini kullanacağı;
- Her bir Akit Devletin sözkonusu Sözleşmeye uygunluğunun teyit edilmesi amacıyla denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından düzenli denetime tabi tutulacağı;

¹⁸⁹ IMO Resolution A. 1085(28) (2013), “Amendments to the International Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972, IMO, Londra, s. 1

- Örgütün, Denetim Programını uygulamakla sorumlu olduğu;
- her bir Akit Devletin denetimin uygulanmasını kolaylaştırmakla ve denetim bulgularına ilişkin geliştirilen faaliyet programını uygulamakla yükümlü olduğu;
- Denetimlerin, IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından belirlenen genel programa dayalı olarak ve belirli aralıklarla gerçekleştirileceğine dair hükümler yer almaktadır.¹⁹⁰

MSC, 91. Oturumunda uygun bulduğu değiştirilmiş şekliyle SOLAS 1974 Sözleşmesi, 1966 Load Lines Sözleşmesine ilişkin 1988 Protokolü ve değiştirilmiş şekliyle 1978 STCW Sözleşmesine yönelik taslak değişiklikleri Mayıs 2014'te düzenlenen 93. oturumunda kabul etmiştir. Ayrıca, değiştirilmiş şekliyle 1974 SOLAS Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolü hükümlerinin Sözleşmeye eklenmiş olması nedeniyle ve aynı şekilde bahsekonu Sözleşmeye ilişkin 1988 Protokolünün madde I(2)'si uyarınca ana Sözleşmeye yapılan bir değişikliğin Protokol'e de uygulanacağını belirtilmesi nedeniyle bu Protokollerde değişiklik yapılmasına ihtiyaç olmadığına karar vermiştir.¹⁹¹

1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 MARPOL Sözleşmesi ve bu Sözleşme'nin 1997 Protokolü ile ilgili olarak MEPC, MARPOL Sözleşmesinin I, II, III, IV, V¹⁹² ve VI.¹⁹³ Eklerine ilişkin taslak değişiklikleri 2014 yılı Nisan ayında gerçekleştirilen 66. Oturumunda kabul etmiştir. Denetim zorunlulaştırılmasına yönelik olarak, zorunlu IMO enstrümanlarına getirilecek değişikliklerin 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe girecek şekilde koordineli bir

¹⁹⁰ A/28/Res.1083, A/28/Res.1084, A/28/Res.1085 sayılı (2013) IMO Genel Kurul kararları

¹⁹¹ IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013) A/28/9/2: "Report on the further development of the Audit Scheme", IMO, Londra, s. 2

¹⁹² IMO Resolution MEPC.246(66) (2014) "Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973" (Amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make use of the III Code mandatory), IMO, Londra

¹⁹³ IMO Resolution MEPC.247(66) (2014), "Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as Modified by the Protocol of 1978 relating thereto" (to make the use of the III Code mandatory), IMO, Londra

şekilde kabul edilmesi yönündeki tercih edilen senaryonun gerçekleştirilmesi amacıyla, bu yöndeki geçmiş ve geleceğe ilişkin planlanmış çalışmalar aşağıdaki tabloda verilmiştir.¹⁹⁴

Tablo 3. III Kod ve Denetin zorunlu olmasına yönelik yol haritası

	Onay	Uygun Bulma	Kabul	Yürürlüğe giriş
III Code	MSC 91 (11/2012) MEPC 64 (10/2012)	A 28 (11/2013)		
SOLAS 1974	MSC 91 (11/2012)	MSC 93 (05/2014)	1/7/2015	1/1/2016
MARPOL ve Ekleri	MEPC 64 (10/2012)	MEPC 66 (03/2014)	1/2/2015	1/1/2016
LL 1966	(uygun bulma) MSC 91 (11/2012)	A 28 (11/2013)	Oybirliğiyle kabul (3 yıl) örn:10/2016 Açık kabul	12 ay Örn: 9/2017 12 ay
LL PROT 1988	MSC 91 (11/2012)	MSC 93 (05/2014)	1/7/2015	1/1/2016
COLREG 1972	(uygun bulma) MSC 91 (11/2012)	A 28 (11/2013)	Genel Kurul tarafından belirlenecek bir tarihte zımnî kabul	Genel Kurul tarafından belirlenecek bir tarihte [1/1/2016]
TONNAGE 1969	(uygun bulma) MSC 91 (11/2012)	A 28 (11/2013)	Oybirliğiyle kabul (2 yıl) örn:10/2015 Açık kabul	12 ay Örn: 9/2016 12 ay
STCW	MSC 92 (06/2013)	MSC 93 (05/2014)	1/7/2015	1/1/2016

Kaynak: IMO TC 63/7: Implementation of the global programme on Voluntary IMO Member State Audit Scheme, s3.

¹⁹⁴ IMO Teknik Komite 63. Oturumu (10-12 Temmuz 2013), TC 63/7: “Implementation of the global programme on Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, Londra, s.3-4

5.2 Zorunlu denetime ilişkin devam eden hazırlık çalışmaları

Zorunlu IMO enstrümanlarına getirilen ve getirilecek değişikliklerin yürürlüğe girmesinden önce Denetim Programının kurumsallaştırılması kapsamında yürütülecek hazırlık çalışmaları A.1018(26) sayılı karar Ekinde yer alan takvime uygun olarak sürdürülecektir. Bu çalışmalardan birincisi, genel denetim programına ilişkin takvimin belirlenmesidir. Buna ilişkin çalışma Konsey'in 2014 yılı Haziran ayında düzenlenen 112. toplantısında gerçekleştirilmiştir.

Zorunlu denetim takvimi belirlenirken, ilk olarak gönüllü denetime girmemiş ülkeler arasında rastgele kura çekilerek sıralama belirlenmiş ve gönüllü denetime giren ülkeler ise gönüllü denetime girmiş oldukları sıraya göre listenin ardına eklenmiştir. Zorunlu denetimin 7 yılı aşmayan aralıklarla gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Yayımlanan listede Türkiye 169. sırada yer almaktadır.¹⁹⁵

Listenin belirlenmesinin ardından Sekretarya 2016 yılında zorunlu denetime girecek olan ilk 25 üye devletin taraf oldukları zorunlu IMO enstrümanlarını inceleyerek analiz etmiştir. Yapılan bu analize göre 2016 yılında listede yer alan yedi ülkenin (Angola, Mısır, Gürcistan, Ürdün, Moğolistan, Nijerya ve Sri Lanka'nın 2016'dan önce gerçekleştirilmesi muhtemel olan gönüllü denetime başvurdukları tespit edilmiştir. Bu ülkelerin gönüllü denetime girmesi halinde, denetim takvimindeki sıralamaları değişerek, gönüllü denetime giriş sırasına göre listenin sonuna ekleneceklerdir. Bu olasılığa rağmen, gönüllü denete girinceye kadar bu ülkeler 2016 zorunlu denetim takviminde tutulmaktadır. Ayrıca listede yer alan üç ülke (Gine-bissau, Bosna Hersek ve Nepal) zorunlu IMO enstrümanlarından hiç birine taraf değildir. Bu nedenle bu üç ülkenin denetiminin, sözkonusu IMO enstrümanlarından herhangi birine taraf oldukları bir tarihe ertelenmesi gerekmektedir.¹⁹⁶

¹⁹⁵ IMO Konsey, 112. Oturumu (16-20 Haziran 2014), C 112/INF.23: "Audit Schedule for the Mandatory Scheme, IMO, Londra, s.1

¹⁹⁶ IMO Konsey, 113. Oturumu, 24 Eylül 2014 tarihli ve (C 113/5/1) numaralı doküman; IMO Member State Audit Scheme, Institutionalization of the Scheme, IMO, Londra, s.1

Bunun yanı sıra, üye devletlerden Somali sadece Load Line 1966 Sözleşmesine, denize kıyısı olmayan Paraguay ise SOLAS 1974 Sözleşmesi ve 1988 Protokolüne taraf olmuştur. Bu nedenle Gine Bissau, Bosna Hersek, Nepal ve Somali'nin denetimlerinin ileri bir tarihe ertelenmesi önerisi gündeme gelmiştir, 2016 yılında denetlenecek 25 ülkeden 20'sine Genel Sekreter tarafından resmi yazı gönderilmiştir.¹⁹⁷

A.1067(28) sayılı kararla kabul edilen Denetim Prosedürlerinde denetimin 7 yılda bir gerçekleştirileceği ifade edilmektedir, bunun sağlanabilmesi için yılda ortalama 25 denetimin gerçekleştirilmesi gerekecektir. Ancak bu rakam bir yılda yapılması gereken kesin denetim sayısını göstermemektedir, yine de bütçe ve denetim kaynakları ihtiyaçlarının belirlenmesi için bir gösterge teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra, denetime girecek ülkelere 18 ay öncesinden bilgi verilmesi ve denetim ekibinin de vakitlice belirlenmesi açısından sabit sayıda ülkenin önceden belirlenmiş olması önemlidir. Ancak yine de çeşitli nedenlerden dolayı denetimlerden bazılarının zamanında gerçekleştirilemediği durumların olması muhtemeldir. Böylesi durumlarda, bir yıl içerisinde planlanan denetimlerde oluşan boşlukları doldurmak için listedeki ülkelerin otomatik olarak kaydırılması uygun olmayacaktır. Çünkü böyle bir durumda denetim zamanı öne alınan bir ülkenin kısa sürede denetime hazırlanması mümkün olmayabileceği gibi Sekretaryanın da denetime ilişkin planlamaları ve hazırlıkları yapabilmesi açısından uygun olmayacaktır.¹⁹⁸

Böylesi bir sorunu gidermeye yönelik olarak Sekretarya tarafından dinamik bir sistem önerilmektedir. Buna göre, 12 ay içerisinde denetime girmeyecek olan üye devletler, bir denetim yılı içerisinde meydana gelebilecek bu tür boşluklarda zorunlu denetime girmek için gönüllü olabilecektir.¹⁹⁹

Denetim programının kurumsallaştırılmasına yönelik olarak sürdürülen hazırlık çalışmalarından bir diğeri de denetçilere ve başdenetçilere verilecek eğitimlerde ve denetime hazırlanan denizcilik idareleri için düzenlenecek çalıştaylarda kullanılacak materyallerin güncellenmesidir. IMSAS kapsamında eğitim alan denetçilerin eğitim materyalleri halihazırda

¹⁹⁷ İbid. s.2

¹⁹⁸ İbid. s.2-3

¹⁹⁹ İbid. s.4

güncellenmekte ve ICAO deneyimi örnek alınarak denetçiler için web-tabanlı eğitim programının geliştirilmesi değerlendirilmektedir.²⁰⁰

Devam eden çalışmalardan bir diğeri, IMSAS kapsamında zorunlu denetimlerin daha etkili ve verimli bir şekilde uygulanmasını desteklemek üzere bir elektronik aracın geliştirilmesidir. Geliştirilmekte olan web-tabanlı bu araç denetin planlanmasından raporlanması aşamasına kadar destek verecek bir platform teşkil edecektir. Son olarak, denetim programının etkili bir şekilde yönetilmesini sağlamak amacıyla örgütün iç prosedürlerinin güncellenmesi ve personele ilgili eğitimin verilmesi çalışması gündemde yer almaktadır.²⁰¹

5.2.1 Denetçilerin Belirlenmesi

Denetimlerin etkili ve tutarlı bir şekilde uygulanmasını sağlamak için denetim ekibinin ve kaynakların nasıl oluşturulacağı diğeri bir hususu teşkil etmektedir. Konsey 109. Oturumunda JWGMSA'dan denetim programının zorunlu olmasının mali etkilerinin incelemesini istemiştir. Bunun üzerine bu konu 11-13 Mart 2013 tarihlerinde düzenlenen JWGMSA 6. Oturumunda tartışılmıştır. JWGMSA, gönüllü denetim programında olduğu gibi, denetim ekibinin gerekli temel verilere ulaşabilmesi için bir üye devleti ilk olarak yerinde denetlemesi gerektiğinin zorunlu olduğuna karar vermiş ve buna bağlı olarak 3 seçenek üzerinde düşünmeye başlamıştır. Bu seçenekler,²⁰²

1. Denetim ekibinin yine aynı şekilde sadece üye devletlerden gelen denetçilerden oluşması
2. IMO'da tam zamanlı denetçilerin ve baş denetçilerin istihdam edilmesi, bunun içerisinde ayrıca Sekretarya personeli olarak üye devletlerden geçici görevlendirmeye personel alınması ihtimali de yer almaktadır.

²⁰⁰ IMO Konsey, 113. Oturumu, 24 Eylül 2014 tarihli ve (C 113/5/1) numaralı doküman; IMO Member State Audit Scheme, Institutionalization of the Scheme, IMO, Londra, s.1, s.8

²⁰¹ İbid.

²⁰² IMO JWGMSA 6. Oturumu (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/WP.1; "Summary Decisions of the Sixth Session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme", IMO, Londra, s. 3.

3. 1 ve 2. seçeneklerin karışımı olarak, denetim ekibinin büyüklüğüne bağlı olarak üye devletlerden iki, sekreteryadan bir denetçinin olduğu bir ekip.

Gözden geçirilen denetim prosedürlerinde, zorunlu denetin 7 yılı aşmayan periyotlarda Örgütün Genel Sekreteri tarafından belirlenen genel takvime bağlı olarak gerçekleştirileceği belirtilmektedir.²⁰³ Buna göre, 170 üye devlet ve üç Ortak Ülke'nin bu süre zarfında denetlenebilmesi için yılda yaklaşık 24 ülkenin denetlenmesi gerekmektedir.²⁰⁴

Bu bağlamda birinci seçenek değerlendirildiğinde, bir yılda 24 ülkeyi denetlemek için ortalama üç denetçiden oluşacak bir denetim ekibinin oluşturulmasına ilişkin olarak üye devletlerden yaklaşık 72 denetçiye ihtiyaç vardır. Bu seçeneğin uygulanabilmesi için ayrıca Sekreteryada en az 4 adet tam zamanlı profesyonel denetçiye ve 3 veya 4 adet de genel hizmetler personeline ihtiyaç vardır. Bu seçenekte üye ülkelerden ihtiyaç duyulan denetçi sayısı oldukça fazladır ve ayrıca, denetimin tutarlılığının sağlanması açısından sorun teşkil etmektedir. İkinci seçenekte ise, en az 12 adet tam zamanlı profesyonel denetçiye ve 4-5 adet genel hizmetler personeline ihtiyaç vardır. Bu seçenek denetim takvimine uyulması, denetimde ve raporlamada tutarlılığın sağlanması açısından daha sağlıklı bir sistem arz etse de, yüksek maliyeti açısından bir engel teşkil etmektedir.²⁰⁵

Birinci ve ikinci seçeneklerin bir karışımı olarak öne sürülen üçüncü seçenekte ise, her yıl için birinci seçenekte üye devletlerden seçilecek 72 denetçi yerine 48 denetçiye ihtiyaç olacaktır ve sekreteryada görevli yaklaşık 5 tam zamanlı denetçi ile 3 ila 4 adet genel hizmetler personeline ihtiyaç olacaktır. Bu seçenek diğer iki seçeneğe kıyasla orta yol teşkil etmektedir. Böylelikle diğer iki seçeneğin sağlayacağı avantajlar korunurken, birinci seçeneğe kıyasla maliyeti daha yüksek olmayacaktır. Gönüllü denetimlerde denetlenen üye devletlerin karşılamış olduğu ortalama seyahat masrafı (yaklaşık 11,000 ila 12,000 sterlin), fiyat artışları ve enflasyon dikkate alınmadan, zorunlu denete yönelik 1 ve 3 numaralı seçeneklerde de aynı

²⁰³ IMO Resolution A.1067(28) (2013): "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra.

²⁰⁴ IMO JWGMSA 6. Oturumu (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/WP.1; "Summary Decisions of the Sixth Session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme", IMO, Londra, s 3.

²⁰⁵ İbid. S.4

olacaktır. Ancak 2 numaralı seçenekte, denetlenecek ülkeye yakın üye devletlerden bir veya iki denetçinin denetim ekibine dahil edilmesi yönündeki uygulama artık kullanılmayacağından maliyet oranı diğer seçeneklere göre en az %50 oranında artmaktadır.²⁰⁶

Bu çalışma esas teşkil etmek üzere, Konseyin 112. Oturumunda denetim ekibinin sadece üye devletlerden seçilen denetçilerden mi oluşacağı yoksa Sekreteryada görevlendirilecek denetçilerden mi oluşması gerektiği tartışılmıştır. Her iki seçeneğe ilişkin mali etkiler ile etkili ve tutarlı bir denetimin sağlanması açısından olumlu ve olumsuz yönler incelenmiş ve 3. seçenek üzerinde karar kırılmıştır. Ayrıca denetim ekibinin üye ülkelere seyahatlerine ilişkin masrafların Örgütün olağan bütçesinden karşılanmasına, üye devlet içerisindeki seyahatlerinin ise üye devlet tarafından karşılanmasına karar verilmiştir.²⁰⁷

5.3 IMO Enstrümanlarını Uygulanması Kodu ve Denetim Standardının Geliştirilmesi

MSC'nin 91. Oturumunda ve MEPC'nin 64. Oturumunda FSI Alt Komitesi tarafından gözden geçirilen Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu kabul edilerek adı IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu (III Kod) olarak değiştirilmiştir.²⁰⁸ Söz konusu Kod denetimin standardını oluşturacak olup, kabul edilmek üzere Genel Kurul'un 28. Oturumuna sunulmuş ve A.1070(28) sayılı karar ile kabul edilmiştir.

5.3.1 Kod'a Getirilen Değişiklikler

Kod, Genel Kurulun 28. Oturumundan önce en son 2011 yılında A.1054(27) sayılı karar ile değiştirilmişti. Ancak 28. Genel Kurul toplantısında kabul edilen A.1070(28) sayılı karar ile Kod değiştirilerek IMO Enstrümanları Uygulama Kodu (III Kod) adını almış ve kendisinden bir önceki 2011 tarihli Kodu mülga etmiştir. III Kod henüz zorunlu olmasa dahi, gönüllü denete ilişki bir önceki Kod'un yerini almıştır ancak gönüllü denetime ilişkin 2011 tarihli Kod'un ekinde yer alan "Akit/Taraf Devletlerin Yükümlülükleri"ne ilişkin listeyi

²⁰⁶ İbid. s.4

²⁰⁷ IMO Konsey, 112. Oturumu (16-20 Haziran 2014), C 112/D; Summary of Decisions, IMO, Londra, s.9

²⁰⁸ IMO Genel Kurulu 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A/28/9/2; "Report on the further development of the Audit Scheme", IMO, Londra, s.2

içermemektedir. Dolayısı ile üye devletler ve denetçiler için zorunlu enstrümanlardaki sorumluluk ve yükümlülüklerin kolayca belirlenmesine yardımcı olan bu listenin Genel Kurul kararı ile zorunlu olmayan ayrı bir enstrüman şeklinde çıkarılmasına karar verilmiştir.²⁰⁹ Böylelikle, “2013 IMO Enstrümanları Uygulama Kodu ile ilgili Enstrümanlar kapsamındaki Yükümlülüklerin Detaylı olmayan Listesi” konulu A.1077(28) sayılı karar kabul edilmiştir.

Kabul edilen yeni Kod henüz zorunlu değildir. III Kod, ilgili IMO enstrümanlarına getirilecek değişikliklerin yürürlüğe girmesiyle zorunlu olacaktır. Bu çerçevede, denetimin zorunlu hale getirilmesi yolunda ilerlerken, yeni Kod’un metninde yer alan “melidir ve –malıdır (should)” şeklinde biten cümleler, Kod’u zorunlu kılmak üzere ilgili sözleşmelere yapılacak değişiklikler ile eklenecek “Kod’da belirtilen koşullar zorunlu olarak kabul edilecektir” ifadesi ile zorunlu hale gelecektir. Bu süreç, IMO Sözleşmeleri ve Diğer Zorunlu Enstrümanlara Atıf Yapma Yöntemleri hakkında Rehber’in (A.911(22) sayılı karar eki) paragraf 3.3’üne uygun olacaktır. III Kod’da yer alan tavsiye niteliğindeki diğer hükümler ise zorunlu olmayacaktır. Bu itibarla, zorunlu olmaması düşünülen hükümlerde “tavsiye edilir (is recommended)” kelimeleri yer almaktadır²¹⁰.

III Kod’da üye devletlerin zorunlu IMO mevzuatından kaynaklanan yükümlülükleri yine dört temel konu başlığı altında ele alınmıştır;

1. Ortak alanlar
2. Bayrak devletleri
3. Kıyı devletleri
4. Liman devletleri

Bununla birlikte, A.1054(27) sayılı karar ile kabul edilen önceki Zorunlu IMO Enstrümanları Uygulama Kodu’nun amacı “küresel deniz emniyetinin arttırılması ve deniz

²⁰⁹ IMO FSI Alt Komitesi 20. Oturumu (26-30 Mart 2012), FSI 20/12; “Review of the IMO Instruments Implementation Code; Adoption of, and amendment to, the III Code, IMO, Londra, s. 10

²¹⁰ İbid., s. 3

çevresinin korunması”²¹¹ olarak belirtilirken III Kod’da bu amaçlara “Örgütün enstrümanlarını uygulanmasında devletlere yardımcı olmak”²¹² ibaresi de eklenmiştir. Ayrıca bir önceki Kod’da denetimin kapsamı olarak zorunlu IMO enstrümanlarının listesi verilirken III Kod’da sözkonusu enstrümanların listesi ve Kod içerisinde ilgili enstrümanlara yapılan atıflar çıkarılmıştır. Bunun yerine III Kod’un kapsamında, üye devletlerin Akit Devlet veya Taraf oldukları ilgili enstrümanlarda²¹³

- Denizde can emniyeti
- Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi
- Gemiadamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları
- Yükleme sınırı
- Gemilerin tonilatosunun ölçümü
- Denizde çatışmanın ölçülmesine ilişkin kurallar

hakkındaki hükümleri tamamıyla yürürlüğe koyması gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca devletlerin sorumluluklarını ve yükümlülüklerini yerine getirmek ve yaptırımlar uygulamak amacıyla politika, mevzuat, kural, yönetmelik veya idari prosedürler geliştirirken şu alanları göz önünde bulundurmalıdır²¹⁴:

- Yetki alanı
- Teşkilat ve yetkili makam
- Mevzuat, kural ve yönetmelikler
- İlgili uluslararası enstrüman ve kuralların yayımlanması
- Yaptırıma ilişkin düzenlemeler
- Kontrol, sörvey, teftiş, denet, tasdik, onay ve sertifikasyon işlemleri
- Yetkilendirilmiş kuruluşların ve yetkilendirilen sörveyörlerin seçilmesi, tanınması, yetkilendirilmesi ve izlenmesi

²¹¹ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s. 4

²¹² IMO Resolution A.1070(28) (2013): “IMO Instruments Implementation Code (III CODE)”, IMO, Londra, s. 4

²¹³ İbid,

²¹⁴ İbid, s.5

- Örgüte raporlanması gereken incelemeler
- Örgüte ve diğer İdarelere raporlama

5.3.1.1 Ortak Alanlar

Kurumsal performansın değerlendirilmesi açısından III Kod'da denetimin gerçekleştirileceği konu başlıkları yine aynı şekilde “Strateji, Mevzuat, Bilgi İletimi, Kayıtlar ve İyileştirme” olarak belirlenmiştir. Bir önceki Kod'da iyileştirme başlığı altında devletlerin deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması faaliyetlerindeki performansın geliştirilmesi amacıyla kişilere fırsatlar tanıyan bir kültürün oluşturulması ifade edilmektedir.²¹⁵ III Kod'da bu ifadeye;

- Emniyet ve kirliliğin önlenmesine yönelik sürekli eğitimlerin verilmesi
- Denizcilikle ilgili ulusal, bölgesel ve uluslararası teşkilatları, şirket ve gemiadamlarını da kapsamak üzere emniyet ve kirliliğin önlenmesine yönelik tatbikatların düzenlenmesi
- Emniyetin artırılması ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili olarak şirketler ve gemiadamları arasında teşvik ve ödül mekanizmalarının tesis edilmesi hususları eklenmiştir²¹⁶.

5.3.1.2 Bayrak Devletleri

Bu bölümde, “yetkilerin devredilmesi” konusu kapsamında, üye devletlerin IMO mevzuatından doğan sorumluluklarının tamamını veya bir kısmını yetkilendirilmiş kuruluşlara (RO) devredebildikleri, denet kapsamında sözkonusu yetki devrinin, SOLAS 1974 kural XI-1/1, MARPOL 73/78 Ek I, II ve VI ile LL PROT 88 kapsamında zorunlu olan “İdare Adına Hareket Eden Kuruluşların Yetkilendirilmesine İlişkin Rehber” konulu

²¹⁵ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s. 6

²¹⁶ IMO Resolution A.1070(28) (2013): “IMO Instruments Implementation Code (III CODE)”, IMO, Londra, s. 6

A.739(18) sayılı karara ve “İdare Adına Hareket Eden Yetkilendirilmiş Kuruluşların Denetimi Ve Belgelendirilmesine İlişkin Şartlar” konulu A.789(19) sayılı karara uygun olup olmadığına bakılmaktadır²¹⁷.

Bununla birlikte, bahsekonu A.739(18) ve A.789(19) sayılı kararları güncellemek ve yetkilendirilmiş kuruluşlara ilişkin tüm gereklerin tek bir IMO zorunlu enstrümanı altında toplanmasını sağlamak, yetkilendirilmiş kuruluşların değerlendirilmesi ve yetkilendirilmesine ilişkin olarak IMO enstrümanlarında tesis edilen şartların tutarlı ve uyumlu bir şekilde uygulanmasını sağlamak ve İdarelere yetkilendirilmiş kuruluşları tanımaları, yetkilendirmeleri ve izlemelerine ilişkin sorumluluklarını yerine getirmelerinde yardımcı olacak standart bir yaklaşım sağlamak amacıyla Deniz Çevresini Koruma Komitesinin 17 Mayıs 2013 tarihli MEPC.237(65) sayılı kararı ve Deniz Emniyeti Komitesinin 21 Haziran 2013 sayılı MSC.349(92) sayılı kararı ile Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Kodu (RO Kod) kabul edilmiştir.²¹⁸

Bu Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Kodu'nun SOLAS 1974 ve LL PROT'88 kapsamında zorunlu olmasını sağlamak amacıyla Deniz Emniyeti Komitesinin MSC.350(92) ve MSC.356(92) sayılı kararlarıyla sırasıyla SOLAS 1974 Sözleşmesine ve 1988 LL Protokolüne değişiklikler getirilmiştir. Aynı zamanda, Deniz Çevresini Koruma Komitesi de MEPC.237(65) sayılı kararı ile RO Kod'un MARPOL 73 Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolünün Ek I ve II'si kapsamında zorunlu olmasını sağlamak üzere yapılan sözleşme değişikliklerini kabul etmiştir. Söz konusu RO Kod, yukarıda bahsi geçen IMO enstrümanlarında yapılan değişikliklerinin yürürlüğe girmesinin ardından 1 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe girecektir.²¹⁹

RO Kod'un zorunlu olması için ilgili IMO enstrümanlarında yapılan değişikliklerin yürürlüğe girmesinin ardından bu enstrümanlarda A.739(18) ve A.789(19) sayılı kararlara yapılan atıflar MEPC.237(65) ve MSC.349(92) sayılı kararlar ile değiştirilecektir.²²⁰

²¹⁷ IMO Circular Letter no. 3425 (5 Aralık 2013), “Auditor’s Manual for the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)”, s. 12

²¹⁸ IMO Resolution MSC.349(92) (2013), “Code for Recognized Organizations”, IMO, Londra, s.1

²¹⁹ İbid. s.1-2

²²⁰ IMO Circular Letter no. 3425 (5 Aralık 2013), “Auditor’s Manual for the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)”, s.12

Yukarıdaki hususlar göz önünde bulundurularak, A.739(18) ve A.789(19) sayılı kararlara açık bir şekilde atıfların yapıldığı III Kod'un "Yetkilerin Devredilmesi" hakkındaki 18. Maddesinin 1. ve 2. paragrafındaki bu atıflar, III Kod'un zorunlu olması ile birlikte bahsi geçen iki kararın yerini RO Kod'un alacak olması nedeniyle daha genel ifadelerle değiştirilmiştir;²²¹

1. Yetkilendirilmiş kuruluşun görevlerini yerine getirebilmesi için teknik ve idari imkânlar bakımından yeterli kaynaklara sahip olduğu ve bu kaynakların Örgütün ilgili *enstrümanlarında* belirlenen İdare adına hareket eden yetkilendirilmiş Kuruluşlar için *gerekli* standartlara uygun olduğu tespit edilmelidir.
2. Asgari standartları sağlayan yetkilendirilmiş kuruluşlar ile idare arasında, asgari olarak, ilgili Örgüt *enstrümanları* uyarınca belirlenen unsurları veya eşdeğer yasal düzenlemeleri içeren resmi bir yazılı anlaşma imzalanmalıdır ve ilişkilere esas teşkil eden söz konusu anlaşma idare adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluşlara yetki verilmesi model anlaşması (MSC/Circ.710 - MEPC/Circ.307) örnek alınarak yapılabilir.

"Yetki Devri" konu başlığına ilişkin olarak, III Kod'da 19. Madde olarak aşağıdaki yeni madde eklenmiştir:

"19. Hiçbir bayrak devleti, yetkilendirdiği kuruluşlardan kendi bayrağını taşımaya yetkili gemilerin haricindeki diğer gemilere, sözleşme koşulları ve Örgütün zorunlu enstrümanlarının ötesinde kendi klas kurallarını, şartlarını, prosedürlerini veya diğer yasal belgelendirme işlemlerini uygulamalarını isteyemez."²²²

Yine bu bölümde, "Bayrak Devleti İncelemeleri" konu başlığı kapsamında, 38. Maddede incelemelerin tarafsız ve objektif uzmanlar tarafından yürütülmesinin gerektiği

²²¹ IMO FSI Alt Komitesi 20. Oturumu (26-30 Mart 2012), FSI 20/WP.4; Review of the IMO Instruments Implementation Code, Development of a Code for Recognized Organizations, Report of the Working Group, IMO, Londra, s. 3-4

²²² IMO Resolution A.1070(28) (2013): "IMO Instruments Implementation Code (III CODE)", IMO, Londra, s.9

vurgulanmak üzere değişiklik yapılmıřtır²²³. Kaza inceleme sürecinin bir bölümünü de benzer kazaları ileride tekrar etmesini önlemek üzere alınabilecek önlemlerin değerlendirilmesini içermektedir. İdare tarafından sürekli iyileştirmenin sağlanması tarafsız bir şekilde özdeğerlendirme yapmaya dayalıdır. Kaza inceleme sürecinden azami kurumsal faydanın sağlanabilmesi için özdeğerlendirme süreci önem arz etmektedir. Bu nedenle kaza inceleme uzmanlarının tarafsız ve objektif olması zorunlu bir koşuldur ve deniz emniyeti incelemelerinin sonuçları, bu sonuçlardan etkilenebilecek herhangi bir kurum veya kişiden talimat almaksızın ve müdahale olmaksızın raporlanmalıdır.²²⁴

Çok az çalışanın bulunduğu idarelerde kaza inceleme uzmanları ve gemi denetim uzmanları arasında bu görev ayırımının sağlanması zor olabilmektedir. Kaza inceleme uzmanlarının gemi denetimi görevlerini tamamen bırakmalarına gerek yoktur fakat kaza inceleme uzmanı olarak görev yaparken gemi denetim uzmanlığı/sörveyör görevlerinin veya gemi denetim uzmanı olarak amirleri olan kişilerin etkisinde kalmamaları gerekir. Kaza inceleme uzmanının önemli görevlerinden birisi kendi idaresinin veya farklı bayraklı bir idarenin muayene süreçleri olabilecek bir kazaya ilişkin hususların yeterli bir şekilde tespit edilmesini ve böylelikle gelecekte olabilecek kazaların önlenmesini sağlamaktır. Dolayısı ile denetim esnasında denetçiler kaza inceleme uzmanlarının tarafsız olup olmadığını, muayene süreçlerine yönelik düzeltici faaliyet tavsiyelerinde bulunup bulunamadığını değerlendirir. Denizcilik idareleri, kaza inceleme uzmanları tarafından önerilen düzeltici faaliyetlerinin uygun bir şekilde tespit edilerek uygulandığını belgelendirmelidirler.²²⁵

5.3.1.3 Kıyı Devletleri

Bu bölümde yine konu başlıkları aynı şekilde korunmuş olup, “Uygulamalar” kısmına iki yeni madde (Madde 47 ve 48) eklenmiştir. 47. Maddede, “Bir kıyı devletinin taraf olduğu

²²³ IMO FSI Alt Komitesi 20. Oturumu (26-30 Mart 2012), FSI 20/WP.4; Review of the IMO Instruments Implementation Code, Development of a Code for Recognized Organizations, Report of the Working Group, IMO, Londra, s. 3-4

²²⁴ MO Circular Letter no. 3425 (5 Aralık 2013), “Auditor’s Manual for the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)”, s. 13

²²⁵ İbid. s.14

ilgili uluslararası enstrümanlarda yer alan haklarını, yükümlülüklerini ve sorumluluklarını tutarlı bir şekilde uygulaması ve teyit etmesi için mevzuat, rehber ve prosedürlerin geliştirilmesini sağlaması gerektiği” ifade edilmektedir.

48. maddede ise bir kıyı devletinin hakları, sorumluluk ve yükümlülüklerine yer verilmiştir;

- Telsiz haberleşme hizmetleri
- Meteoroloji hizmetleri ve uyarılar
- Arama ve kurtarma hizmetleri
- Hidrografi hizmetleri
- Gemi rotalama
- Gemi raporlama sistemleri
- Gemi trafik hizmetleri
- Seyrüsefer yardımcıları

5.3.1.4 Liman Devletleri

Bu bölümde “Uygulamalar” kısmına 54, 55 ve 56ncı maddeler olmak üzere 3 yeni madde eklenmiştir.

“Madde 54 - Bir Liman devleti yükümlülüklerini etkili bir şekilde yerine getirmek için;

1. Ulusal mevzuat ve rehberler çıkarmak suretiyle, taraf olduğu tüm emniyet ve kirliliğin önlenmesi sözleşmeleri ve protokollerinin gereklerini uygulamasına yardımcı olacak politikalar uygulamalıdır.

2. Gerektiğinde kabul edilen bu politikaları güncellemek ve değiştirmek için görevlendirmeler yapmalıdır.

“Madde 55- Bir liman devletinin taraf olduğu ilgili uluslararası enstrümanlarda yer alan haklarını, yükümlülüklerini ve sorumluluklarını tutarlı bir şekilde uygulaması ve teyit etmesi için mevzuat, rehber ve prosedürlerin geliştirilmesini sağlaması gerekmektedir.”

“Madde 56 – Liman devletlerinin hakları, sorumluluk ve yükümlülükleri, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte şunları içerir:

1. Uygu atık alım tesislerinin bulunması veya Örgütün enstrümanlarında düzenlenmiş olan tüm atık yığınlarını kabul edecek imkana sahip olmak
2. Liman devleti kontrolü²²⁶
3. Fuel oil tedarikçilerinin bir kaydının tutulması.

Yine bu bölümde, “Yaptırımları uygulanması” kapsamında, 2011 tarihli Kodun 57. Maddesi, yeni Kodun 62. Maddesi olarak genişletilmiştir;

“Liman Devleti kontrol uzmanları ve onlara yardım eden kişiler, her türlü ticari, mali ve diğer baskılardan uzak olmalı ve bu kişilerin denetimin yapıldığı liman veya denetlenen gemiyle, liman veya başka bir yerdeki gemi onarım tesis veya herhangi bir destek servisiyle hiçbir ticari bağlantısı bulunmamalıdır; ayrıca liman Devleti kontrol uzmanları, yetkilendirilmiş kuruluşlar veya klas kuruluşları tarafından istihdam edilmemeli veya onlar adına iş yapmamalıdır. Liman devleti dışındaki kişi veya kuruluşların yapılan liman devleti kontrolü ve denetiminin sonuçlarını etkilememesini sağlamak için daha fazla prosedür uygulanmalıdır.”

5.4 Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürlerine Getirilen Değişiklikler

²²⁶ Bkz. IMO Resolution A.1052(27) (2011); Procedures for Port State Control.

A.974(24) sayılı Karar ile kabul edilen Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri, “IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri hakkındaki A.1067(28) sayılı karar ile değiştirilmiştir.

Zorunlu programa yönelik olarak değiştirilen Çerçeve ve Prosedürlerin sadece denetim uygulanması için yöntem ve prosedürleri içerdiği göz önüne alınarak, bu dokümanın sadece bir Genel Kurul kararı olarak kalması beklenmektedir.²²⁷

5.4.1 IMO Üye Devlet Denetimi Çerçevesi

A.1067(28) sayılı kararın Eki, iki bölümden oluşmakta olup, birinci bölümde IMO Üye Devlet Denetimi Çerçevesi, ikinci bölümde ise IMO Üye Devlet Denetimi Prosedürleri yer almaktadır. Gözden geçirilen Çerçeve ve Prosedürler’de Kod’a yapılan atıflar “IMO Enstrümanları Uygulama Kodu (III Kod)” olarak değiştirilmiştir. Gözden geçirilen IMO Üye Devlet Denetimi Çerçevesi, bir önceki Çerçeve metninde olduğu gibi;

1. Amaç
2. Uygulama
3. Denetim standardı
4. Vizyon
5. Hedef
6. İlkeler
7. Kapsam
8. Sorumluluklar
9. Teknik İşbirliği²²⁸

konu başlıklarını içermektedir.

²²⁷ IMO JWGMSA 6. Oturumu (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/3; “Consideration of Draft Assembly Resolutions; Draft Resolutions on the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, and on transitional arrangements, IMO, Londra, s.2

²²⁸ A.974(24) sayılı karar ile kabul edilen bir önceki Çerçeve dokümanında ayrıca “Denetim süreci” başlığı yer almaktaydı ve Çerçeve Dokümanını ekinde bir diyagram ile anlatılmıştı. Bu başlık, buradan çıkarılarak IMO Üye Devlet Denetimi Prosedürleri bölümüne eklenmiş ve ilgili şema da ekinde sunulmuştur.

5.4.1.1 İlkeler

Yeni Çerçeve, bu konu başlıklarından denetin ilkeleri kapsamında yer alan *egemenlik ve evrensellik* ilkesi değiştirilerek;

“Denetim, pozitif ve yapıcı bir yaklaşımda olmalı ve tesis edilen prosedürlere uygun olarak gerçekleştirilmelidir. Denetimler, bir üye devletin taraf olduğu IMO enstrümanlarında yer alan sorumluluk ve yükümlülükleriyle tutarlı kanunlar çıkararak, uygulama ve yaptırım mekanizmalarını geliştirmesi yönündeki egemenliğini tanıyacak şekilde düzenlenmeli ve yürütülmelidir. Denetimin uygulanması bakımından tüm üye devletler aynı ilkelere, süreçlere ve prosedürlere tabi tutulmalıdır” ifadesi eklenmiştir²²⁹.

Bunun yanı sıra, aynı konu başlığı altında *şeffaflık ve ifşa* ilkesinde de değişiklik yapılmıştır. Buna göre denetimler, her bir üye devlet ve Genel Sekreter arasında imzalanacak İşbirliği Anlaşması (Memorandum of Cooperation) aracılığıyla tamamen şeffaf bir şekilde planlanarak uygulanacaktır. Detaylı denetim planlamasında, Çerçeve, yer alan denetin tüm kapsamı dahil edilecektir. Denete ilişkin denet ara ve nihai raporu, denetim kayıtları ve denetime ilişkin ilgili bilgi ve materyaller gizli tutulacak ve sadece üye devlet, denetim ekibi ve Genel Sekreter ile paylaşılacaktır. Ancak denetlenen bir üye devlet, bahse konu raporların Genel Sekreter tarafından yayımlanmasına ve bulgu ve gözlemler ile kendisine ait müteakip faaliyetlere ilişkin bilgilerin üçüncü taraflarla paylaşılmasına izin verebilecektir.²³⁰ Üye devlet; yönetici özet raporu ve üye devletin düzeltici faaliyet planında kaydedilen gelişmelere ilişkin yorumlarının yayımlanmasını istemesi halinde buna ilişkin izni denetimden önce vermesi kararlaştırılmıştır. Buna bağlı olarak, Çerçeve dokümanının 6.3.2, 6.3.3, 8.1.11 ve 8.3.6ncı paragraflarında buna ilişkin değişiklikler yapılmış ve 6.3.4 ve 8.2.4 paragrafları eklenmiştir.²³¹

²²⁹ IMO Resolution A.1067(28) (2013): “Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.4

²³⁰ Ibid.

²³¹ IMO JWGMSA 6. Oturumu, (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/WP.1; “Summary Decisions of the Sixth Session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme”, IMO, Londra, s.2

Şeffaflık ve ifşa ilkesi ile ilgili olarak ayrıca, standart bir formatta bir yönetici özet raporu hazırlanarak üye devletin onayına sunulacaktır. Önceki Çerçeve de denetim özet raporu hazırlanmaktaydı, bunun yerine artık yönetici özet raporu hazırlanacaktır. Bu raporun herkes veya üye devletlerle paylaşılması hususu denetimden önce üye devletin iznine bağlı olacaktır. Sekretarya, çıkarılan derslerin ve düzenlemeye ilişkin gözde geçirilmesi muhtemel alanların belirlenmesi ve teknik destek amaçlarına yönelik olarak bulguların, gözlemlerin, ilgili temel sebeplerin ve düzeltici faaliyetlerin yanı sıra olumlu gelişmeler ile daha fazla iyileştirilmesi gereken alanları da içeren, standart formatta hazırlanmış konsolide denet özet raporlarını hazırlaması gerekmektedir.²³²

5.4.1.2 Kapsam

Önceki Çerçeve dokümanında denetimin kapsamını oluşturan zorunlu IMO enstrümanlarının listesi verilmişti, ancak zorunlu denete ilişkin olarak gözden geçirilen yeni Çerçeve dokümanında bu liste çıkarılmış ve denetin kapsamı aşağıdaki şekilde listelenmiştir:

- Denizde can emniyeti
- Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi
- Gemiadamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları
- Yükleme sınırı
- Gemilerin tonilatusunun ölçümü
- Denizde çatışmanın ölçülmesine ilişkin kurallar

Değiştirilmiş STCW 78 Sözleşmesi ile ilgili olarak, MSC 93. Oturumunda STW 43 ve MSC 91 toplantılarında alınan karar gereğince, A.974(24) sayılı karar ekinin I. Bölümünü oluşturan Çerçeve Dokümanının lahika 1'indeki "VIMSAS kapsamında STCW Sözleşmesi altında denetlenecek hususlar"ın STCW Sözleşmesinin Bölüm A'sına yeni bir kısım olarak (A-I/16) eklenmesine karar verilmiştir.²³³ Buna göre, gözden geçirilen Çerçeve dokümanının

²³² IMO Resolution A.1067(28) (2013): "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.4-5

²³³ IMO JWGMSA 6. Oturumu, (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/WP.1; "Summary Decisions of the Sixth Session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme", IMO, Londra, s.2

paragraf 7.2.2'sinde değişiklik yapılarak, bu Sözleşme uyarınca halihazırda zorunlu olan denetim hükümlerini yinelenememek amacıyla sadece Sözleşmede belirtilen alanların denetimin kapsamına dahil edileceği ifade edilmiştir.²³⁴

5.4.1.3 Sorumluluklar

Denetimin gerçekleştirilmesine ilişkin olarak Genel Sekreter, üye devlet ve denetim ekibinin sorumlulukları belirlenmiştir. Gözden geçirilen Çerçeve'de Genel Sekreterin sorumlulukları kısmında 7. Madde olarak, denetimin sorunsuz ve etkin bir şekilde yürütülmesini kolaylaştırmak için denetim ekibine ilgili tüm bilgileri sağlaması eklenmiştir. Üye devletin sorumluluklarına ise 4., 5. ve 6. maddelerde şunlar eklenmiştir;

- Denetimden önce, yönetici özet raporunun, düzeltici faaliyet planının ve bu düzeltici faaliyet planında kaydedilen gelişmelere ilişkin üye devlet yorumlarının yayımlanmasına izin verme
- Bulgulara yönelik olarak, denetin tamamlanmasından itibaren 3 yılı aşmayan bir süreyi kapsayan bir eylem programının uygulanması
- Bir bulguya yönelik faaliyetin tamamlanması halinde Genel Sekretere bilgi verilmesi.

Son olarak, baş denetçinin sorumluluklarında 2. maddeye denetim ekibinin denete ilişkin ilgili bilgiye tam anlamıyla sahip olmasını sağlaması ilave edilmiştir.²³⁵

5.4.2 IMO Üye Devlet Denetimi Prosedürleri

A.1067(28) sayılı Karar Eki'nin ikinci bölümünde IMO Üye Devlet Denetimi Prosedürleri yer almaktadır. Bu bölümde, denete ilişkin tanımlar, denetimin planlanması,

²³⁴ IMO Resolution A.1067(28) (2013): "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.6

²³⁵ İbid.s.8

denetime hazırlık, denetin uygulanması, raporlama, düzeltici faaliyet planı, denetim sonrası izleme, kayıtlar ve denetim süreci ile ilgili hususlar açıklanmaktadır.

2005 tarihli Prosedürler dokümanında tanımlar bölümünde, “bulgu (finding)” teriminin bir gözlem veya uygunsuzluk anlamına geldiği ifade edilmekte ve “uygunluk (conformity), uygunsuzluk, non-conformity ve gözlem (observation)” kelimelerinin tanımlarına yer verilmektedir. Buna karşın, gözden geçirilmiş Prosedürler dokümanında, “uygunluk ve uygunsuzluk” kelimelerinin tanımları çıkarılmış ve “bulgu” kelimesinin tanımı; “bir IMO enstrümanı veya denetim standardında yer alan zorunlu hükümlerden birine ilişkin uygunsuzluğun olduğuna dair nesnel bir kanıtın olması” olarak ifade edilmiştir. Diğer bir deyişle “bulgu” kelimesi artık “uygunsuzluk” anlamında kullanılmaktadır.

5.4.2.1 Denetin Planlaması

Gönüllü denetime ilişkin bir önceki Prosedürlere göre, bir üye devletin denetlenmek için başvuruda bulunmasının ardından Genel Sekreter baş denetçiyi tayin etmekte ve üye devlet ile Genel Sekreter arasında bir İşbirliği Anlaşması imzalanmaktadır²³⁶. Ancak denetimin zorunlu olmasına yönelik olarak gözden geçirilen yeni Prosedürde tüm üye devletlerin denetiminin 7 yılı aşmayan düzenli aralıklarla ve Genel Sekreter tarafından geliştirilecek genel bir takvime uygun olarak gerçekleştirileceği belirtilmektedir. Zorunlu denetimde denetim sırası, gönüllü denetime girmeyen üye ülkeler arasında yapılacak kura yöntemiyle belirlenecektir. Bunun ardından gönüllü denetime giren ülkeler, denetlendikleri sıraya göre yer alacaktır. Genel Sekreter, her bir üye devleti tahmin edilen denetim tarihi hakkında, en geç 18 ay öncesinde bilgilendirecektir. Bir üye devletin denetim tarihini olağandışı şartlardan ötürü ertelemek istemesi halinde, bu talep denetim tarihinde en az 6 ay önce resmi yazıyla Örgüte iletilmelidir. Söz konusu talep Konsey tarafından değerlendirilerek karar verilecektir.²³⁷

²³⁶ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): “Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, London, s.16

²³⁷ IMO Resolution A.1067(28) (2013): “Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.12

Denetin kapsamı, Genel Sekreter ve üye devlet arasında ilgili IMO estrümanlarına ve denetim standardına (IMO Enstrümanları Uygulama Kodu) uygun olarak belirlenecek ve bir İşbirliği Anlaşmasında belirtilecektir. Ayrıca bu anlaşmanın içerisinde, IMO ve üye devletin denetimin tüm aşamalarındaki sorumlulukları da belirtilecektir. IMO ve üye devlet arasında bahsekonu İşbirliği Anlaşması imzalanmadan önce denet gerçekleştirilemeyecektir.²³⁸

Denetim, önceden belirlenmiş bir takvime uygun olarak gerçekleştirilecektir. Detaylı denetim takvimi baş denetçi tarafından üye devlet ile istişarede bulunup bir karara varılarak belirlenecektir.²³⁹

5.4.2.2.Denetim süreci

Bir önceki çerçeve dokümanının ekinde yer alan üye devletin denetim sürecini anlatan şema JWGMSA tarafından gözden geçirilerek Prosedürler dokümanının Lahika 6'sında detaylı bir şema ile gösterilmiştir. Bu şemaya göre, Genel Sekreter üye devleti, denetim tarihinden en geç 18 ay önce genel denetim takvimi hakkında bilgilendirir ve üye devlete denetim öncesi anket (PAQ) gönderilir. Üye devlet PAQ'yu doldurarak tekrar Genel Sekretere iletir. Bunun üzerine Genel Sekreter taslak İşbirliği Anlaşmasını hazırlayarak üye devlete imzalamak üzere gönderir. Üye devlet, Taslak İşbirliği Anlaşmasını gözden geçirip inceler ve imzalar, daha sonra imzalaması için Genel Sekretere gönderir. Genel Sekreterin bu anlaşmayı imzalanmasının ardından IMO tarafından denetim ekibi atanır. Belirlenen denetim ekibi üye devletin onayına sunulur, üye devletin onay vermesi halinde denetim ekibi Genel Sekreter tarafından resmen atanır. Bundan sonra denetime hazırlık süreci başlar. Üye devlet ve başdenetçi detaylı denetim takvimi üzerinde mutabakata vardıldıktan sonra, belirlenen tarihte denetim başlar.

Denetim, açılış toplantısıyla başlar ve denetim ekibi denetim süresince üye devlet yetkilileriyle görüşmeler yapar ve ilgili dokümanları inceler. Daha sonra başdenetçi taslak ara denetim raporu ve yönetici özeti raporunu hazırlar. Denet sonunda kapanış toplantısı

²³⁸ İbid.

²³⁹ İbid.

düzenlenir ve başdenetçi hazırladığı bu taslak raporları üye devlete ve IMO'ya sunar. Taslak raporları inceleyerek gözden geçiren IMO ve üye devlet, görüşlerini başdenetçiye bildirir. Başdenetçi bu raporların son halini düzenleyerek tekrar IMO'ya ve üye devlete sunar. (*Genel Sekreter, üye devletin denet öncesinde izin vermiş olması halinde Yönetici Özet Raporunu yayımlar, aksi durumda ise sadece üye devlete sunulur.*) Bu sırada üye devlet ara denetim raporunda yer alan bulgu ve gözlemlere ilişkin düzeltici faaliyet planını hazırlayarak başdenetçiye ve Genel Sekretere sunar. (*Genel Sekreter, üye devletin denet öncesinde izin vermiş olması halinde Düzeltici Faaliyet Planını yayımlar.*)

Başdenetçi ara denetim raporunu esas alarak nihai denetim raporunu hazırlar ve üye devletin onayına sunar. Başdenetçi ve üye devlet arasında rapor üzerinde mutabakat sağlandıktan sonra raporun son hali IMO'ya ve üye devlete gönderilir. (*Genel Sekreter, üye devletin denet öncesinde izin vermiş olması halinde Düzeltici Faaliyet Planını yayımlar.*) Nihai denetim raporu esas alınmak kaydıyla Sekretarya tarafından CASR hazırlanarak yayımlanır.

Bu aşamadan sonra üye devlet düzeltici faaliyet programını uygular ve kaydedilen gelişmeleri IMO'ya bildirir ve böylelikle izleme denetimi gerçekleştirilir. (*Genel Sekreter, üye devletin denet öncesinde izin vermiş olması halinde Düzeltici Faaliyet Planında kaydedilen gelişmelere ilişkin üye devlet raporunu yayımlar.*) Üye devlet arzu ederse, denetimin planlanması ve uygulanmasına ilişkin görüş ve önerilerini IMO'ya bildirir. Üye devletten alınan bu geri bildirim ve başdenetçinin hazırlayacağı görev raporu, denetimin kalite güvence programının bir parçası olarak Genel Sekreter tarafından dikkate alınır.

5.4.2.3. Raporlama ve Gizlilik

JWGMSA tarafından yürütülen Prosedürler dokümanının gözden geçirilmesi çalışmaları esnasında, daha önce denetim özet raporuna dahil edilen düzeltici faaliyet planının, yönetici özet raporuna dahil edilmesi planlanmıştı. Ancak yönetici özet raporunun hemen denetimin akabinde hazırlanması gerektiği, düzeltici eylem planının hazırlanması içinse üye devlete zaman verildiği hususları dikkate alınarak, üye devletin düzeltici faaliyet

raporunun ayrı bir belge olarak yayımlanmasına karar verilmiş ve bu düzeltici faaliyet planının diğer üye devletlerle ve herkese açık bir şekilde yayımlanması için üye devletin, yönetici özet raporu ve üye devletin düzeltici faaliyet planının uygulanmasında kaydedilen gelişmelere ilişkin yorumlarında olduğu gibi denetimden önce onay vermesi kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda, prosedürler dokümanında paragraf 7.1.2, kısım 7.3 (yönetici özeti), paragraf 7.4.2, kısım 7.5 (üye devletin düzeltici faaliyet planının uygulanmasında kaydedilen gelişmelere ilişkin yorumları), kısım 8 (üye devletin düzeltici faaliyet planı), Lahika 1 (İşbirliği Anlaşması- 7. Maddesi), 3 (faaliyetlerin sırası) ve 5 (Model Yönetici Özet Raporu)'inde gerekli değişiklikler yapılmıştır.²⁴⁰

Hazırlanacak olan denetim raporları şunlardır:

- *Ara denetim raporu*; üye devlete sunulan denetim bulguları ve gözlemlerin resmi bir rapora dönüştürülmüş halidir. Bu rapor, nihai denetim raporunun hazırlanması için temel teşkil eder. Söz konusu rapor gizlidir ve sadece denetlenen üye devlet, Genel Sekreter ve denetim ekibi ile paylaşılır. Üye devlet bu rapora ilişkin itirazlarını yazılı olarak bildirebilir ve bu itirazlar raporun ekine konulur.²⁴¹
- *Yönetici özet raporu*; denetlenen ülkenin ilgili kurum ve kuruluşlarının isimleri ile denetime ilişkin bulgu ve gözlemlerin bir özetinin yer aldığı bu rapor baş denetçi tarafında hazırlanır ve eğer üye devlet denet öncesinde bu raporun yayımlanması için izin vermişse, Genel Sekretere yayımlaması için sunulmadan önce denetimden geçen devletin onayına sunulur.²⁴²
- *Nihai denetim raporu*; denetime ilişkin gerçek ve resmi rapordur. Yapısı ve içeriği bakımından denetim ara raporuna benzemekle birlikte, denetlenen ülke tarafından sunulan düzeltici faaliyet planının bir özetini, düzeltici faaliyet planında kaydedilen gelişmeler hakkında bilgiyi de içermektedir. Bu rapor denetim ekibi tarafından

²⁴⁰ IMO JWGMSA 6. Oturumu, (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/WP.1; "Summary Decisions of the Sixth Session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme", IMO, Londra, s.3-4

²⁴¹ İbid. s.19

²⁴² İbid. s.19-20

hazırlanır ve denetim öncesinde üye devlet yayımlanması için izin verilmediği takdirde sadece üye devlet, denetim ekibi ve Genel Sekreter arasında paylaşılır. Denetim ekibi tarafından hazırlanan nihai denetim raporları esas alınarak Sekretaryaya tarafından belirli aralıklarla isimsiz konsolide denetim özet raporu (CASR) hazırlanır ve bu raporlar içerisinde denetimde çıkarılan derslere yer verilir.²⁴³

Gönüllü denetime ilişkin prosedürlerde, baş denetçi tarafından denetim ekibinin desteğiyle “özet denetim raporu” (ASR) hazırlanmaktaydı. Mümkünse denetlenen üye devletin ismi belirtilmeden hazırlanan bu rapor, üye devletin onayına sunulduktan sonra sekretaryaya iletilir ve IMO sekretaryası hazırlanan bu özet raporları esas alarak, düzenli aralıklarla konsolide denetim özet raporlarını hazırlanmaktaydı.²⁴⁴ Gözden geçirilen Prosedürler dokümanına göre artık bu özet denetim raporları hazırlanmayacak ve CASR’lar nihai denetim raporları esas alınarak Sekretaryaya tarafından hazırlanacaktır.

- *Başdenetçi görev raporu*; baş denetçi denetimin nasıl gerçekleştirildiği, karşılaşılan olumlu hususlar ve zorluklar ile denetimlerin planlanması ve uygulanmasını iyileştirmeye yönelik önerilerin yer aldığı ayrı bir rapor hazırlar. Bu bakımdan başdenetçinin görev raporu, planlamadan tamamlanmasına kadar denetimin uygulanması hakkında bir geribildirim sağlar. Bu görev raporu, denetimin kalite güvence programının ayrılmaz bir parçasını teşkil eder ve Genel Sekreter tarafından denetim planlamasının geliştirilmesinde kullanılır. Genel Sekreter, hazırlanan bu görev raporlarında yer alan tavsiyeleri ve geribildirimleri, ortaya çıkan sorunlar karşısında alınan tedbirleri muhafaza eder ve gerektiğinde denetçilerle paylaşır.²⁴⁵

Ayrıca bu rapor kapsamında, başdenetçi denetim ekibi üyelerinin performansını da değerlendirmelidir. Bu bağlamda, denetim ekibi üyelerinin denetim kabiliyetlerini,

²⁴³ İbid. s.20-21

²⁴⁴ IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): “Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, London, s.25

²⁴⁵ IMO Resolution A.1067(28) (2013): “Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.21

IMO enstrümanları hakkında bilgi sahibi olup olmadığını, denetim standardı olan III Kod'u etkili bir şekilde kullanıp kullanmadığını, bir denizcilik idaresinin görevleri hakkında bilgisi olup olmadığını, denetlenen ile denetim dilini etkili bir şekilde kullanarak iletişim kurup kuramadığını, taslak ara raporun hazırlanması esnasında elde edilen bilgi ve bulguları kısa ve öz bir şekilde yazılı ifade edebilme kabiliyetlerini değerlendirmelidir. Bu değerlendirme, ilerideki denetim ekiplerinin oluşturulmasında IMO Sekretaryasına yardımcı olacaktır. Başdenetçi, denetim ekibinde yer alan her bir denetçi için başdenetçilik görevini üstlenmeye hazır olup olmadığı konusunda da özel olarak görüşlerini belirtmelidir. Söz konusu değerlendirme Denetçi El Kitabı'nın ekinde yer alan form üzerinde yapılarak görev raporunun ekinde sunulmalıdır.²⁴⁶

- *Denetlenen üye devletin düzeltici faaliyet planının uygulanmasında kaydedilen gelişmelere ilişkin yorumları*, denetimden önce üye devletin rıza göstermiş olması halinde, Genel Sekreter veya başdenetçinin onayından geçmeden alındığı gibi yayımlanır²⁴⁷.
- Ayrıca üye devletler de, denetimin uygulanması, karşılaşılan olumlu hususlar ve zorluklar ile denetimin planlanması ve uygulanmasını iyileştirmeye yönelik önerileri içeren bir geribildirim hazırlayabilir. Üye devletlerce böylesi bir geribildirim sunulması halinde, denetim programının kalite güvence programının ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilir ve Genel Sekreter tarafından denetimin planlanmasının geliştirilmesinde kullanılır.²⁴⁸

5.4.2.4. Üye devletin düzeltici faaliyet planı

Düzeltilici faaliyet planları, üye devletin denetim standardına uygunluğunu sağlamak için denetim bulgularını gidermeye yönelik önerilen faaliyetleri içerir. Ayrıca bu plan, üye devletin denetim gözlemlerine ilişkin cevaplarını da içerir. Düzeltilici faaliyet planında, her bir

²⁴⁶ IMO Circular Letter no. 3425 (5 Aralık 2013), "Auditor's Manual for the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)", s.17

²⁴⁷ IMO Resolution A.1067(28) (2013): "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.21

²⁴⁸ ibid.

denetim bulgusuna ilişkin düzeltici faaliyetler uygun zaman aralıklarıyla birlikte belirlenmelidir. Her bir denetim bulgusu ve/veya gözleme yanıt vermek suretiyle, alınacak önlemlere ilişkin ayrıntılı bilgileri, her bir faaliyetin başlangıç ve bitiş tarihlerini içermeli ve üye devlet tarafından imzalanmış olmalıdır.²⁴⁹

Bu düzeltici faaliyet planı, denetim ara raporunu aldıktan sonra 90 takvim günü içerisinde Genel Sekretere ve başdenetçiye iletilmelidir. İstisnai durumlarda bu süre uzatılabilmektedir. Ara denetim raporu ve yönetici özet raporuna cevaben üye devlet tarafından gözden geçirilmiş Prosedürlerin Lahika 4'ünde yer alan formata uygun olarak hazırlanan bir düzeltici faaliyet planı, üye devletin denetimden önce rıza göstermiş olması halinde diğer tüm üye devletlerin bilgisine ve genele paylaşılır. Eğer üye devletten bir düzeltici faaliyet planı hazırlaması istenmezse, nihai denetim raporu hazırlanarak düzeltici faaliyet planı olmaksızın sunulur.²⁵⁰

5.4.2.5 Denetim sonrası izleme

Üye devlet tarafında düzeltici faaliyetlerin tamamlanmasının ardından, düzeltici faaliyet planının uygulanma durumunu belirlemek için bir izleme deneti gerçekleştirilir. Bu izleme deneti gerçek denetimin gerçekleştirilmesinden sonra en geç 3 ila 4 yıl içerisinde yapılır.²⁵¹ Gönüllü denetime ilişkin 2005 tarihli Prosedürler dokümanında bu süre, denetimin gerçekleştirilmesinden sonraki bir veya iki yıl olarak belirlenmiştir.²⁵²

İzleme denetimleri normalde dokümana dayalı olarak gerçekleştirilmektedir. Örnek olarak, çıkarılan yeni bir mevzuatın veya uygulanan politikaların bir kopyası, IMO'ya bildirim yapıldığına dair bir doküman, personele uygun eğitimin verildiğine dair kanıtlayıcı dokümanlar, imzalanan RO anlaşmasının bir örneği, bağımsız değerlendirme raporları vs.

²⁴⁹ İbid. s.22

²⁵⁰ İbid.

²⁵¹ İbid.

²⁵² IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): "Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme", IMO, London, s.26

bunlar içerisinde yer alabilir.²⁵³ Ancak üye devlet tarafında sunulan dokümanlarda düzeltici faaliyet planının tamamen uygulandığına dair yeterli bilginin tespit edilememesi halinde Genel Sekreter, yerinde izleme denetiminin gerçekleştirilmesini isteyebilir. Yerinde yapılacak izleme denetimlerinde, denetin kapsamı ilk denetimde tespit edilen hususlarla sınırlı tutulur ve bu denetimi gerçekleştirecek denetim ekibinin en azından bir üyesinin ilk denetime girmiş denetçilerden birisi olması gerekir.²⁵⁴

5.4.2.6 Kayıtlar

Yapılan tüm denetimlere ilişkin kayıtlar Genel Sekreter tarafından muhafaza edilir, bunlar içerisinde:

- üye devlet ara ve nihai denetim raporu
- yönetici özet raporu
- düzeltici faaliyet planı
- başdenetçi görev raporu ve
- izleme denetimi raporları yer alır.²⁵⁵

5.5 Geçiş Düzenlemeleri

Genel Kurulun 28. Oturumunda A.1070(28) sayılı Karar ile kabul edilen III Kod ve A.1067(28) sayılı Karar ile kabul edilen Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri sırasıyla A.1054(27) ve A. 974(24) sayılı Kararların yerini almış olup, bu dokümanlarda Gönüllü Denetin kapsamını oluşturan zorunlu IMO enstrümanlarının listesi artık yer almamaktadır. Gönüllüden zorunlu denetime, sözkonusu zorunlu dokümanlara değişiklikler getirilmesi suretiyle geçilecektir. Ancak bahsekonu sözleşmelere getirilecek

²⁵³ IMO Circular Letter no. 3425 (5 Aralık 2013), “Auditor’s Manual for the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)”, s.18

²⁵⁴ IMO Resolution A.1067(28) (2013): “Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra, s.22

²⁵⁵ İbid. s.22-23

değişiklikler aynı zamanda yürürlüğe girmeyeceğinden, zorunlu denetime geçiş aşamalı olarak gerçekleşecektir.²⁵⁶

Konsey, zorunlu denetime geçiş sürecinde, Genel Kurul'un 28. toplantısından sonra gerçekleştirilecek gönüllü denetimlerde yeni kabul edilen III Kod ve gözden geçirilen Çerçeve ve Prosedürlerin esas alınarak gerçekleştirilmesinin yararlı olacağına karar vermiştir. Böylelikle, bu geçiş süreci zorunlu denetime ilişkin hazırlık çalışmalarının sonlandırılmasına ve daha fazla denetçinin eğitilmesine imkan sağlayacaktır. Buna göre Konsey, 28. Genel Kuruldan sonra yapılacak denetimlerde denetim standardı olarak III Kod'un kullanılması ve gözden geçirilen Çerçeve Prosedürlerin ise denetimin esasını teşkil etmesine karar vermiştir. Bununla ilgili olarak Konsey tarafından geçiş düzenlemelerine ilişkin hazırlanan bir taslak karar Genel Kurul'un 28. Oturumunda kabul edilmiştir. Bu, "Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programından IMO Üye Devlet Denetim Programına Geçiş" konulu A.1068(28) sayılı karardır.²⁵⁷

Sözkonusu Kararda, kararın kabul edildiği tarihten itibaren gerçekleştirilecek tüm denetimlerin IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürlerine uygun olarak III Kod'un uygulanması suretiyle gerçekleştirileceği belirtilmekte ve üye devletler, zorunlu denetime geçiş sürecinde, önceki denetim programında yer alan zorunlu IMO enstrümanları kapsamında denetlenmek üzere denetime gönüllü olmaya davet edilmektedir.²⁵⁸

5.6 Denetçi El Kitabının Gözden Geçirilmesi

Denetçi El Kitabı JWGMSA tarafından gözden geçirilmiştir ve Grubun önerisi üzerine Konsey tarafından 110. Oturumunda, El Kitabının yaşayan doküman olduğuna ve bu nedenle Denetim Programı Prosedürlerine kıyasla daha sık değiştirilmesinin gerekebileceğine karar verilmiştir. Bu bağlamda Denetçi El Kitabının, Sekretarya tarafından düzenli aralıklarla ve gerektiğinde güncellenmesi ve sirküler mektup olarak yayımlanması gereken ayrı bir

²⁵⁶ IMO Genel Kurulu 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A/28/9/2; "Report on the further development of the Audit Scheme", IMO, Londra, s.3

²⁵⁷ Ibid.

²⁵⁸ IMO Resolution A.1068(28) (2013): "Transition From the Voluntary IMO Member State Audit Scheme to the IMO Member State Audit Scheme", IMO, Londra, s. 1-2.

doküman olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Konsey bu toplantısında, gözden geçirilmiş Denetçi El Kitabını (C 110/7/1) kabul ederek, Sekreteryadan Genel Kurulun 28. Oturumundan sonra sirküler mektup olarak yayımlamasını ve de sonrasında da güncel tutmasını istemiştir²⁵⁹. Söz konusu El Kitabı 5 Aralık 2013 tarihli ve 3425 sayılı Sirküler Mektup ile Sekreteryaya tarafından yayımlanmıştır²⁶⁰.

5.7 Zorunlu Denetim Sonucunda Uygulanabilecek Yaptırımlara ilişkin Değerlendirme

IMO'nun ana sözleşmesinin ikinci maddesinde yer alan görevleri “sözleşme, anlaşma ve diğer ilgili enstrümanların çıkarılması, üye devletler arasında bilgi alışverişi ve istişareler için bir mekanizma tesis etmek ve teknik işbirliğini kolaylaştırmak” olarak belirtilmiştir.²⁶¹ VIMSAS programı ile üye devletlerin denetlenmesinin etkinliğinin kanıtlanmış olması, bundan sonrası için Örgüt'e yaptırım gücü verilmesine ihtiyacın olmadığını ve bunun mümkün de olmadığını bir göstergesi olabilir.²⁶²

Ayrıca, üye ülkelerin IMO'ya yaptırım gücünün verilmesi suretiyle IMO'nun kendi iç işlerine karışmasını kabul edip etmeyecekleri şüphelidir. Zorunlu IMO enstrümanlarının bayrak devletleri tarafından uygulanmasını sağlayacak bir mekanizma geliştirebilmesi için IMO'nun üye devletlerin performansına ilişkin bilgileri derlemesi, analiz etmesi ve yayımlaması gerekmektedir; IMO artık bunu üye ülkelerin de kabul etmiş olduğu VIMSAS ile başarmıştır. IMO çıkarmış olduğu enstrümanların etkililiğini ölçmek ve gözetmek amacıyla istikrarlı bir yol izlemeye devam etmektedir. Bu durum VIMSAS'ın zorunlu olması ve periyodik aralıklarla tekrarlanması sonucunu doğurmuştur.²⁶³

Gönüllü denetimde IMO'nun temel amacı ülkelerin enstrümanları ne ölçüde uyguladığını tespit etmek ve gerektiğinde ülkelere bunu sağlayabilmeleri için destek

²⁵⁹ IMO Genel Kurulu 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A/28/9/2; “Report on the further development of the Audit Scheme”, IMO, Londra, s.3

²⁶⁰ IMO Konsey 110. Oturumu (15-19 Temmuz 2014), C 110/D; Summary of Decisions, IMO, Londra, s. 13

²⁶¹ Convention on the International Maritime Organization, Part I, Article 2.

²⁶² Mansell J.N.K. (2007), “An analysis of Flag State responsibility from an historical perspective: delegation or derogation?”, Doktora Tezi, Centre for Maritime Policy, Faculty of Law, University of Wollongong, New South Wales, Australia, s.302

²⁶³ Ibid., 302-303

sağlamaktı. Ancak yine de buna ilişkin ilk yaptırım Paris MoU'dan gelmiş ve Paris MoU tarafından 1 Ocak 2011 yılında uygulanmaya başlayan yeni denetim rejimine göre, gönüllü denetime girmeyen ülke bayraklarını taşıyan gemiler Paris MoU'nun uygulandığı limanlara vardıklarında düşük riskli sayılmayıp (-) puan almakta ve daha sık denetimlerden geçmektedir.²⁶⁴

Denetimin zorunlu olmasının ardından herhangi bir yaptırımın olup olmayacağı konusunda IMO'da bugüne kadar herhangi bir çalışma yer almamıştır. Ancak standardın altındaki devletler için uygulanabilecek en belirgin yaptırım, bu devletlerin gemilere uyruğunu verme hakkının elinden alınması olacaktır. Fakat bu hak devletlere BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)²⁶⁵ ile verildiğinden böylesi bir yaptırımın uluslararası hukuktaki itirazlara karşı koyup koyamayacağı tartışma konusudur. IMO Sözleşmesi, gemilerin yetki alanı ve kontrolüne ilişkin olarak uluslararası deniz hukukunun temel taşı tartışmaya açacak yaptırımlar düzenleyemez.²⁶⁶ Böylesi bir hareket UNCLOS²⁶⁷ Sözleşmesi ve Viyana Sözleşmesinin²⁶⁸ *ahde vefa* ilkesiyle de çelişecektir. Söz konusu ilkeye göre “Yürürlükte olan her andlaşma taraf olanlar için bağlayıcıdır ve taraflarca iyi niyet çerçevesinde yerine getirilmelidir.”²⁶⁹

IMO çıkarmış olduğu sözleşmelerin uygulanmasını üye devletler eliyle sağlamaktadır. Akit devletler bayrağını taşıyan gemilere IMO sözleşmelerinin hükümlerini ve gerektiğinde ilgili yaptırımları uygulamaktadır. Bundan dolayı, mevcut uluslararası hukuk çerçevesinde uygulanabilirliği mümkün olabilecek yaptırım, liman devletlerinin IMO'nun zorunlu

²⁶⁴ Paris MoU, Port State Control Annual Report 2011, s.5

²⁶⁵ UNCLOS, Madde 90.

²⁶⁶ Mansell J.N.K. (2007), “An analysis of Flag State responsibility from an historical perspective: delegation or derogation?”, Doktora Tezi, Centre for Maritime Policy, Faculty of Law, University of Wollongong, New South Wales, Australia, s. 304

²⁶⁷ Ülkemiz taraf değildir ancak denizde can emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslararası teamülleri uygulamaktadır.

²⁶⁸ Convention on the Law of Treaties, Vienna, 23 May 1969, Article 26.1980. UKTS 58 6.

²⁶⁹ UN General Assembly (Temmuz 2006), A 61/160, Report of the Ad hoc Consultative meeting of senior representatives of international organizations on the “genuine link”, http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/61/160&Lang=E

standartlarını yerine getirmeyen ülkelerin düzenlemiş olduğu belgeleri tanımamak suretiyle bu ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin limanlarına girmesine izin vermemesi olabilir.²⁷⁰

Sonuç olarak, IMO'nun herhangi bir yaptırım gücünün olmaması nedeniyle IMO tarafından doğrudan bir yaptırımın uygulanması mümkün görülmemektedir. Bununla birlikte zorunlu denetimin ardından, uluslararası denizcilik camiasında değişik yaptırım kanalları oluşabilir. Örnek olarak,

- PSC rejimleri zorunlu denet rapor sonuçları kötü çıkan veya rapor sonucunu açıklamayan ülke gemilerine genişletilmiş denetimler uygulayabilir,
- Bazı liman ve kıyı devletleri bu tip ülke bayraklarını taşıyan gemileri “riskli” olmaları gerekçesiyle karasularına sokmayabilir,
- Sigortacılar bu tip ülke gemilerinden ekstra sigorta primi isteyebilir,
- Gemi kiracıları bu ülkelerin bayrağını taşıyan gemileri kiralamayabilir ve
- Bu ülkeler IMO'da ve denizcilik sektöründe bir prestij kaybı yaşayabilir.
- Zorunlu IMO denetiminden kötü sonuç alan ülkeler kredi ve bayrak tonajı kaybederek istenmeyen bayrak haline gelebilir.

²⁷⁰ <http://www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx>

VI. TÜRKİYE’NİN VIMSAS DENEYİMİ

6.1 Başvuru Süreci

Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programına (VIMSAS) 13 Kasım 2009 tarihinde başvurmuştur. Ülkemizin VIMSAS’a girişi, 27756 sayılı ve 11 Kasım 2010 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 2010/23 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile uygun görülmüş ve Denizcilik Müsteşarlığı²⁷¹ denet için hazırlıkların koordinasyonundan sorumlu kuruluş olarak tayin edilmiştir. Ayrıca sözkonusu Genelge ile IMO stratejimizin belirlenmesi sorumluluğu yine Denizcilik Müsteşarlığı’na verilmiş ve IMO uygulamalarından sorumlu kamu kurum ve kuruluşlarının geliştirilecek stratejiye uyumlarının sağlanmasının takip ve koordinasyonu ise 21/6/1996 tarihli ve 22673 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği” ile oluşturulan Komisyona verilmiştir.

Bir üye devletin denetim için gönüllü olduğunu IMO’ya resmi olarak bildirmesinden sonra, üye devlete “Denetim Öncesi Bilgi Formu (PAQ)” gönderilmektedir²⁷². Üye devletin bu Formu doldurarak 2 ay içerisinde tekrar IMO’ya iletmesi gerekmektedir. Ülkemiz PAQ formunu doldurarak IMO’ya göndermiştir.

Yine A.974(24) sayılı kararda belirtildiği üzere, üye devlet ve IMO arasında Memorandum of Cooperation (MoC- İşbirliği Anlaşması) imzalanmadan denetimin başlaması mümkün değildir.²⁷³ IMO ile ülkemiz arasında da bahsekonu MoC karşılıklı teati yoluyla imzalanmış olup, imzalı nüsha 18 Haziran 2013 tarihli bir yazışma ile IMO tarafından ülkemize gönderilmiştir²⁷⁴.

²⁷¹ 655 sayılı KHK ile lağvedilerek Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlanmıştır.

²⁷² IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): “Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, London, s.18

²⁷³ İbid., s.16

²⁷⁴ Bakanlık Arşivi, 18 Haziran 2013 tarihli IMO yazısı.

Ardından, IMO Genel Sekreteri tarafından ülkemiz temas kişisi ile yapılan müzakere neticesinde belirlenen başdenetçi ve denetim ekibi üyelerinin listesi 3 Temmuz 2013 tarihli IMO yazısı ile bildirilmiştir²⁷⁵.

6.2 Hazırlık Süreci

IMO'ya başvurunun yapılmasının ardından, ülkemizde denet için hazırlık çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda ilk olarak denet kapsamında esas alınan zorunlu IMO enstrümanlarından taraf olmadıklarımıza taraf olmak için mevzuatın uyumlaştırılması çalışması başlatılmış, ülkemizin IMO stratejisi belirlenmiştir. Ayrıca, Denizcilik Müsteşarlığının talebi üzerine IMO ve REMPEC tarafından 28-30 Haziran 2010 tarihlerinde İstanbul'da VIMSAS Çalıştayı düzenlenmiştir.

6.2.1 Türkiye'nin IMO Stratejisi

Ülkemizin ilk IMO stratejisi, VIMSAS'a girişimizi uygun bulan 2010/23 sayılı Başbakanlık Genelgesinin ardından ilk olarak 2011 yılında belirlenmiştir. Ancak 2011 yılındaki yeniden yapılanma süreci ile birlikte Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma ve Haberleşme Kanunu ile birleştirilerek 1 Kasım 2011 tarihli ve 28102 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurulmuştur. Yeni yapılanma ile birlikte, IMO stratejimiz 06.03.2013/1 tarihli bir Bakanlık Genelgesi ile yeniden belirlenmiş olup, 2011 tarihli stratejimiz ile benzerlik arz etmektedir. Buna göre, Türkiye'nin IMO stratejisi ve unsurları şu şekilde belirlenmiştir:

“Bayrak, kıyı ve liman devleti sorumluluklarımız kapsamında, denizlerde can ve mal emniyetini ve güvenliğini sağlamak, gemilerden kaynaklı kirliliği önlemek ve deniz ticaretini kolaylaştırmak amaçları ile IMO uygulamalarında etkili ve verimli olmaktır.”

Stratejimizin temel unsurları:

²⁷⁵ Bakanlık Arşivi, 3 Temmuz 2013 tarihli IMO yazısı.

- IMO tarafından oluşturulan uluslararası bağlayıcı kuralların etkin bir şekilde uygulanması
- IMO rehber ve tavsiye kararlarının etkili bir şekilde takibi, Ülkemizin ihtiyaçları doğrultusunda faydalı mütalaa edilenlerin iç mevzuata aktarılması ve uygulanması,
- IMO'nun her türlü faaliyetlerinde aktif ve etkili olunması, ilgili kurumlar arasında etkili bir işbirliği sağlanması
- IMO konularında ülkemizin idari performans ve uygulama kapasitesinin devamlı surette ölçülmesi, devamlı gelişim için düzeltici tedbirlerin ve performans artırıcı önlemlerin alınması.

Yukarıda yer alan ulusal IMO stratejimiz, ilgili kurumların web sayfasında, tüm sektöre ve ilgililere afişlerin dağıtılması yoluyla, DKK toplantılarında, denizcilikle ilgili gerçekleştirilen diğer toplantılarda ve resmi yazı yoluyla ilgili kurum, kuruluş ve eğitim kurumlarına duyurulmuştur. Stratejimizin sloganı “Temiz denizlerde emniyetli denizcilik” olarak belirlenmiştir.²⁷⁶

IMO Stratejisine uygunluğun sağlanması ve takibi amacıyla “Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi” (IMO PERGE) geliştirilmiştir. Söz konusu PERGE sistemi uyarınca, Bakanlık bünyesindeki denizcilikle ilgili Genel Müdürlükler kapsamındaki daire başkanlıkları kendi IMO alt stratejilerini belirlemiştir.²⁷⁷

²⁷⁶ Türkiye'nin VIMSAS denetimi esnasında Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü tarafından yapılan “Overall Maritime Policy and Strategy” konulu sunum, Ekim 2013.

²⁷⁷ İbid.

Ülkemizin IMO Stratejisi, IMO PERGE, DKK toplantıları, IMO Toplantıları veya diğer sebeplerden doğan gereklere bağlı olarak Bakanlığımız Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (DİABGM) tarafından güncellenebilmektedir.

6.2.1.1 Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi (PERGE)

IMO Genel Kurulu'nun Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu konulu ve A.1054(27) sayılı Kararı uyarınca, üye devletlerin denizcilik idareleri uygulama kapasitelerini değerlendirmek ve düzeltici önlemler uygulamak suretiyle performanslarını geliştirmekle yükümlüdürler. Buna göre, üye devletler bu hedefleri yerine getirmek üzere ulusal mevzuatları çerçevesinde gerekli yasal ve uygulamaya dönük düzenlemeleri yürürlüğe koymak zorundadırlar. Diğer bir ifadeyle, geliştirilen düzenlemelerin iyileştirilmesi amacıyla mevcut durumu düzenli periyotlarda gözden geçirerek gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.²⁷⁸

Ayrıca Ülkemizin IMO stratejisinde, IMO konularında ülkemizin idari performans ve uygulama kapasitesinin devamlı surette ölçülmesi, devamlı gelişim için düzeltici tedbirlerin ve performans artırıcı önlemlerin alınması gerektiği bildirilmektedir. Bu kapsamda, ülkemizin IMO stratejisine uyumunun ve icraatının gözlenerek, IMO hususlarındaki Ülke performansımızın devamlı surette geliştirilmesi amacıyla ilk olarak 15.06.2010 tarihli ve 2010/5 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Genelgesi ile “Denizcilik Müsteşarlığı Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi” (DM-PERGE) tesis edilmiştir.²⁷⁹

Sözkonusu sistemin bir yıl uygulanmasının ardından 2011/4 sayılı ve 02.06.2011 tarihli Müsteşarlık Genelgesi ile revize edilerek, adı “Uluslararası Denizcilik Örgütü ile ilgili uygulamalarda Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi (IMO-PERGE)” olarak değiştirilmiştir.²⁸⁰

²⁷⁸ IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra, s.6

²⁷⁹ Genelge, 2010/5, 15.06.2010, Denizcilik Müsteşarlığı.

²⁸⁰ Genelge, 2011/4, 02.06.2011 Denizcilik Müsteşarlığı.

Tıpkı IMO Stratejimizde olduğu gibi, 2011 yılında kabul edilen 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın kurulmasıyla gerçekleşen yeniden yapılanmanın ardından, "IMO-PERGE Teknik Performans Geliştirme Sistemi" hakkındaki 2012/3 sayılı ve 19.12.2012 tarihli Bakanlık Genelgesi çıkarılarak, bir önceki Genelge'nin yerini almıştır. Bahsekonu Bakanlık Genelgesi Ek'inde IMO-PERGE Sisteminin Çalışma Usul ve Esasları ve sistemin uygulanmasını kolaylaştırmak için geliştirilen IMO-PERGE Rehberi yer almaktadır.²⁸¹

IMO-PERGE Sistemi, Bakanlığımız ilgili birimlerinden veya ilgili diğer kurumlardan IMO uygulamalarına ilişkin istatistiki bilgilerin toplanması, analiz edilmesi, mevcut icraatların değerlendirilmesi ve performans gelişimi için gerekli tedbirlerin belirlenmesi esasına göre geliştirilmiştir. Analiz ve değerlendirme sonucu elde edilen aksaklık ile belirlenen performans geliştirici tedbir önerileri, düzenli aralıklarla Makam'ın dikkatine sunulmaktadır. Böylece Bakanlık uygulamalarının devamlı surette değerlendirilmesi ve geliştirilmesi sağlanmaktadır.²⁸²

Sistemin uygulanmasına ilişkin olarak hazırlanan IMO PERGE Rehberinde "Genel Hedefler, Bayrak Devleti Uygulamaları ile ilgili Hedefler, Kıyı Devleti Uygulamaları ile ilgili Hedefler ve Liman Devleti Uygulamaları ile ilgili Hedefler" olmak üzere 4 ana başlık altında toplam 33 performans göstergesi belirlenmiş olup, bunlara ilişkin bilgi ve veriler ilgili birimler tarafından her yılın Haziran ve Aralık ayı sonu itibarıyla Strateji Geliştirme Başkanlığına iletilmektedir.

PERGE sisteminin koordinasyonu ve yazmanlığı Bakanlığın Strateji Geliştirme Başkanlığı tarafından yürütülmektedir. Strateji Geliştirme Başkanlığı, bilgilerin kendisine ulaşmasını takiben en geç bir ay içerisinde gerekli analiz ve değerlendirmeleri yapar ve gerek duyduğu takdirde koordinatör uzmanlardan oluşan komisyonu analiz, değerlendirme ve güncelleme toplantısına davet eder. Bu komisyon toplantısında, icraata ilişkin aksaklıklar ile performans gelişimine ilişkin uygun öneriler ve güncellemeler belirlenir. İlgili birimlerden

²⁸¹ Genelge, 2012/3, 19.12.2012, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.

²⁸² İbid.

alınan veriler, Strateji Geliştirme Başkanlığı tarafından komisyon yardımı ile rapor haline getirilerek Makamın dikkatine sunulur. Ardından Makam talimatına göre, değerlendirme ve düzeltici önlem alma toplantıları düzenlenir.²⁸³

Denet hazırlıkları kapsamında IMO uygulamalarından sorumlu her bir birim, IMO stratejisine uygunluğun gözlemlenmesi ve IMO uygulamaları ile ilgili performansın kontrolü ve geliştirilmesine yönelik olarak, IMO PERGE rehberinde belirtilmiş olan sorumluluklarına ilişkin olarak kendi alt sistemlerini, görev tanımlarını, iş akış planlarını içeren bir idari dosya hazırlamışlardır.

6.2.1.2 Denizcilik Koordinasyon Komisyonu

Ülkemizin Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisi hakkındaki 2010/23 sayılı Başbakanlık Genelgesinde, IMO uygulamalarından sorumlu kamu kurum ve kuruluşlarının ülkemizin IMO stratejisine uyumlarının takip ve koordinasyonunun Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu (UDFKK) tarafından yürütüleceği belirtilmektedir. Söz konusu Komisyon, denizcilik ve deniz taşımacılığının teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin olarak uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenerek gelişme ve/veya değişikliklerin zamanında denizcilik sektörüne yansıtılabilmesini, bilgi akışını sağlamak suretiyle bir veri tabanı oluşturulmasını ve uluslararası platformlarda ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunmasını teminen, 21.6.1996 tarihli ve 22673 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği ile oluşturulmuştur.

Anlaşılabacağı üzere, IMO ile ilgili uygulamalardan sorumlu kurum ve kuruluşlar arasındaki genel koordinasyon ülkemizde 1996 yılından itibaren uygulanmakta olup, UDFKK yönetmeliği zamanın şartlarına bağlı olarak iki kez değiştirilmiştir. Yönetmelik ilk olarak, 30 Mayıs 2003 tarihinde revize edilmiştir.²⁸⁴ IMO stratejisine ilişkin Başbakanlık Genelgesinde, geliştirilecek stratejide “İdari performans ve uygulama kapasitesinin artırılması, ilgili

²⁸³ Genelge, 2012/3, 19.12.2012, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.

²⁸⁴ Söz konusu değişiklik 30/05/2003 tarihli ve 25123 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

kurumlar arasında etkin bir işbirliği ve koordinasyonun sağlanması” hususuna yapılan vurgu esas alınarak, ülkemizin Denizcilik İdaresinde gerçekleşen yeniden yapılanma sürecine de bağlı olarak UDFKK yönetmeliğinde değişiklik yapılması ihtiyacı doğmuştur. Bu değişiklik 2 Ağustos 2013 tarihli ve 28726 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiş olup, yeni yönetmelikle Komisyonun adı “Denizcilik Koordinasyon Komisyonu” (DKK) olarak değiştirilmiştir. Yeni DKK Yönetmeliği 1996 tarihli yönetmeliği ilga etmiştir.

2013 tarihli yönetmelikte DDK’nın amacı denizcilik iş ve hizmetlerine yönelik faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar arasındaki müşterek konularda, eş güdüm tesis etmek ve ulusal denizcilik politikasına uygun olarak deniz kirliliği, seyir emniyeti, denizde güvenlik, can ve mal emniyeti ve deniz turizmi faaliyetleri ile denizcilik iş ve hizmetlerinin teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan çalışmaların etkili ve verimli şekilde izlenmesi, uluslararası gelişmelerin ve programların denizcilik sektörüne yansıtılması, bu çalışmaların takip edilmesi ve bu kapsamda koordinasyon sağlanması olarak belirlenmiştir. Yine bu yönetmeliğe göre Komisyon olağan toplantısı, dört ayda bir yapılacak ve Komisyon’un ihtiyaç duyduğu alanlarda çalışma yapmaları amacıyla geçici nitelikte komiteler oluşturulabilecektir.²⁸⁵

6.2.2 Mevzuata ilişkin çalışmalar

Ülkemizin VIMSAS denetiminde, denetim standardını Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu hakkındaki A.1054(27) sayılı karar teşkil etmiştir. Denet kapsamını oluşturan zorunlu IMO enstrümanlarının listesi sözkonusu Kod’da belirtilmiştir. Buna göre bu listede yer alan zorunlu enstrümanlar içerisinde ülkemizin taraf oldukları ülkemiz denetiminin kapsamını oluşturmuştur.

Türkiye ile IMO arasında imzalanan MoC’nin (Ek-2) Kısım 5- denetimin kapsamı başlıklı bölümde, ülkemizin taraf olduğu zorunlu enstrümanların listesi verilmiştir:

.1 SOLAS 1974

²⁸⁵ Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 2 Ağustos 2013 tarihli ve 28726 sayılı Resmi Gazete.

- .2 MARPOL 73/78 (Ek I, II ve V)
- .3 STCW 1978
- .4 LL 66
- .5 LL PROT 88
- .6 Tonnage 1969
- .7 COLREG 1972

6.2.2.1 IMO Enstrümanlarına taraf olma süreci

Genel olarak öğretilde, milletlerarası hukukun iç hukuka etkisi konusunda iki ana görüş yer almaktadır. Bunlardan birincisi monist (tekçi) sistemdir. Buna göre, iç hukuk ve milletlerarası hukuk düzenleri birbirinden bağımsız olmayıp iç içe geçmiştir.²⁸⁶ Uluslararası hukukta yaratılan bir kural, ulusal kurallar arasında doğrudan yerini alır ve uygulanır. Bu nedenle sözleşmenin iç hukuka aktarılması işlemine gerek yoktur.²⁸⁷

Bir diğer sistem ise dualist (ikici) sistemdir ve Türkiye, uluslararası antlaşmaların iç hukuka aktarılmasında bu sistemi uygulamaktadır. Bu görüşe göre; iç hukuk ve milletlerarası hukuk düzenleri birbirinden tamamen ayrı ve bağımsız olan iki hukuk düzenleridir.²⁸⁸ IMO Sözleşmeleri açısından değerlendirecek olursak, bu sisteme göre Sözleşmenin iç hukukta doğrudan etkisi söz konusu değildir. İç hukukta etkili olabilmesi için Sözleşmenin iç hukuka aktarılmasına, yani bir transformasyon işlemine ihtiyaç vardır.

Uluslararası andlaşmaların onaylanması süreci Anayasamızın 90. Maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu 90. Maddede Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak andlaşmaların onaylanmasının, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlı olduğu belirtilmektedir. Ancak

²⁸⁶ Schmalz, D. (2000), "Staatsrecht", 4. Auflage, Nomos Verlag, Jura Kolleg, Baden-Baden, s.312

²⁸⁷ Şahbaz, İ., (2004) "Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin Türk Yargı Sistemindeki Yeri", TBB Dergisi, Sayı 54, s. 179

²⁸⁸ Pazarıcı, H. (2007), "Uluslararası Hukuk", Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, s.18

bazı istisnai durumlarda bu yetki Bakanlar Kurulunca da kullanılmaktadır. Sözkonusu istisnai durumlar Anayasa’da yine 90. Maddede²⁸⁹ açıklanmıştır.

Anayasa’nın ilgili hükmünün uygulamasını izah etmek üzere, “Milletlerarası Andlaşmaların Yapılması, Yürürlüğü ve Yayınlanması ile Bazı Andlaşmaların Yapılması için Bakanlar Kuruluna Yetki Verilmesi” hakkındaki 244 sayılı Kanun ihdas edilmiştir. Bu Kanun’da Anayasa’ya paralel olarak madde 2 kapsamında, milletlerarası andlaşmaları onaylama veya bu andlaşmalara katılma, onaylama veya katılmanın bir kanunla uygun bulunmasına bağlı olduğu belirtilmiştir.

244 sayılı Kanun ile Uluslararası Sözleşmelerin yayımlanmasında, yürürlüğe girmesinde ve yapılmasında Bakanlar Kurulu’na yetki tanınmıştır. Bu kapsamda, milletlerarası andlaşmaların parafe edilmesi, imzalanması veya nota teatisine konu teşkil etmesi veyahut bu andlaşmalara katılma bildirimlerinin yapılması için Türkiye Cumhuriyetinin temsilcilerinin tayini ve bu temsilcilerin yetkilerinin tesbiti, Bakanlar Kurulu kararnamesiyle olur.²⁹⁰ Ayrıca sözkonusu kanunun 3. Maddesinde “Milletlerarası andlaşmaların onaylanması, bunlara katılma, bunların feshini ihbar etmemek suretiyle yürürlük süresini uzatma, Türkiye Cumhuriyetini bağlayan bir Milletlerarası Andlaşmanın belli hükümlerinin yürürlüğe konulması için gerekli bildirimleri yapma, milletlerarası andlaşmaların uygulama alanının değiştiğini tespit etme, bunların hükümlerinin uygulanmasını durdurma ve bunları sona erdirme, Bakanlar Kurulu kararnamesiyle olur” denilmektedir.

Özetle, Türkiye’de IMO enstrümanlarının iç hukuka aktarılması hususunda dualist yapı uygulanmaktadır ve bu kapsamda öncelikle yasamanın yürütmeye söz konusu IMO enstrümanına katılım için yetki vermesi gerekmektedir. Bu da kanun ile mümkündür (uygun

²⁸⁹ Sözkonusu istisnai duruma ilişkin hükümde “Milletlerarası bir andlaşmaya dayanan uygulama andlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari andlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluğu yoktur; ancak, bu fıkra göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren andlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz.” denilmektedir.

<http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/anayasa.uc?p1=90>

²⁹⁰ Milletlerarası Andlaşmaların Yapılması, Yürürlüğü ve Yayınlanması ile Bazı Andlaşmaların Yapılması için Bakanlar Kuruluna Yetki Verilmesi” hakkındaki 244 sayılı Kanun, KT: 31.05.1963, RG. No: 11.06.1963 RG sayısı:11425, Madde 1,

bulma kanunu). Bu kanuna dayanarak yürütme, yani Bakanlar Kurulu, tarafından söz konusu IMO enstrümanına katılım için kararname hazırlanarak Cumhurbaşkanı, Başbakan ve Bakanlar Kurulu üyeleri tarafından imzalanır.

6.2.2.2 Zorunlu IMO Enstrümanlarına taraf olma çalışmaları

Denete hazırlık süresince, A.1054(27) sayılı kararın ekindeki sorumluluklar tüm ilgili birimlere dağıtılarak, idarenin yetkisine, onayına veya düzenlemesine bırakılan hususlar gibi sözleşmelerin teknik detaylarına ilişkin mevzuat/talimat çıkarılması çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

IMO Sözleşmelerine taraf olma çalışmalarına ağırlık verilmiş ve mevzuat yönünden eksikliklerimizin giderilmesi ve zorunlu IMO enstrümanlarının ulusal mevzuatımıza aktarılması için kapsamlı bir çalışma yürütmek üzere DİAB GM Uluslararası Kuruluşlar ve Anlaşmalar Dairesi (UKAD) bünyesinde bir IMO mevzuatı çalışma grubu oluşturulmuştur. Söz konusu grup tarafından 2010 yılından bu yana gerçekleştirilen çalışmalar kapsamında, diğer IMO enstrümanlarının yanı sıra aşağıdaki zorunlu IMO enstrümanlarına yönelik taraf olma çalışmaları gerçekleştirilmiştir:

- MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek III, IV ve 97 Protokolü (Ek VI),
- SOLAS 78 Protokolü ve değişiklikleri
- SOLAS 88 Protokolü
- LL 66 Sözleşmesi değişiklikleri,
- LL 88 Protokolü değişiklikleri
- COLREG Sözleşmesi ve değişiklikleri
- STCW 78 Sözleşmesi değişiklikleri

COLREG Sözleşmesi ile ilgili olarak, Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçası olan "Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları ve Ekleri, 12.12.1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla iç hukukumuzda aktarılarak "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü" adıyla 29/04/1978 tarihli ve 16273 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe

girmiştir. Ancak anılan Sözleşmenin tam metnine taraf olunmamıştır. Bu bağlamda, bahse konu Sözleşmenin genel hükümleri onaylanmadan iç hukukumuza dahil edilmesinin gerek uluslararası gerekse iç hukukumuz bakımından mümkün olmaması nedeniyle Sözleşme'ye yeniden taraf olunması için çalışma başlatılmıştır.

Yukarıda bahsi geçen enstrümanların taraf olma süreci denetimden önce tamamlanamamıştır. Zorunlu IMO Sözleşmelerine taraf olma çalışmalarındaki mevcut durumumuz aşağıdaki Tablo 4'te gösterilmektedir.²⁹¹

²⁹¹ Söz konusu tablo <http://diab.udhb.gov.tr/> adresinden alınmış olup, sözleşmelere taraf olma çalışmalarına ilişkin güncel bilgilere bu adresten ulaşmak mümkündür.

Tablo 4. Taraf Olduğumuz Zorunlu IMO Enstrümanları

Sözleşme Adı	KKT	UBKT	BKKT	KBKK	IMO tevdi tarihi
Load Line 66	-	-	18.05.1968	28.06.1968	
COLREG 1972	-	-	12.12.1977	29.04.1978	
COLREG 1972'ni 1981 değişiklikleri	-	-	20.09.1984	18.11.1984	
TONNAGE 1969	21.09.1978	29.09.1978	-	15.12.1979	
SOLAS 1974	-	-	06.03.1980	25.05.1980	
STCW 1978	-	-	26.08.2003	29.09.2003	
MARPOL 73/78 ve Ek I, II ve V	-	-	03.05.1990	24.06.1990	
LOAD LINE 1988 Protokolü	-	-	13.08.2007	04.09.2007	
SOLAS 1978 Protokolü	17.01.2013	31.01.2013	-	27.06.2013	03.12.2013
STCW 1978 1991 Değişiklikleri	17.01.2013	31.01.2013	-	27.06.2013	Tevdi belg. IMO tarafından alınmamıştır.
MARPOL 73/78 Ek VI	26.02.2013	15.03.2013		05.06.2013	Tevdi belg. IMO tarafından alınmamıştır
MARPOL 73/78 Ek IV	14.05.2013	29.05.2013	-	23.05.2014	
MARPOL 73/78 Ek III	14.05.2013	29.05.2013	-	23.05.2014	
SOLAS Protokol 88	14.05.2013	29.05.2013	-	Belirlenmedi	
COLREG 1972	14.05.2013	29.05.2013		23.05.2014	

- **Kanun Kabul Tarihi (KKT):** Uygun Bulma Kanunu'nun TBMM'de kabul edildiği tarihtir

- **Uygun Bulma Kanunu Tarihi (UBKT):** Uygun Bulma Kanunu'nun Resmi Gazete'de yayımlandığı tarihtir.

- **Katılma dair Bakanlar Kurulu Kararının Yayımlandığı tarih (KBKK):** Bakanlar Kurulu'nun sözleşmeye, protokole ve değişikliğe katılımına/onaylanmasına dair BK kararının RG'de yayımlandığı RG tarihi.

- **Bakanlar Kurulu Kararı Tarihi (BKKT):** Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren sözleşmelerin Resmi Gazete'de yayımlandığı tarihtir.

Mevcut durumda, SOLAS 74 Sözleşmesinin değişiklikleri, COLREG değişiklikleri ile LOAD LINE 88 Protokolünün 96 değişikliklerine ilişkin taraf olma çalışmaları Bakanlığımızca tamamlanmış olup, sözkonusu sözleşmeler Başbakanlık'tadır.

6.2.2.3 IMO Tavsiye Kararlarının İç Hukuka Aktarılması Çalışmaları

IMO tavsiye kararları, uluslararası sözleşmelerin uygulanmasını kolaylaştırmak, uygulama ile ilgili hususlarda üye devletlere ve sektöre yardımcı olmak, denizde can ve mal

emniyeti ile güvenliğini arttırmak, deniz çevresini korumak amacıyla IMO tarafından kodlar, rehberler, kararlar ve sirkülerler şeklinde yayımlanmaktadır. IMO, tavsiye kararlarını ilgili mevzuatın yapılması sırasında veya doğrudan iç mevzuata aktarılması yoluyla üye devlet hukuk sistemine dahil edilmesi amacıyla oluşturmaktadır. Üye devletler tarafından iç hukuka aktarılmadıkça, bu tavsiye kararlarının ulusal veya uluslararası alanda uygulanabilirliği bulunmamaktadır. Bu nedenle idareler tarafından sürekli takip edilmesi, uygun bulunanların mevzuat haline dönüştürülerek sektör ve tüm ilgililer tarafından uygulanmasının sağlanması gerekmektedir.²⁹²

VIMSAS'a hazırlık kapsamında tavsiye kararlarının iç hukuka aktarılmasına ilişkin olarak 30.09.2010 tarihli ve 2010/8 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Genelgesi çıkarılmış, yeniden yapılanma sürecinin ardından bu Genelge yürürlükten kaldırılarak yerine 06/03/2013 tarihli ve 2013/6 sayılı Bakanlık Genelgesi çıkarılmıştır. Söz konusu Genelge uyarınca, IMO tavsiye kararlarının iç hukuka aktarılması görevi ilgili birimlere verilmiştir. İlgili birimler, sorumluluk alanlarındaki tavsiye kararlarını inceleyerek, uygulanmasında fayda görünenleri yeni mevzuatın hazırlanmasında veya mevcut mevzuatın güncellenmesinde kullanacaktır. Tavsiye kararları yönetmelik, Bakanlık Genelgesi ve/veya Uygulama Talimatı şeklinde iç hukuka aktarılmaktadır. Tavsiye kararlarının iç hukuka aktarılmasıyla çıkarılan mevzuat, genelge veya uygulama talimatı ilgili birimler tarafından kamuoyuna duyurulmaktadır.

Söz konusu Bakanlık Genelge'sinin ardından, denetime hazırlık sürecinde tavsiye kararlarının iç hukuka aktarılması için ilgili birimler tarafından yoğun çalışmalar yürütülmüş, tavsiye kararları ile ilgili çok sayıda Genelge ve Uygulama Talimatı yayımlanmıştır. Bu genelge ve talimatlar, tüm IMO mevzuatının internet ortamında yayımlanması için www.denizcilik.gov.tr adresi içinde geliştirilen "IMO Mevzuatı" modülünde internet ortamında paylaşılmıştır.

Diğer hazırlık çalışmaları kapsamında, IMO'ya yapılması gereken zorunlu bildirimler ile ilgili olarak 06.03.2013 tarihli ve 2013/4 sayılı IMO Sözleşmeleri Gereği Yapılacak Zorunlu Bildirimler ve Raporlar konulu bir Bakanlık Genelgesi çıkartılmıştır. Bahse konu

²⁹² Genelge, 2013/6, 06.03.2013, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Genelge uyarınca, elektronik ortamda yapılacak bildirimler/raporlamalar ilgili birimler tarafından gerçekleştirilecek, yazılı olarak yapılması gereken bildirimler ise ilgili birimlerce hazırlanarak IMO'ya gönderilmek üzere DİABGM'ye iletilecektir. Tüm bildirim ve raporlama faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için gerekli işbirliği ve koordinasyonun sağlanması sorumluluğu DİBGM'ye verilmiştir.

Bir diğer çalışma olarak, denizcilik hususlarında teknik görevler icra eden Bakanlık personelinin özellikle uluslararası kurallarla ilgili konulardaki teknik uygulamaları daha verimli bir şekilde yapabilmeleri için "UDHB Sertifikalı Teknik Eğitim Programı" (STEP) adı ile koordineli, eşgüdümlü ve düzenli aralıklarla icra edilecek bir teknik eğitim sistemi oluşturulmuştur. Bu eğitim sistemi dahilinde personelin, temel eğitimler ve tazeleme eğitimleri yolu ile muhtelif teknik sürveyler ve uygulamalar hususunda yetkilendirilmeleri amaçlanmaktadır. STEP kapsamında, Bakanlığımızın teknik denizcilik görevlerini icra eden uzmanların ve personelin özel eğitim ve uzmanlık gerektiren hususlarda periyodik dönemlerde eğitilmesi, eğitimden sonra sınavdan geçmesi ve başarılı olanlara aldıkları eğitim konularında belli bir süre için teknik görevleri icra etme yetkisi verilmesi planlanmıştır. Programda temel eğitimlere ek olarak, kazanılan yetkinin devamı açısından her iki yılda bir, bilgileri tazeleme eğitimleri yapılması da planlanmıştır. İlk eğitim Eylül 2013'te düzenlenmiştir.

6.2.3 Hazırlık Deneti

Ülkemizin VIMSAS denetimine girmesinden önce, denetime hazırlık durumunu değerlendirmek üzere 8-12 Nisan 2013 tarihlerinde bir Hazırlık Deneti gerçekleştirilmiştir. Hazırlık denetine bakanlığımızın tüm ilgili birimleri ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü dahil olmuştur. Gerçeğe uygun olarak gerçekleştirilen bu denet neticesinde elde edilen gözlem ve uygunsuzluklar, ilgili IMO enstrümanlarına atıflar yapılmak suretiyle kaydedilmiştir. Tespit edilen sözkonusu bulgular aşağıdaki şekildedir:²⁹³

Uyumsuzluklar:

²⁹³ Bakanlık Arşivi, DİAB GM, 72249164-730/IMO-1461 sayılı ve 25.04.2013 tarihli yazılı.

1. Türkiye'nin taraf olduğu IMO sözleşmelerinin hiçbirinin değişiklikleri iç hukuka aktarılmamış. Uygulama mevzuatları konusunda önemli eksiklikler var. İdarece yapılması gerekli teknik düzenlemeler konusundaki mevzuat ve talimatlarda önemli eksiklikler görüldü. Dolayısı ile zorunlu IMO enstrümanlarının tam ve etkin uygulanması yapılamıyor.
2. Zorunlu IMO enstrümanlarında (kodlar dahil) İdarenin takdirine, onayına, düzenlemesine, yetkisine veya yargısına bırakılmış konular büyük ölçüde düzenlenmemiş.
3. IMO sözleşmelerin hükümlerinin ihlali durumunda yaptırım ve para cezası uygulama imkanları çok sınırlı. Birçok konuda caydırıcı nitelikte para cezası veya yaptırım uygulanamıyor. Müeyyide uygulama örnekleri çok az.
4. IMO haberleşme ve ihbarlarının (raporlama-bildirim) düzgün ve sistemli bir şekilde yapılması için bir yapı oluşturulmuş. Ancak sözleşmelere göre yapılması gereken zorunlu IMO ihbar ve haberleşmelerinin birçoğu gerektiği şekilde yapılmıyor. Birimlerde IMO ihbarları konusunda sorumlular belirlenmemiş ve prosedürler geliştirilmemiş.
5. Yetkilendirilmiş kuruluşların yetki devri protokolleri zorunlu kural ve tavsiye kararları ile tam olarak uyuşmuyor ve güncel değil. Yetki devri protokollerinin tamamı IMO'ya gönderilmemiş.
6. Kaza araştırmaları konusunda güncel uygulama mevzuatı yok. Kazalar gerektiği şekilde araştırılmıyor. Kaza araştırma raporları IMO'ya sunulamıyor. Yardımcı uzman listesi mevcut değil.

Gözlemler:

1. Ülkenin IMO ile ilgili genel stratejisi belirlenmiş ancak bu stratejinin tüm ilgililere geniş şekilde iletildiği, tüm ilgililer tarafından bilindiği ve uygulandığına dair bir kanıt

bulunmadı. Ülke stratejisine dayalı olarak birimlerde alt seviye hedef ve stratejiler belirlenmemiş.

2. IMO konularında tüm ilgili kurumların üst seviyede koordine edilmesi ve problemlerin çözülerek kapasitenin geliştirilmesi için UDFKK şeklinde bir yapı kurulmuş. Ancak bu yapıda sistemli bir şekilde koordine-müzakere edilmiş ve çözüme kavuşturulmuş bir konu görülmedi. Birçok birimde üst koordinasyon ve problemlerin çözümü için kurulmuş bir yapının mevcudiyeti /çalışma şekli bilinmiyor.
3. Devletin IMO konularındaki performansının izlenmesi, devamlı gelişim sağlanması için bir yapı oluşturulmuş. Ancak sistemin çalıştığı doğrulanamadı. (Bu sistem uyarınca Şubat ayında yayımlanması gereken rapor halen oluşturulmamış). Kurulan yapı sürekli gelişimin sağlanması hususunda yeterli değil (Performans izlenirken bulunan eksikliklerin analizi, bu eksikliklerin giderilmesi için düzeltici önlemler alınması ve bu önlemlerin uygulanması ve gözden geçirilmesi hususlarında sistem yeterli değil). Ayrıca potansiyel eksikliklerin (olmasını önlemek adına) sebeplerinin bertaraf edilmesine yönelik yapılan bir faaliyet yok. Düzeltici işlemlerin nasıl yapılacağı açıklanmamış.
4. Alt birimlerde kendi Bayrak- liman-kıyı Devleti performanslarını izlemeye yönelik sistemler büyük ölçüde eksik veya düzensiz.
5. Devletin tüm birimleriyle zorunlu IMO enstrümanlarına uyum sağladığı ve stratejisini uyguladığının bir bütün olarak dışarıdan değerlendirildiği bağımsız bir denetim ve kontrol programı (kalite yönetim sistemi gibi) kurulmamış.
6. IMO tavsiye kararlarının iç hukuka aktarılması konusunda bir yapı kurulmuş ancak tavsiye kararlarının çok küçük bir bölümünün dikkate alındığı ve işleminden geçtiği görüldü.

7. IMO Sözclemeleri ile ilgili uluslararası konularda sorumluklar, görev dağılımları, idari talimatlar, iş takipleri vb. konularında detaylı mevzuat, çalışma usul ve esasları, prosedürler, yazılı talimat ve ilgili birimlerin iç görevlendirmelerinde büyük ölçüde eksiklikler mevcut. Bu sebeple hiçbir birim tarafından takip edilmeyen ve açıkta kalan konular tespit edildi.
8. IMO sözleşmelerinin uygulanmasını geliştirici ve kolaylaştırıcı mevzuat ve idari talimatlar büyük ölçüde eksik. Birçok talimat normal resmi yazılarla verilmiş ancak özellikle eski tarihli talimatların bulunmasında ve uygulanmasında merkez ve taşra teşkilatında önemli problemler görüldü.
9. Kayıtlar her birimde hazır bir şekilde bulundurulmuyor ve istenildiğinde çıkartılmıyor. Kayıtlar ile ilgili belirlenen prosedür her birim tarafından bilinmiyor/uygulanmıyor.
10. Bayrak Devleti Sürveyörleri, Liman Devleti kontrol uzmanları, kaza araştırma uzmanları, VTS operatörleri gibi teknik personelin ilk eğitimleri resmi bir sistem veya program dahilinde verilmiyor. (fırsat buldukça veya gerek duydukça eğitim yapılıyor) Personelin teknik konularda bilgilerini devamlı şekilde tazelemesine izin veren resmi ve sistemli bir program mevcut değil. Personelin eğitilmesi ve yetkilendirilmesi konusunda sistemik ve periyodik bir program hazırlık aşamasında, ancak henüz uygulamaya konmamış.
11. Yetkilendirilmiş kuruluşların İdare adına yaptığı denetim ve belgelendirme performansı gemilere yapılan program dışı denetimlerle kontrol edilmiyor.
12. Özel kurum ve işletmelere ait bazı kıyı tesislerindeki ikincil seviyedeki seyir yardımcılarının çalışması ve denetlenmesi konularında boşluklar var.
13. Sorumlu birimlerle yapılan görüşmelerde uzman personel azlığı – yetersizliği birçok kereler ifade edildi.

Hazırlık denetinde tespit edilen bulgular ayrıca rapor ekinde detaylı bir şekilde sunulmuştur.

6.3. Türkiye'nin VIMSAS Denetimi

Ülkemiz gönüllü denete 30 Eylül – 7 Ekim 2013 tarihleri arasında girmiştir. Denet, 1 başdenetçi ve 1 gözlemci denetçi olmak üzere toplam 4 denetçiden oluşan bir ekip tarafından gerçekleştirilmiştir. Ülkemiz denetinin kapsamını, taraf olduğumuz zorunlu IMO enstrümanlarına ilişkin olarak bayrak, liman ve kıyı devleti sorumluluklarımız oluşturmuştur.

Denet, 30 Eylül 2013 Pazartesi sabahı açılış toplantısı ile başlamış ve ardından IMO uygulamalarından sorumlu kurum ve kuruluşlara düzenlenen ziyaretler suretiyle yerinde denetim gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda denetim ekibi, Bakanlığımız bünyesindeki Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlükleri ile görüşerek zorunlu IMO enstrümanları kapsamındaki icra edilen uygulamaları denetlemiştir. Bunun dışında, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu'na, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne, MARPOL Sözleşmesi ile ilgili olarak kirlilik kontrolü, izlenmesi, cezalar ve liman atık alım tesisleri, tehlikeli atıkların bertarafı gibi konular için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'na (SHOD), Gemi Sürvey Kurulu Başkanlığı'na, örnek bir liman atık alım tesisini görmek amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haydarpaşa Atık Alım Tesisine denetim amaçlı ziyaretler düzenlenmiştir.

Denetim, sunumların yapılmasının ardından soru-cevaplar ve dokümanların, bilgisayar ortamındaki veri tabanlarının incelenmesi yoluyla gerçekleştirilmiştir. Denetim kapanış toplantısı ile sona ermiş ve denetim ekibi kapanış toplantısında denet ara raporunu Denizcilik İdaremize sunmuştur. Denet esnasında tespit edilen bir gözlem ve uygunsuzluğa ilişkin olarak düzeltici faaliyet planı hakkında görüşülmüştür.

Ülkemiz deneti genel olarak başarılı geçmiş olup, denetçiler tarafından bir gözlem ve bir uygunsuzluk tespit edilmiştir. Söz konusu bulgulara ilişkin eksikliğin temel nedeni, alınması gereken önlemler ve düzeltici faaliyete ilişkin bilgiler nihai raporda belirtilmiş ve düzeltici eylem planları rapor ekinde sunulmuştur.²⁹⁴

6.3.1 Tespit Edilen Uygunsuzluk

Denette tespit edilen uygunsuzluk (non-conformity), bayrak devleti yükümlülüklerimizden biri olan bayrak devleti incelemeleri alanında tespit edilmiştir. IMO Kaza İnceleme Kodu'nun zorunlu bölümlerinin ulusal mevzuatımıza aktarılmadığı, yakın bir zamana kadar Liman Başkanlıklarında görev yapan sörveyörlerin aynı zamanda emniyet kazası incelemelerinde görev aldığı ve 2013 yılında gerçekleşen ve 2008 Kaza İnceleme Kodu²⁹⁵ kapsamında inceleme yapılması gereken 11 ciddi kazadan 4'ü için işlem yapılmadığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte kaza inceleme raporlarının yayımlanmadığı ve kaza incelemelerine ilişkin sistemli bir analizin gerçekleştirilmediği belirtilmiştir. Uygunluğun temel sebebi olarak, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu'nun çok kısa bir süre önce kurulduğu (2011 yılı sonunda), henüz yasal, idari, lojistik ve personel kaynağı ihtiyaçlarının tamamen giderilemediği, Kurul'un sınırlı kaynaklarla çalıştığı ifade edilmiştir.²⁹⁶

Söz konusu bulguya ilişkin olarak düzenlenen Nihai Rapor ekinde yer alan formda uygunsuzluğun denetim standardının hangi hükümlerine aykırı olduğu detaylı olarak açıklanmış olup, uygunsuzluğun giderilmesine ilişkin olarak hazırlanan düzeltici faaliyet planı da yine Rapor Eki'nde sunulmuştur. Düzeltici faaliyet olarak, Kurul'un yasal, insan kaynağı ve lojistik ihtiyaçlarının en kısa sürede giderilmesi planlanmış ve bu eksikliklerin tamamlanmasına ilişkin son tarih olarak 2015 yılının ikinci çeyreği belirlenmiştir.²⁹⁷

²⁹⁴ Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20140616_153325_66968_1_64.pdf

²⁹⁵ MO Resolution MSC.255(84) (2008), IMO Casualty Investigation Code, IMO, Londra

²⁹⁶ Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Annex 2, Form A

²⁹⁷ Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Annex 2, Form B

6.3.2 Tespit Edilen Gözlem

Denetçiler tarafından tespit edilen gözlem ise, yetkilendirilmiş kuruluşların yapmış oldukları gemi sörveylerinin izlenmesi ile ilgili olup, buna ilişkin olarak nihai rapor ekinde bir gözlem formu doldurulmuştur. Denizcilik İdaresi'nin bayrağını taşımaya yetkili gemilerin Kod kapsamındaki zorunlu enstrümanlara tamamen uygun olmasını sağlamak üzere RO'lara ilave denetimlerin yapılmadığı gözlem olarak kaydedilmiştir. Raporda eksikliğin temel nedeni olarak, İdare tarafından ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin performansının dünya genelinde artış göstermesi ve RO performansının da kabul edilebilir ölçüde olması nedeniyle, sefer öncesi (pre-departure) sörveyler ile yıllık yapılan RO denetimlerinin izleme için yeterli kabul edildiği, ancak sorunun tespit edilerek denet tarihinden kısa bir süre önce buna ilişkin bir uygulama talimatının yayımlandığı belirtilmiştir.²⁹⁸

Bahsekonu gözleme ilişkin düzeltici faaliyet formu hazırlanarak Nihai Rapor Eki'nde sunulmuştur. Düzeltici faaliyet olarak, ilgili mevcut yönetmeliklerde değişiklik yapılacağı ve gerektiği takdirde yeni uygulama talimatlarının çıkarılacağı ifade edilerek RO'ların ilgili birim tarafından yakından izleneceği ve buna ilişkin kayıtların tutulacağı belirtilmiştir. Son tarih ise 2015 yılının ilk çeyreği olarak belirtilmiştir.²⁹⁹

6.3.3 Tespit Edilen Olumlu Gelişme Alanları

Nihai raporda, ülkemiz denetine ilişkin yedi adet olumlu gelişme alanı tespit edilmiştir:

1. Denet standardını teşkil eden Kod³⁰⁰ gereğince stratejinin ilgili tüm kuruluşlarla yakın işbirliği içerisinde geliştirilmiştir. Strateji, ilgili kurum/kuruluşlar arasında istişare

²⁹⁸ Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Annex 1, Form A

²⁹⁹ Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Annex 1, Form B

³⁰⁰ IMO Resolution A1054(27) (2011): "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments", IMO, Londra, s. 4

edilerek ve onların da katkılarıyla geliştirilmiştir. Burada ilgili kurumlar arasındaki Strateji tüm taraflara bildirilmiştir, ilgili kamu kurumlarının binalarında asılıdır.

2. Diğer bir iyi uygulama örneği Bakanlığımızın IMO PERGE sistemi olmuştur. Kayıtların tutulması ve genel performans değerlendirmesine ilişkin olarak sistemli bir yaklaşımın izlendiği belirtilmiştir.
3. Deniz emniyeti konusunda ülkemizin Kod kapsamındaki IMO enstrümanlarının gereklerinin de ötesinde olduğumuz ifade edilmiş, denizcilik idaremizin deniz emniyeti konusunu öncelikli alan olarak belirlediği ve bu konuda özellikle ISM uygulamalarında denizcilik şirketlerindeki karada yetkilendirilmiş kişilerin (DPA) onaylanması uygulamalarının ISM Kodda belirtilen asgari gereklerin de ötesinde hükümler içermesi nedeniyle örnek bir uygulama olduğu ifade edilmiştir.
4. Yine ülkemizin zorunlu IMO enstrümanlarının gereklerinden daha fazla hükümlerin getirilmesi suretiyle deniz emniyetine ilişkin proaktif yaklaşıma değinilerek, ülkemizde son sekiz yıl boyunca Bayrak Devleti Sörveyi (FSS) kapsamında Türk bayraklı gemilere rutin olarak uygulanan “PSC ön hazırlık sörveyleri” iyi uygulama örneği olarak belirtilmiştir.

Bu hazırlık sörveyleri esas olarak Mayıs 2004 tarihinde uluslararası sefer yapan gemilere uygulanmaya başlamıştır. Ayrıca yurtdışındaki limanlarda tutulan Türk bayraklı gemiler, uğradıkları ilk Türk limanında program dışı ileri sörveye tabi tutulmaktadır. 15 Ocak 2007 tarihi itibari ile ön sörvey denetimlerine tabi gemilerin belirlenmesi amacıyla “Elektronik Hedefleme Sistemi” geliştirilmiştir. Bu sistemde hedef faktörü sonucuna göre Türk bayraklı gemiler risk gruplarına ayrılmakta ve bu risk gruplarına göre belirlenen denetim aralıklarında ön sörvey uygulamasına tabi tutulmaktadır.

Bu uygulama ülkemizin Paris MoU’da 2006 yılında kara listeden gri listeye geçmesi ve daha sonra 2008 yılında ise beyaz listeye ulaşması başarısını doğrulamıştır. Ayrıca, Beyaz Listeye girdiğimiz 2012 yılında ülkemizin Paris MoU’daki tutulma oranı % 5,2 iken (denetlenen 774

gemiden 40'ı tutulmuştur) 2013 yılında bu oran %2.99'a gerilemiştir (502 gemiden 15'i tutulmuştur). Dolayısı ile 2013 yılı itibariyle Türk Bayraklı gemiler Paris Mou'da tüm zamanların en iyi performansını yakalamıştır.³⁰¹

5. İdareimizde teknik personelin eğitimine ilişkin olarak geliştirilen STEP programı diğer bir iyi uygulama örneği olarak yer almıştır.
6. Seyir yardımcılarının (AtoN) SOLAS Sözleşmesinin V. Bölüm hükümlerine uygun olduğu ve AtoN'ların yönetimi ve izlenmesine ilişkin olarak geliştirilen Seyir Yardımcıları Otomatik Tanımlama Sisteminin (SOTAS) iyi bir uygulama örneği olarak değerlendirilebileceği kaydedilmiştir.
7. Son olarak, deniz çevresi kirliliğine müdahale için ülkemiz uygulamalarında çok sayıda iyi örnekler olduğu tespit edilmiştir. Bunlar içerisinde kurulum aşamasında olan acil durum müdahale merkezinin acil durum müdahale kabiliyeti açısından iyi bir uygulamaya örneği olduğu belirtilmiştir.

6.3.4 Tespit edilen iyileştirme alanları

Nihai raporda, ülkemizin zayıf bulunduğu üç uygulama alanı tespit edilmiş olup, şunları içermektedir:

1. İlgili rehber ve politikalarda uluslararası gereklerin sürekli olarak uygulanması. Kod kapsamındaki zorunlu enstrümanların uygulanmasında son yıllarda yapılan gayreti çalışmalar dikkate almakla birlikte, çok sayıda talimat ve genelge denetimden haftalar ve günler önce çıkarıldığı ifade edilmiştir. Diğer bir husus ise, yeni çıkan talimat ve genelgelerin denizcilik camiasındaki paydaşlara duyurulması yöntemidir. Uygulamada paydaşların yeni çıkan talimat ve genelgeleri takip etmek için sık sık Bakanlığın

³⁰¹ Türk Bayraklı Gemilerin PSC Denetim Analizleri, Türk Limanlarında Yapılan PSC Denetimleri Konulu UDHB DİDGM Sunumu.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DİSGM/tr/doc/20140127_121941_66968_1_67502.pdf

websayfasını kontrol etmeleri gerekmektedir. Raporda, bunun yerine basit e-posta ile bildirim gibi daha etkin bir yöntemin uygulanması önerilmektedir.

2. Arama – Kurtarma hizmetleri (SAR) ve yolcu gemileri arasında etkili bir eğitim. 10 Temmuz 2003 tarihli MSC Circ. 1079’da gemi, şirket ve SAR hizmetleri arasında işbirliği ilkesi tatbik edildiği sürece fiili tatbikat, koordinasyon tatbikatı ve/veya haberleşme tatbikatlarından herhangi birinin uygun olabileceği ifade edilmektedir. Türkiye’nin önemli bir mavi yolculuk destinasyonu olması nedeniyle, yolcu gemileri ile sadece haberleşme tatbikatları gerçekleştirmek yerine SAR tatbikatları da gerçekleştirmesi önerilmektedir.
3. Diğer bir alan ise, bugüne kadar yapılmamış olan kaza raporlarının yayımlanması ve veritabanları yardımıyla kaza trendlerinin sistemli olarak değerlendirilmesidir. Bugüne kadar sistemli olarak değerlendirilmemiş olan insan faktörünün yer aldığı deniz kazalarına özellikle dikkat çekilmektedir.

6.4 Türkiye’nin Gönüllü IMO Denetimine İlişkin Değerlendirmeler

IMO, geliştirmiş olduğu uluslararası denizcilik standartlarının tüm üye ülkeler tarafından etkili ve tutarlı bir şekilde uygulanmasını sağlamak ve bu suretle denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi amacını gerçekleştirmek amacıyla geliştirmiş olduğu VIMSAS denetimi esnasında, denetlenen ülkenin zorunlu IMO mevzuatını iç hukukuna aktarıp aktarmadığını, bunları etkili ve tam bir şekilde uygulayıp uygulamadığını, yapılan denetim ve belgelendirme faaliyetleri, tavsiye kararlarına ne ölçüde uyduğunu, personelin eğitimi, ilgili kurumlar arasında koordinasyonun mevcudiyeti, performansın kontrolü ve geliştirilmesine yönelik bir mekanizmanın bulunup bulunmadığını, cezai yaptırım gücünü, deniz çevresinin korunmasına yönelik uygulamalarını, deniz kazalarının incelenmesi, arama kurtarma hizmetleri gibi çok sayıda hususu değerlendirmektedir.

Bu nedenle IMO deneti, denetime girecek üye ülkelerin hazırlık aşamasında mevzuat ve uygulama hususundaki eksiklerini tespit ederek bunları gidermeye çalışmasını, kapasitesini arttırmaya ve performansını geliştirmeye imkan verecek gerekli önlemleri almalarını sağlamaktadır. Böylelikle ülkeler denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesine etkili bir şekilde katkı yapmaktadırlar.

Ülkemizin 30 Eylül-7 Ekim 2013 tarihlerinde geçirmiş olduğu gönüllü denet, oldukça başarılı geçmiştir. Denetim sonucunda, ülkemizin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak IMO'nun zorunlu estrümanlarından doğan sorumluluklarını yerine getirme konusunda genel olarak başarılı olduğu ortaya konulmuştur. Denetim ekibi tarafından yedi adet pozitif uygulama alanı tespit edilirken. Bunun yanı sıra, iyileştirilmesi gereken alanlar olarak üç adet tespitiye yer verilmiştir.

Ayrıca, denetim esnasında RO'lara ilave denetimlerin yapılmaması ilişkin bir gözlem ve de IMO Kaza İnceleme Kod'unun tam olarak uygulanmadığı, yakın bir zamana kadar Liman Başkanlıklarında görev yapan sörveyörlerin aynı zamanda emniyet kazası incelemelerinde görev aldığı ve 2013 yılında gerçekleşen ve 2008 Kaza İnceleme Kodu³⁰² kapsamında inceleme yapılması gereken 11 ciddi kazadan 4'ü için işlem yapılmadığına ilişkin bir uygunsuzluk tespit edilmiştir. Bu çalışmanın beşinci bölümünde yer verilen CASR analizlerinde, bugüne kadar yapılan gönüllü üye devlet denetimlerinde tespit edilen bulguların ağırlıklı olarak bayrak devleti sorumluluklarına ilişkin alanlardan tespit edildiği ortaya konulmuştu. Ülkemiz denetiminde tespit edilen her iki bulgu da aynı şekilde zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'nda yer alan bayrak devleti sorumlulukları ve yükümlülükleri alanlarını ilgilendirmektedir.

Denetimin ülkemize kazandırdıkları dikkate alınacak olursa, en önemli katkısı elde edilen denetim sonucundan daha çok, denetim öncesindeki hazırlık aşamasında olmuştur. Denete hazırlık çalışmaları kapsamında, ülkemizin IMO mevzuatı, uygulamaları sistemi gözden geçirilmiş ve tespit edilen eksikliklerin giderilmesine yönelik düzeltici çalışmalar

³⁰² IMO Resolution MSC.255(84) (2008), IMO Casualty Investigation Code, IMO, Londra

yapılmıştır. Böylelikle ülkemizin uluslararası denizcilik kurallarına uygunluğu artarken, daha etkili ve faal bir denizcilik idari yapısı oluşmuştur.

Denetin ülkemiz açısından diğer bir faydası, 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren zorunlu olacak olan IMO denetimi için bir tecrübe teşkil edecek olmasıdır. A.1067(28) sayılı Genel Kurur kararıyla kabul edilen gözden geçirilen IMO Üye Devlet Denetimi Çerçevesi ve Prosedürlerinde denetimin 7 yıllık periyotlarla yapılmasına karar verilmiş ve denetime ilişkin takvim Haziran 2014'te gerçekleştirilen 112. Konsey toplantısında açıklanmıştır.³⁰³ Söz konusu denetim takviminde ülkelerin zorunlu denetime giriş sıralaması belirlenirken gönüllü üye devlet denetimine girmeyen ülkeler öncelikli kabul edilmiş ve bu ülkeler arasından kura usulüne göre liste belirlenmiş, daha sonra VIMSAS'a giren ülkeler ise gönüllü oldukları sıraya göre listenin ardına eklenmiştir. Açıklanan takvime göre ülkemiz 169. sıradan zorunlu denetime girecektir. Zorunlu denetimin 2016 yılından itibaren başlayacağı göz önünde bulundurulacak olursa, ülkemiz yaklaşık 9 yıl sonra yani 2023 yılında ilk zorunlu denetime girecektir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde, ülkemizin gönüllü denetime girmesi bize sadece zorunlu denetim için bir tecrübe sağlamakla kalmamış, aynı zamanda zorunlu denetime hazırlık için 9 yıl gibi uzun bir süre de kazandırmıştır.

Denetin ülkemize sağladığı bir diğer fayda ise, 2008 yılından itibaren Beyaz Listesinde yer aldığımız Paris MoU ile ilgilidir. Paris MoU tarafından 1 Ocak 2011 yılında uygulanmaya başlayan yeni denetim rejimine göre, gönüllü denetime girmeyen ülke bayraklarını taşıyan gemiler Paris MoU'nun uygulandığı limanlara vardıklarında düşük riskli sayılmayıp (-) puan almakta ve daha sık denetimlerden geçmektedir.³⁰⁴ Ülkemizin gönüllü denetime girmesiyle birlikte artık Türk bayraklı gemiler Paris MoU bölgesindeki denetimlerde düşük riskli kabul edilebilecek ve Paris MoU üyesi ülkelerde standart 6 ay olan liman devleti kontrol aralıkları 36 aya kadar çıkacaktır.

Ayrıca ülke denetimimizin başarılı bir şekilde tamamlaması ülkemize denizcilik alanında bir itibar kazandırmıştır. Denetimden kısa bir süre sonra IMO'nun 28. Genel Kurul

³⁰³ IMO Konsey, 112. Oturumu, (C 112/INF.23) numaralı doküman, "Audit Schedule for the Mandatory Scheme, 16-20 Haziran 2014, IMO, Londra.

³⁰⁴ Paris MoU, Port State Control Annual Report 2011, s.5

toplantısı esnasında 29 Kasım günü gerçekleştirilen IMO Konsey Seçimlerinde ülkemizin 154 geçerli oydan (kullanılan 157 oydan üçü geçersiz sayılmıştır) 136'sını alarak Singapur'dan sonra 2. sıradan IMO Konseyine "C" kategorisinden yeniden seçilmiştir. 2011 yılında 27. Genel Kurul sırasında gerçekleştirilen bir önceki Konsey seçimlerinde ülkemizin oy sayısı 126 olmuş ve 5. sıradan C kategorisinde Konsey üyeliğine seçilmişti. Oylardaki bu artış denetin kazandırdığı itibarın bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

Ülkemizin gönüllü denetime girmesinden yaklaşık altı ay kadar önce Nisan 2013 tarihinde Bakanlığın tüm ilgili birimleri ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün katıldığı bir hazırlık deneti düzenlenmiştir. Gerçeğe uygun olarak gerçekleştirilen bu denetim sonucunda bir rapor hazırlanmış ve uygunsuzluk ve gözlemleri içermek üzere tespit edilen bulgular raporda bildirilmiştir. Söz konusu hazırlık deneti raporunda altı adet uygunsuzluk ve 13 adet gözlem tespit edilmiştir. Bu rapor esas alınarak, Bakanlığın ilgili birimleri gönüllü IMO denetimine kadar aradan geçen altı ay gibi bir sürede tespit edilen bu bulguları gidermeye yönelik çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Ekim 2013 tarihinde düzenlenen gönüllü denetim sonunda ise denetçiler tarafından sadece bir uygunsuzluk ve bir gözlem tespit edilmiştir. Bu kadar kısa süre zarfında büyük bir gelişmenin yaşanması pek mümkün gözükmemektedir.

Bu durum, gerçekleştirilen VIMSAS denetiminin ülkelerin zorunlu IMO enstrümanlarını ne ölçüde uyguladıklarını, belirlenen uluslararası standartlara ne kadar uyum sağladıklarını ölçmede ne derecede başarılı olabildiği sorusunu gündeme getirmektedir. Benzer şekilde farklı denetim ekibi ile yapılacak yeni bir denetimde aynı sonuçların alınıp alınamayacağını düşündürerek denetimin tutarlılığına ilişkin soru işaretlerini de doğurmaktadır. Ayrıca bu durum bize, eksikliğimizin sadece nihai denetim raporunda tespit edilen bir uygunsuzluk ve gözlemden oluşmadığını bu nedenle bu bulgulara yönelik düzeltici faaliyet planının uygulanmasıyla tüm eksikliklerimizin giderilmiş olmayacağını, IMO denetiminin esnasında kendi denizcilik yapımızı ve uygulamalarımızı gözden geçirmek ve bir özdeğerlendirme yapmak için bir fırsat olduğunu ortaya koymaktadır.

Ülkemizin VIMSAS Nihai Raporu incelendiğinde, zorunlu IMO enstrümanları ve bunlara bağlı tavsiye kararları ile Kod'a ilişkin bazı genelge ve uygulama talimatlarının

denetim tarihinden hemen önce çıkarıldığı, denetim ekibinin uygulamaya ilişkin detaylı tespit yapma imkanının olmadığı ifade edilmektedir.³⁰⁵ Denetimin, yeniden yapılanmanın ardından iki yıllık yoğun bir hazırlıktan sonra yapılmış olması ve özellikle denette bakılacak konulara hazırlık yapılması ülkemiz lehine olmuştur. Zorunlu denetim açısından değerlendirilecek olursa, VIMSAS'ın ülkemize sağlamış olduğu tecrübe, hazırlık süresince denizcilik idaremizde getirilen her türlü yeni uygulama, mevzuat, genelge ve talimat ile çeşitli sistemlerin etkili bir şekilde uygulanmasının sürdürülmesi, kapasiteyi arttırmaya ve performansı geliştirmeye yönelik gayretlerin devam ettirilmesi, eksiklikler tespit edildiğinde düzeltici faaliyetlerin geciktirilmeden uygulanması, ayrıca IMO kurallarının ulusal mevzuatımıza zamanında aktarılacak ilgili alt mevzuatların geliştirilmesi önemlidir.

Bir devlet, bir sözleşmeye onama, katılım, uygun bulma veya kabul yoluyla taraf olduğunda bunun hukuki bir sonucu olarak söz konusu devlet o sözleşme ile bağlı olmaktadır ve bu nedenle sözleşmeyi kendi ulusal hukukuna aktarmak ile yükümlüdür. Eğer devlet sözleşmeyi uygulamazsa, yine de diğer Taraf Devletler karşısında o sözleşmeye tabidir ancak sözleşmeyi kendi yetki alanında gerekli hukuki işlemleri gerçekleştirmek suretiyle ulusal hukukunun bir parçası haline getirmediği sürece diğer Taraf Devletler için söz konusu sözleşme hükümlerini tatbik edemez.³⁰⁶ Bundan dolayı, IMO enstrümanlarına gelen değişiklik ve eklerin yakından takibinin yapılması ve zamanında taraf olunması ve iç hukukumuzda aktarılması önem arz etmektedir. Her ne kadar denetim sırasında fark edilmemiş olsa da, taraf olduğumuz zorunlu IMO enstrümanlarından çoğunun değişiklikleri iç hukukumuzda aktarılmamıştır.

Mevzuata ilişkin bu sorunun bir kaynağı, IMO enstrümanlarına getirilen değişikliklerin çok sık olması, birçok değişikliğin zımni kabul prosedürü³⁰⁷ ile yürürlüğe

³⁰⁵ Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme

³⁰⁶ Mukherjee, P.K. (2002), "Maritime Legislation", Malmö, WMU Publications, s.126

³⁰⁷ IMO'nun ilk sözleşmelerinde, sözleşme değişikliklerinin yürürlüğe girmesi için üye ülkelerin belirli bir yüzdesinin, genellikle üçte ikisinin, sözleşmeyi kabul etmesi gerektiği bir prosedür uygulanmaktaydı. Bu prosedüre göre bir sözleşmenin değiştirilebilmesi için çok daha fazla ülke tarafından kabul edilmesine ihtiyaç vardı. Yüzdelik esasına dayalı bu değişiklik prosedürü değişikliklerin yürürlüğe girmesinde uzun gecikmelere neden olmaktadır, hatta bu ilk sözleşmelere getirilen değişiklikler hiç yürürlüğe girememiştir. Değişikliklerin

girmesidir. Nitekim, bugüne kadar yayımlanmış olan CASR'lara ilişkin olarak IMO tarafından yapılan analizde, Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodunun ortak alanlar bölümüne ilişkin olarak tespit edilen bulgular incelenerek en fazla bulgunun yer aldığı mevzuat alanında karşılaşılan temel zorlukların, sözleşmelere getirilen değişikliklerin iç hukuka aktarılmasında yaşandığı belirtilmektedir. Ayrıca bu zorlukların özellikle zımnî kabul yoluyla yürürlüğe giren değişikliklerin, yeterli sayıda insan kaynağının olmaması ve iç hukuka aktarma sürecinin uzun olması gibi nedenlerden ötürü olduğu değerlendirilmektedir.³⁰⁸ Bu konunun birçok üye devlet için de bir problem teşkil ettiği Çin tarafından FSI Alt Komitesinin 18. toplantısında sunulan kağıtla³⁰⁹ desteklenmektedir. Bu kağıtta, IMO sözleşmelerine değişiklik getirilirken çoğunlukla zımnî kabul prosedürünün kabul edildiği, bu prosedüre göre değişikliklerin yürürlüğe giriş için gerekli şartların karşılanmasının kısa bir süre sonra uygulanmaya başladığı belirtilmekte ve üye ülkelerin pek çoğunun değişiklikleri zamanında iç hukuka aktarmakta sıkıntı yaşadığı dile getirilmektedir.³¹⁰

IMO standartlarının ülkemizce tam ve etkin bir şekilde uygulanmasında IMO mevzuatının çeşitli nedenlerden ötürü güncel bir şekilde takip edilememesi birçok ülkenin olduğu gibi ülkemizin de temel sorunlarından biridir. Aşağıda mevzuatın iç hukukumuza aktarılması çalışmalarının daha etkili ve verimli olmasını temin etmeye yönelik bir öneri sunulmuştur.

daha kısa sürede yürürlüğe girmesine imkan tanımak üzere getirilen zımnî kabul prosedüründe, bir değişikliğin yürürlüğe girmesi için belirlenen tarihten önce belirli sayıdaki üye ülkenin değişikliğe ilişkin itiraz bildirmemesi halinde, sözkonusu değişiklik belirlenen tarihte yürürlüğe girmektedir. Bu değişiklik prosedürü, beklenildiği gibi değişiklik yapma sürecini hızlandırmıştır ve sözleşme değişiklikleri 18 ile 24 ay gibi bir sürede yürürlüğe girmektedir.

³⁰⁸ IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu, (14-18 Temmuz 2014) III 1/INF.23; "Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports, s.7

³⁰⁹ IMO FSI Alt Komitesi 18. Oturumu (5-9 Temmuz 2010), FSI 18/14/2; Review of the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, Analysis of Findings on Legislation Contained in the consolidated audit summary reports, IMO, Londra, s. 1-2.

³¹⁰ İbid.

6.4.1 IMO Mevzuatının iç hukukumuza aktarılması çalışmaları için bir öneri

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ülkemizin Denizcilik İdaresini temsil etmesi nedeniyle, IMO enstrümanlarına taraf olma süreci Bakanlığımız bünyesinde DİABGM tarafından başlatılmaktadır. İlk defa taraf olunacak bir IMO enstrümanı için süreç şu şekilde ilerlemektedir; ilgili IMO enstrümanı incelenerek teknik birimlerden görüş alınır veya teknik birimlerin bu çerçevedeki taraf olma istekleri direkt olarak gelir ve taraf olup olunmamasına karar verilir. Bu aşamada gerekirse taraf olunacak enstrümanın konusuna göre Türk İdare teşkilatında yer alan diğer kamu kurum/kuruluşlarına ve özel sektör temsilcilerinin görüşüne taraf olup olunmaması hususunun netleşmesi için başvurulabilir. Taraf olunacak enstrümanın Resmi Gazete’de yayımlanacak Türkçe metni üzerinde Bakanlığımız Dış ilişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (DİAB GM) ile ilgili teknik birim arasında mutabakat sağlandıktan sonra söz konusu enstrüman DİAB GM tarafından Dışişleri Bakanlığına gönderilir. Metin, Dışişleri Bakanlığı tarafından inceledikten sonra Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğüne iletilir. Başbakanlıkta metin tekrar incelenerek, TBMM’ye Uygun Bulma Kanunu tasarısı ile birlikte yollanır. TBMM söz konusu kanun tasarısını kabul ettikten sonra Bakanlar Kurulu, Anayasamızın 90. maddesine uygun olarak Cumhurbaşkanının imzası ile birlikte Sözleşmeye katılım hususunda kararını ilgili enstrümanın Türkçe ve İngilizce dilindeki metinleri birlikte olmak üzere Resmi Gazetede yayımlar. Daha sonra ilgili enstrüman Dışişleri Bakanlığı tarafından katılım için IMO’ya tevdi edilir. Bu tevdi işlemine müteakip, IMO ilgili enstrümanda yer alan hüküm çerçevesinde sözkonusu enstrümanın yürürlük tarihini belirleyerek ilan eder. Daha sonra Bakanlar Kurulu, Dışişleri Bakanlığı’ndan alacağı deposit yazısı ve diğer evraklar çerçevesinde, IMO’nun belirlediği yürürlük tarihini esas alarak taraf olunan IMO Enstrümanı için “Yürürlük Tarihini İçerir Bakanlar Kurulu Kararı”nı Resmi Gazete’de yayımlar. Böylece söz konusu enstrüman için taraf olma işlemleri tamamlanmış olur.

Anayasa'nın 90. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca³¹¹, ülkemizde bazı IMO Sözleşmeleri için, örneğin SOLAS, Load Line, COLREG gibi, yukarıda belirtilen taraf olma prosedürü aynen işlemekle birlikte, sadece TBMM'nin ihdas ettiği Uygun Bulma Kanunu yerine Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşmeye taraf olma iradesi ortaya konulmaktadır. Ayrıca SOLAS, MARPOL, COLREG ve LOAD LINE gibi Sözleşmelerde yer alan ve zımni kabul ile yürürlüğe giren değişiklikler de Uygun Bulma Kanunu yerine Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilerek Resmi Gazetede yayımlanmaktadır. Taraf olunan IMO Enstrümanlarının uygulanması bakımından teknik birimler etkindir. Teknik birimler, IMO enstrümanlarını uygulamak üzere Yönetmelik, Genelge, İdari Talimatlar oluşturmaktadırlar.

IMO PERGE sisteminde, Genel Hedefler başlığı altında yer alan enstrümanlara taraf olma sürecine ilişkin faaliyetlerin DİAB GM'nin sorumluluğunda olduğu belirtilmektedir. Öte yandan, IMO tarafından çıkarılan enstrümanlar ve bunlara getirilen değişiklikler Örgütün ilgili alt komite, komite toplantılarında tartışılmakta ve değişiklik çalışmaları yapılmaktadır. Bu toplantılar konusuna bağlı olarak Bakanlığımızın ilgili teknik birimlerince takip edilmektedir. Dolayısıyla gündemde olan enstrüman değişiklikleri bu birimler tarafından ilk elden takip edilmektedir. Bu nedenle, taraf olma sürecinin DIAB GM tarafından başlatılıp, taraf olunmasına ilişkin ilgili teknik birimin görüşünün alınması, teknik birimce olumlu görüş verilmesinin ardından DİAB GM tarafından sözkonusu IMO enstrümanının Türkçe'ye çevirisi yapılarak tekrar ilgili teknik birimin yorumuna sunması zaten uzun olan iç hukuka aktarma sürecinin daha da uzamasına sebep olmaktadır.

IMO enstrümanlarına çok sık aralıklarla değişikliklerin getirildiği, SOLAS, MARPOL, Load Line, COLREG gibi birçok önemli IMO enstrümanına getirilen değişikliklerin zımni kabul prosedüründen dolayı 1,5 ile 2 yıl gibi kısa sürede yürürlüğe girdiği göz önünde bulundurulacak olursa, IMO mevzuatının iç hukukumuzda zamanında aktarılması ve güncel şekilde takip edilmesi sürekli ve zahmetli bir iş yükünü beraberinde getirmektedir. Yeni veya değiştirilen bir IMO enstrümanına ilişkin olarak Bakanlığımızca

³¹¹ Anayasa, Madde 90, fıkra 3 - Milletlerarası bir andlaşmaya dayanan uygulama andlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari andlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluğu yoktur; ancak, bu fıkraya göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren andlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz.

başlatılan taraf olma sürecinin kabul edilerek Resmi Gazetede yayımlanması uzun bir süreci kapsamaktadır. Bu nedenle en azından kurumumuz bünyesindeki süreci hızlandırmak uygun olacaktır.

Bu noktada yeni bir IMO Sözleşmesinin veya mevcut bir Sözleşmeye getirilen değişikliğin iç hukuka aktarılması çalışmalarını gerçekleştirmek üzere DIAB GM koordinasyonunda, yeni sözleşme veya değişikliğin kapsamına bağlı olarak ilgili teknik birimlerden temsilcilerin yer aldığı bir komisyonun kurulması; yeni veya değiştirilen IMO enstrümanına taraf olunmasının uygun olduğuna karar verilmesinin ardından enstrüman metninin komisyon bünyesinde Türkçeye tercüme edilmesi, bu faaliyet için komisyona ilave insan kaynağının temin edilmesi, tercüme metnin DIAB GM tarafından kontrol edilerek genel gerekçenin hazırlanması ve Dışişleri Bakanlığına gönderilmesi, sürecin hızlandırılmasına katkı sağlayacaktır. Bu öneri doğrultusunda, IMO sözleşmelerine ve getirilen değişikliklere taraf olma çalışmalarına ilişkin görevin bir Bakanlık Genelgesi ile düzenlenmesi; çıkarılacak Genelge doğrultusunda IMO-PERGE sisteminde ilgili değişikliklerin yapılması ve ilgili teknik birimlerin kendi işlerini ve performanslarını takip etmek ve geliştirmek üzere oluşturdukları kendi alt PERGE sistemlerinde yine benzer değişiklikleri yapması uygun olacaktır.

VII. ANKET ÇALIŞMASI

7.1. Giriş

Anket çalışmasında, VIMSAS denetiminin çok kapsamlı olduğu dikkate alınarak, denetim standardını oluşturan Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kod'unun "Ortak Alanlar Bölümündeki" mevzuatın iç hukuka aktarılması konusu araştırılmıştır.

Bu bağlamda, anket çalışmasında değerlendirilecek sorular, Denizcilik İdaresinde çalışan personelin ülkemizin geçirmiş olduğu VIMSAS denetimi hakkındaki düşüncelerini ve denizcilik mevzuatımızın IMO'nun mevzuatı ile ne kadar uyumlu olduğunu incelemek üzere hazırlanmıştır.

7.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Anket, Denizcilik İdaresinin merkez ve taşra (İstanbul) teşkilatında çalışan 70 personele iletilmiş, 16 gemi sörvey uzmanı ve 35 denizcilik uzman ve uzman yardımcısı olmak üzere toplam 51 kişi ankete katılmayı kabul etmiştir. Bu nedenle, anket sonuçları sadece bu 51 denizcilik idaresi personelinin görüşleriyle sınırlıdır.

7.3. Araştırmanın Yöntemi

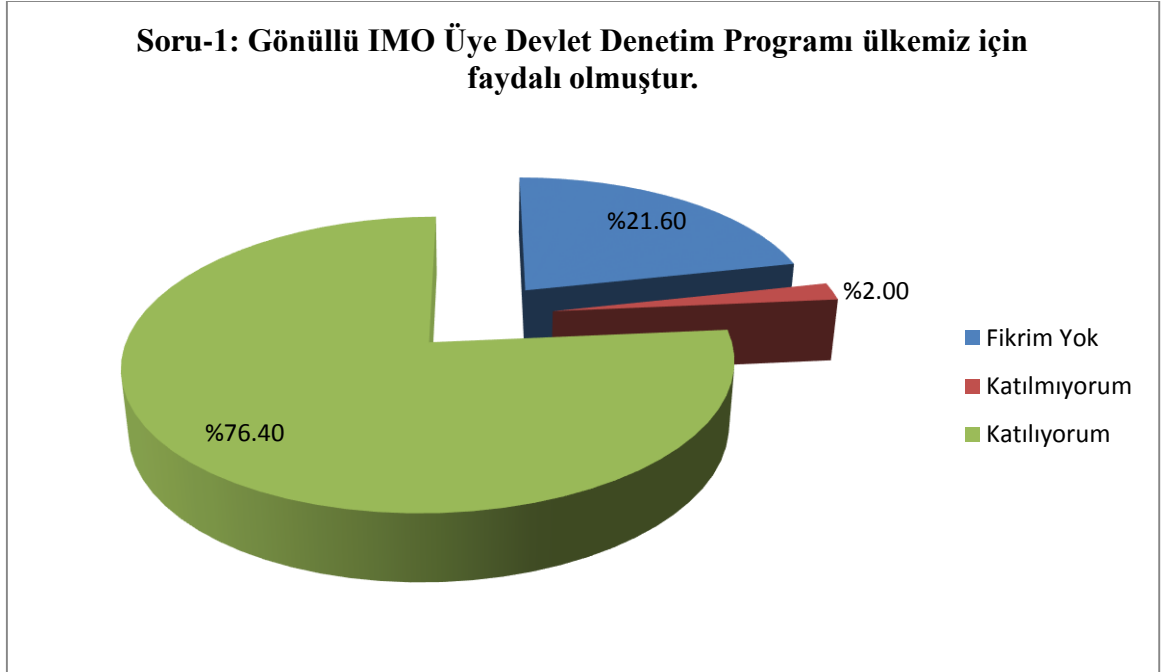
Araştırmada verilerin toplanmasına yönelik anket yöntemi kullanılmıştır. Anket formu 3 dereceli likert ölçeğine göre hazırlanmış olup, toplam 8 yargı ifadesinden oluşmaktadır. Belirtilen 8 yargı ifadesi ile ilgili cevaplar 'Fikrim Yok' 'Katılmıyorum' ve 'Katılıyorum', seçenekleriyle test edilmiş ve değerlendirilmiştir. Bu seçenekler sırasıyla "1", "2", "3" şeklinde kodlanmış ve araştırmada frekans ve yüzde değerleri hesaplanmıştır.

Tablo 5. Ankete ilişkin % ve frekans tablosu

	Fikrim yok		Katılmıyorum		Katılıyorum	
	F	%	F	%	F	%
Soru1	11	21.6	1	2	39	76.4
Soru2	17	33.3	12	23.5	22	43.2
Soru3	6	11.8	26	51	19	37.2
Soru4	10	19.6	24	47.1	17	33.3
Soru5	9	17.6	31	60.8	11	21.6
Soru6	25	49	13	25.5	13	25.5
Soru7	26	51	18	35.3	7	13.7
Soru8	15	29.4	23	45.1	13	25.5

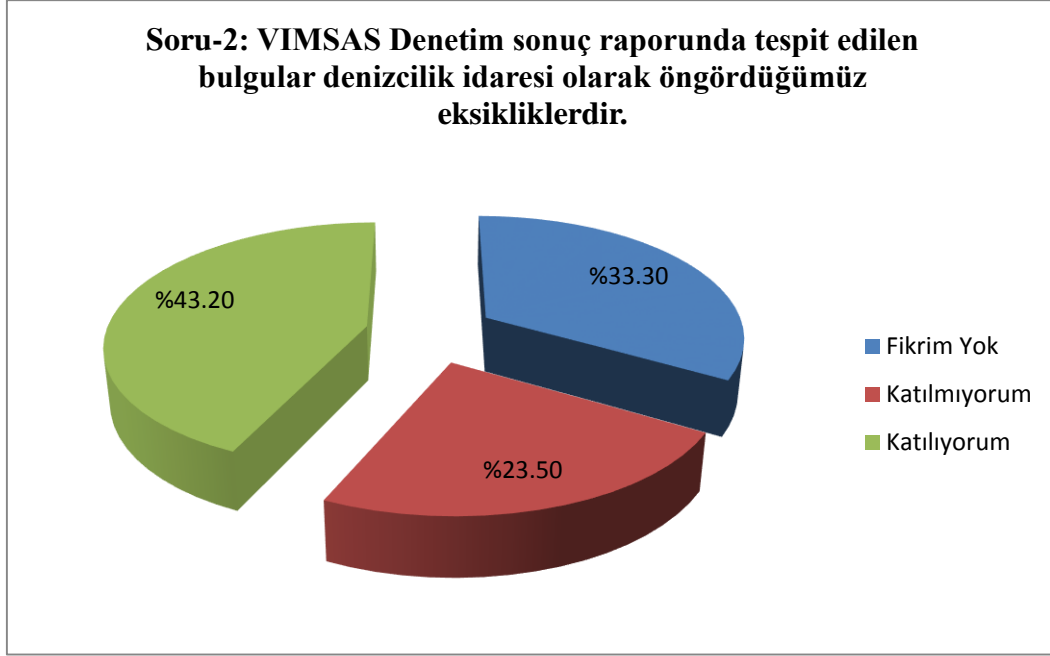
7.4 Anket Analizi

Grafik 15: Anket çalışması 1. soru



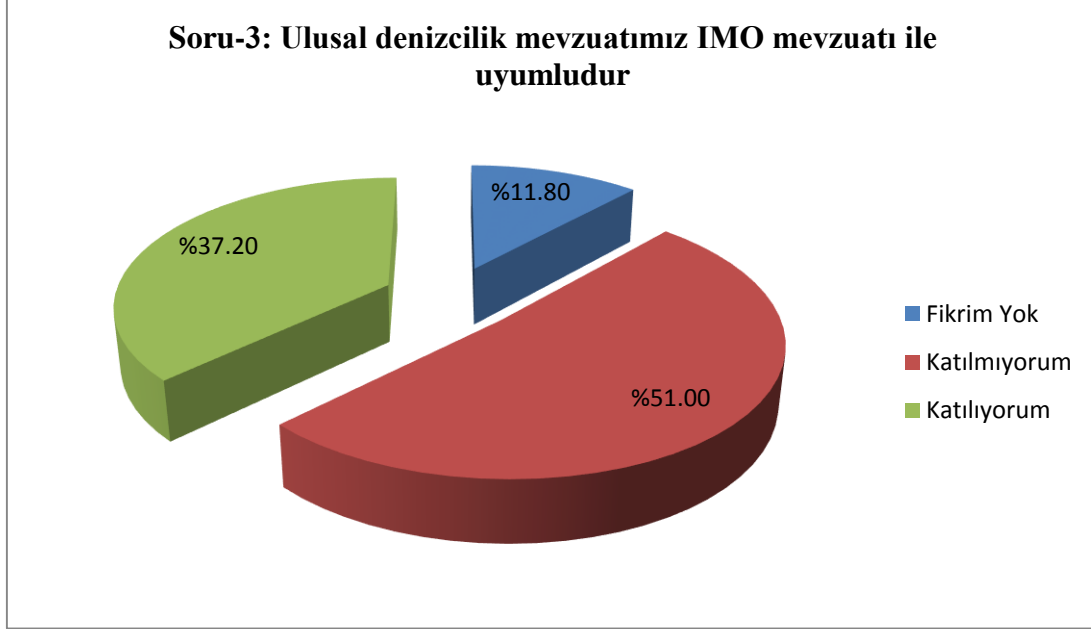
Ankette yer alan ilk yargı ifadesinde geçirmiş olduğumuz VIMSAS denetiminin ülkemiz için faydalı olup olmadığı sorulmuştur. Bu soruya örneklemelerin %76,4'ü katılıyorum, %21,6'sı katılmıyorum ve %2'si fikrim yok demiştir. Bu bulgulardan yola çıkıldığında, çoğunluk ülkemizin geçirmiş olduğu gönüllü denetimin bizler için faydalı olduğunu düşünmektedir. Denetimin ülkemize kazandırdıkları dikkate alınacak olursa, en önemli katkısı elde edilen denetim sonucundan daha çok, denetim öncesindeki hazırlık aşamasında olmuştur. Denete hazırlık çalışmaları kapsamında, ülkemizin IMO mevzuatı, uygulamaları sistemi gözden geçirilmiş ve tespit edilen eksikliklerin giderilmesine yönelik düzeltici çalışmalar yapılmıştır. Böylelikle ülkemizin uluslararası denizcilik kurallarına uygunluğu artarken, daha etkili ve faal bir denizcilik idari yapısı oluşmuştur. Denetin ülkemiz açısından diğer bir faydası da, 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren zorunlu olacak olan IMO denetimi için geçirmiş olduğumuz bu gönüllü denetim bir tecrübe teşkil edecektir. Yedi yılda bir gerçekleştirilecek olan zorunlu denetim için belirlenen takvimde, gönüllü denetime hiç girmeyen ülkeler arasında kura çekilerek sıralama belirlenmiş, bu sıralamanın ardında gönüllü denetime giren ülkeler, denetim geçirdikleri sıralamaya göre eklenmiştir. Bu nedenle VIMSAS denetimi ülkemizin zorunlu denetime gireceği sürenin de daha uzun olmasına imkan sağlamıştır. Ayrıca Türkiye'nin VIMSAS denetimine girmiş olması, Beyaz Listesinde yer aldığımız Paris MoU bölgesinde gemilerimizin daha uzun aralıklarla PSC'ye tabi tutulmasına olanak sağlamıştır.

Grafik 16: Anket çalışması 2. Soru



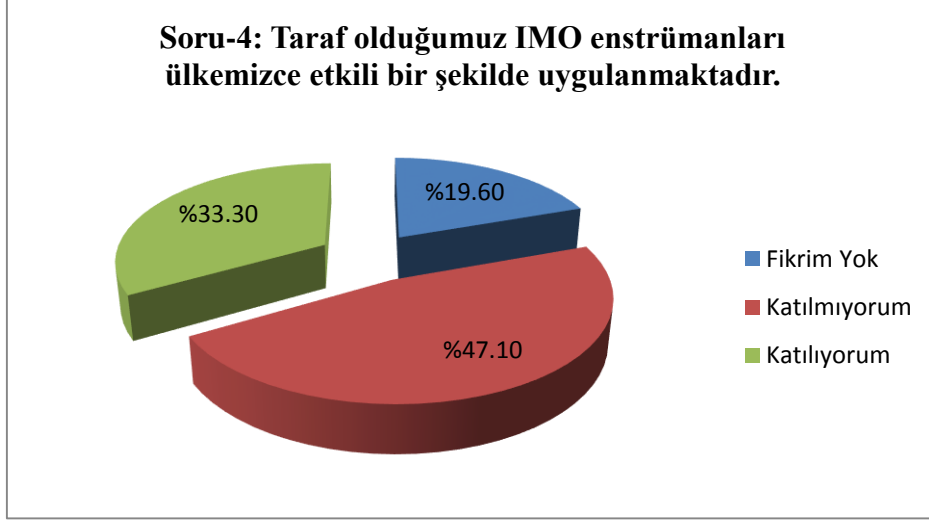
Ankette yer alan ikinci yargı ifadesinde ülkemizin VIMSAS denetimi sonuç raporunda tespit edilen bulguların denizcilik idaresi olarak öngörülen eksiklikler olup olmadığı sorularak ülkemizin IMO uygulamaları açısından farkındalığın ölçülmesi amaçlanmıştır. Bu soruya yanıt olarak katılımcıların %43,2'si Katılıyorum, %23,5'i Katılmıyorum ve %33,3'ü ise Fikrim Yok demiştir. Bu değerler, çoğunluğun IMO uygulamaları açısından idaremizde mevcut eksikliklerin önceden bilindiğini göstermektedir. Ancak yine de alınan yanıtların seçeneklere göre dağılımına bakılacak olursa, yine de farkındalığın yeterli düzeyde olmadığı sonucuna varmak mümkündür. Bu bakımdan VIMSAS'ın, denizcilik idaremizin performansını gözden geçirerek eksikliklerimizi tespit etme noktasında katkısının olduğu düşünülebilir. Nitekim zorunlu denetimden önce Nisan 2014 tarihinde Bakanlığın ilgili birimleri ile gerçekleştirilen hazırlık denetiminde çok sayıda gözlem ve bulgu tespit edilmiştir.

Grafik 17: Anket çalışması 3. Soru



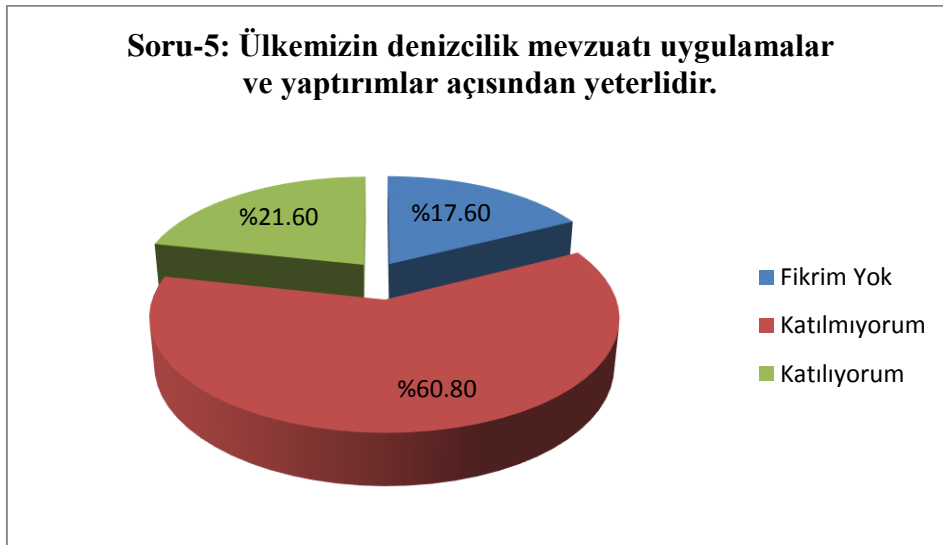
Üçüncü soruda, ulusal denizcilik mevzuatımız IMO mevzuatı ile uyumludur yargı ifadesi ile mevzuatımızın uluslararası standartlarla ne derece uyumlu olduğunun ortaya konulması amaçlanmıştır. Ankete katılanlardan bu soruya fikrim yok yanıtını verenler %11,8, katılıyorum yanıtını verenler %37,2 ve katılmıyorum cevabını seçenler ise %51 oranındadır. Bu oranlar, katılımcıların yarısının mevzuatımızın uyumlu olmadığı görüşünde birleştiğini göstermektedir. Türkiye, VIMSAS kapsamında esas alınan zorunlu IMO enstrümanlarının değişikliklerinin hemen hiçbirine taraf değildir. Bu değişikliklere yönelik çalışmalar VIMSAS hazırlık sürecinde başlatılmış ancak denetim tarihinden önce iç hukuka aktarılamamıştır. Bu eksiklik denetçiler tarafından tespit edilememiştir. Bunun bir nedeni, sessizlik süreciyle yürürlüğe giren bu enstrümanlara Türkiye'nin IMO nezdinde taraf gibi görünmesi olabilir. Halihazırda çalışmalar devam etmektedir ancak yeterli düzeyde değildir.

Grafik 18: Anket çalışması 4. Soru



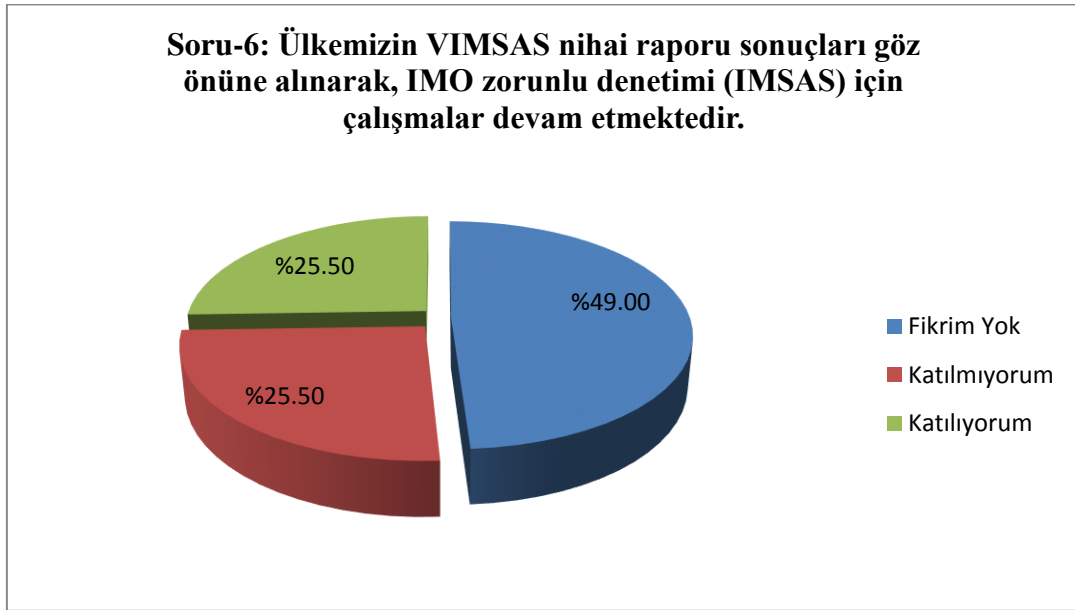
Anketin dördüncü sorusunda “taraf olduğumuz IMO enstrümanları ülkemizce etkili bir şekilde uygulanmaktadır” yargı ifadesi yer almaktadır. VIMSAS aracılığıyla IMO’nun geliştirmiş olduğu standartların üye ülkeler tarafından ne ölçüde uygulandığını tespit etmeye çalıştığı göz önünde bulundurularak sorulan bu soruya katılımcıların %47’si katılmıyorum, %33,3’ü katılıyorum, %19,6’sı ise fikrim yok yanıtını vermiştir. Bu oranlar, taraf olduğumuz IMO enstrümanlarının uygulanmasında bazı yetersizliklerin var olduğuna işaret etmektedir.

Grafik 19: Anket çalışması 5. soru



Beşinci soru ile mevcut ulusal denizcilik mevzuatımızın uygulama açısından yeterli olup olmadığı değerlendirilmiştir. Bu soruya verilen yanıtların %17,6'sı fikrim yok, %21,6'sı katılıyorum ve %60,8'i katılmıyorumdur. Bu yanıtlar, katılımcıların büyük bir bölümünün ulusal mevzuatımızın uygulamalar açısından yeterli olmadığını düşündüğü sonucunu ortaya koymaktadır. Denizcilik idareміzce VIMSAS denetimi öncesinde gerçekleştirilen hazırlık denetiminde tespit edilen bulgularda, uygulama mevzuatları konusunda önemli eksikliklerin olduğu, idarece yapılması gereken teknik düzenlemeler konusundaki mevzuat ve talimatlarda önemli eksikliklerin bulunduğu, IMO sözleşmelerin hükümlerinin ihlali durumunda yaptırım ve para cezası uygulama imkanlarının çok sınırlı olduğu, birçok konuda caydırıcı nitelikte para cezası veya yaptırım uygulanamadığı şeklinde uygunsuzluklar tespit edilmiştir.

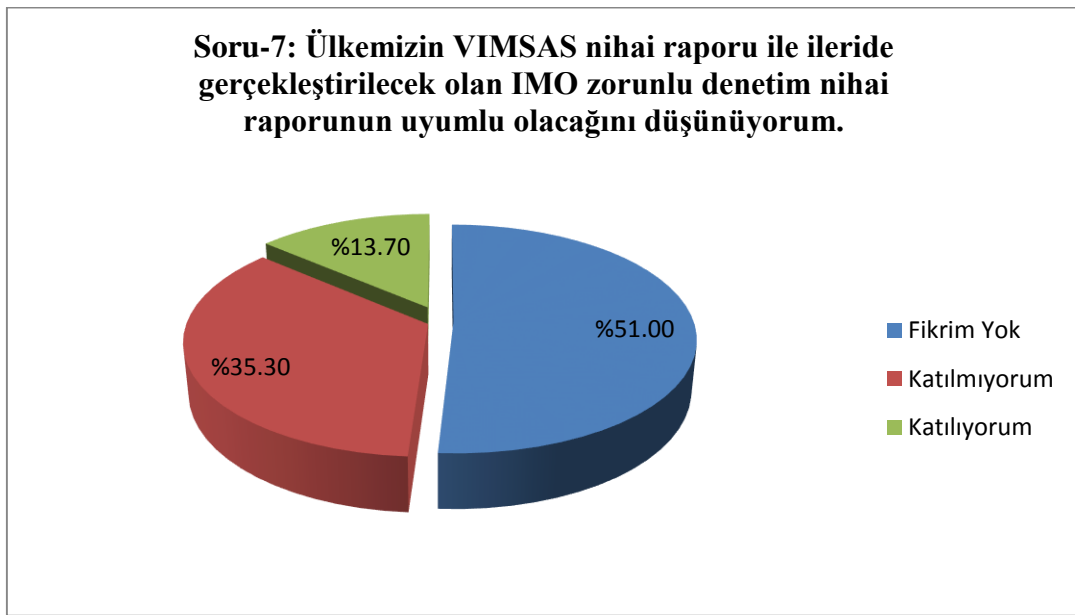
Grafik 20: Anket çalışması 6. Soru



Zorunlu denetime yönelik çalışmaların sürdürülüp sürdürülmediğinin sorulduğu 6. soruya katılımcıların %49'u fikrim yok derken, %25,5'i katılıyorum ve yine %25,5'i katılmıyorum yanıtını vermiştir. Bu rakamlardan elde edilebilecek bir sonuç, IMO uygulamalarından sorumlu denizcilik idareміzdeki ilgili birimlerin ve hatta diğer kurum ve kuruluşların VIMSAS denetiminden sonra bir araya gelerek denetim sonuçlarına ilişkin bir değerlendirme yapmadığı, denetim sonrası aşamaya ve zorunlu denetime ilişkin bir yol

haritasının belirlenmediğini, çalışmaların nasıl bir program çerçevesinde yürütüleceğini kararlaştırmadığı olabilir. Dolayısı ile katılımcıların yaklaşık yarısının soruya ilişkin fikrinin olmaması zorunlu IMO denetimine yönelik planlı bir hazırlık programımızın olmadığına bir göstergesi olabilir çünkü hazırlık programı olsaydı, programa bağlı olarak çalışmaların sürdürülüp sürdürülmediği personelin bilgisi dahilinde olurdu.

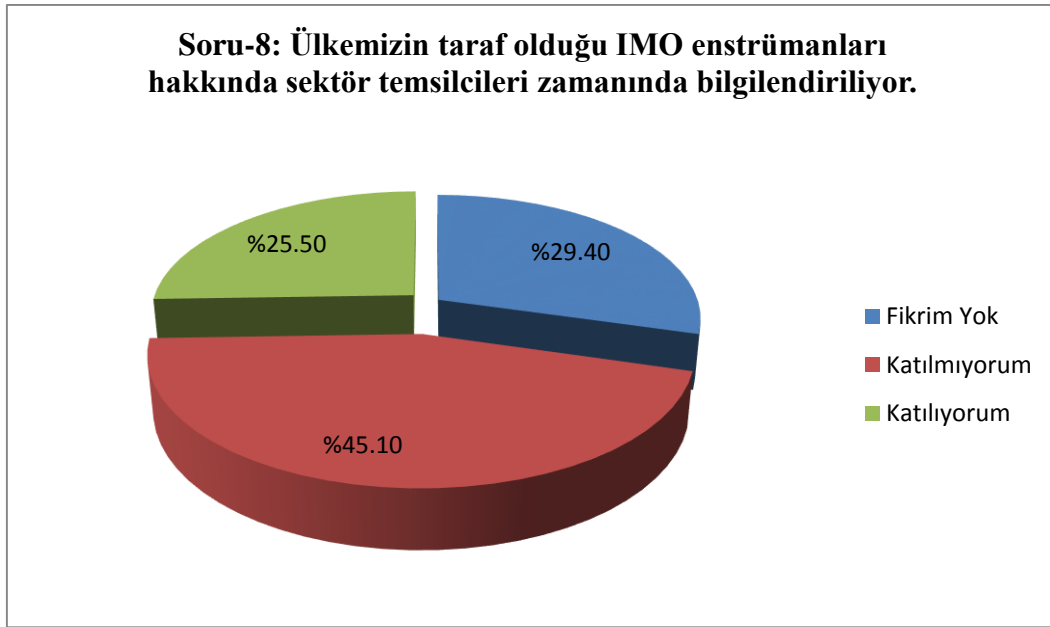
Grafik 21: Anket çalışması 7. Soru



Türkiye'nin VIMSAS nihai raporu genel olarak başarılı bir sonuç ortaya koymaktadır, denetime hazırlık sürecinde özellikle denetimde bakılan alanlara yönelik yapılan yoğun çalışmalar bu sonucu vermiştir. Ancak ileride bütün üye devletleri bekleyen IMO zorunlu denetimi bulunmaktadır ve ülkemizin gönüllü denetimde kaydettiği bu başarının sürdürülmesi açısından çalışmaların aynı kararlılıkla sürdürülmesi gerekmektedir. Burada asıl amaç sadece zorunlu denetimde iyi bir sonuç almaktan ziyade, ülkemiz denizciliğin uluslararası standartları karşılaması, son yıllarda Denizcilik İdaremizce sarf edilen yoğun çalışmalar neticesinde elde edilen prestijin muhafaza edilmesi ve artırılmasına yönelik olmalıdır. Zorunlu denetim, VIMSAS'ta olduğu gibi performansımızın ölçülmesinde bir araç teşkil edecektir. Geçirmiş olduğumuz gönüllü denetimin sonuçları ile ileride ülkemizi bekleyen zorunlu IMO denetim sonuçlarının tutarlı olması yada zorunlu denetimden daha başarılı bir

sonucun elde edilmesi, uluslararası camiadaki prestijimizin korunmasına ve artırılmasına katkı sağlayacaktır. Ankette yer alan 6. sorunun devamı niteliğindeki bu soruya verilen cevaplar yine benzer sonuçları ortaya koymaktadır. Katılımcıların %51'i fikrim yok şeklinde yanıt vermiştir. Katılmıyorum diyenlerin oranı %35,3 iken katılıyorum diyenlerin oranı %13,7 olmuştur. Bu veriler ışığında, zorunlu IMO denetimine yönelik çalışmaların planlı bir şekilde sürdürülmediği ve istişareler neticesinde geliştirilen bir hazırlık programının olmadığını göstermektedir.

Grafik 22: Anket çalışması 8. Soru



Anketin son sorusu, taraf olunarak iç hukukumuza aktarılan IMO enstrümanlarının sektördeki paydaşlara zamanında bildirilip bildirilmediğine ilişkindir. IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kod'unda, "zorunlu IMO mevzuatındaki bir değişiklik veya yeni bir mevzuat metni bir üye devlet için yürürlüğe girdiğinde, ilgili devlet, söz konusu hükümlerin ulusal mevzuatı çerçevesinde uygulanmasını sağlayacak ve gerekli uygulama ve yaptırım altyapısını oluşturacaktır; devlet idari ve teknik bakımdan, ilgili hükümlerin kendi bayrağını taşıyan gemilere uygulanması ve denetlenmesine olanak sağlayacak olan mevzuatı kamuoyuna duyuracaktır" denilmektedir. Sektör tarafından ilgili mevzuata ilişkin gerekli tedbirlerin

alınması ve hazırlığın yapılmasını teminen ülkemiz için yürürlüğe giren bir IMO enstrümanının zamanında sektör temsilcilerine bildirilmesi gerekmektedir. Anket katılımcılarından %45,1'i bu soruya katılmıyorum yanıtını vermiş, %29,4'ü fikrim yok demiş ve %25,5'i katılıyorum demiştir. Bu verilere bağlı olarak, taraf olunan IMO sözleşmelerinin yürürlüğe giriş tarihleri konusunda sektörün zamanında bilgilendirilmediği anlaşılmaktadır.

7.5 Genel Değerlendirme

Ülkemizin VIMSAS denetimi öncesinde yapılan yoğun hazırlık çalışmaları, IMO uygulamalarına ilişkin eksikliklerin kapsamlı bir şekilde fark edilmesine yardımcı olmuştur. Bu durum, denetim öncesinde mevcut eksikliklerin giderilmesi için kapsamlı bir hazırlık çalışmasının başlatılmasını sağlamıştır. Denetimin standardını oluşturan Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu çerçevesinde ortak alanlar, bayrak, kıyı ve liman devleti uygulamalarına ilişkin tüm performansımız gözden geçirilmiş ve gerekli çalışmalar yürütülmüştür. VIMSAS'ın ülkemize sağladığı en büyük faydalardan biri denetim öncesindeki hazırlık süreci olmuştur.

VIMSAS deneti ile IMO, denizlerde emniyeti sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla geliştirmiş olduğu enstrümanlara taraf olan ülkelerin bunları ne ölçüde iç hukukuna aktararak uyguladığını görmeyi amaçlamıştır. Bu noktadan hareketle, ülkemizin VIMSAS deneyimi ve denizcilik mevzuatımızın IMO mevzuatı ile ne kadar uyumlu olduğunun araştırılması amacıyla bu anket çalışması yapılmıştır.

Anket çalışmasına katılan 51 örneklemden elde edilen sonuçlar, personelin VIMSAS'ın ülkemiz için faydalı olduğunu düşündüğü, ancak zorunlu denetime yönelik çalışmaların sürdürülüp sürdürülmediği konusunda fikir sahibi olmadığı, Türkiye'nin denizcilik mevzuatının IMO mevzuatı ile uyumlu olmadığı, mevcut ulusal mevzuatımızın yaptırımlar ve uygulamalar açısından yeterli olmadığı ve taraf olunan bir IMO enstrümanının sektördeki paydaşlara zamanında duyurulmadığı verilerini ortaya koymuştur.

Zorunlu denetime yönelik olarak, VIMSAS hazırlık sürecinde başlatılan çalışmaların aynı sistem ve koordinasyon ile sürdürülmesi, VIMSAS öncesinde gerçekleştirilen hazırlık deneti raporu ile VIMSAS denetimi sonuç raporunda tespit edilen bulguların giderilmesine yönelik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi, IMO nezdinde taraf görüldüğümüz halde iç hukukumuza aktarılmamış olan değişikliklerin aktarılması için gerekli çalışmaların sürdürülmesi önem arz etmektedir.

VIII. SONUÇ VE ÖNERİLER

Uluslararası ticarete daha ekonomik olması nedeniyle en çok tercih edilen ulaşım modu deniz taşımacılığıdır. Gemiler sürekli olarak başka ülkelerin hükümlerine tabi alanda seyrettiğinden IMO'nun belirlemiş olduğu uluslararası kurallara uygunluğun sağlanması, gemilerin emniyetli ve sorunsuz bir şekilde seyir yapabilmeleri ve bu seyirler esnasında oluşabilecek gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi açısından önem arz etmektedir.

Denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesini amaçlayan IMO, bu amacına yönelik olarak Sözleşme ve Protokoller aracılığıyla çeşitli kurallar geliştirmektedir. Ancak IMO'nun bu hedefini gerçekleştirmesi, çıkarmış olduğu enstrümanlarındaki hükümlerin tüm üye devletler tarafından tam ve etkili bir şekilde uygulanmasına bağlıdır. IMO Sözleşmesi'nin 2. Maddesinden de görüleceği üzere, IMO'nun üye devletlerin IMO enstrümanlarını uygulamasını sağlamaya yönelik bir yaptırım gücü bulunmamaktadır. İlgili maddede belirtildiği üzere Örgüt sözleşme, andlaşma ve diğer enstrümanları çıkararak ülkelere tavsiye etmektedir. Bu bakımdan IMO, denizcilik camiasında bir "dişsiz kaplana" benzetilmektedir.

IMO, geliştirmiş olduğu standartların tüm üye ülkeler tarafından ne derecede uygulandığını kapsamlı ve objektif bir şekilde değerlendirmek için yöntem arayışına girmiş ve bunun sonucu olarak 1992 yılında MSC ve MEPC'nin ortak koordinasyonunda faaliyet göstermek üzere FSI Alt Komitesi kurulmuştur. FSI Alt Komitesi ilk toplantılarından itibaren IMO enstrümanlarının taraf devletlerce gerektiği şekilde uygulanmasına yardımcı olmaya yönelik çalışmalar yapmıştır. Sürdürülen çalışmalar neticesinde 1998 yılında Alt Komitenin 6.toplantısında Özdeğerlendirme Formu (SAF) uygulaması kabul edilmiş ve bir Sirküler ile yayımlanmıştır. SAF uygulamasında üye devletlerden şablonu belirlenmiş bir formu kendileri doldurmak sureti ile IMO sözleşmelerine taraf olma, iç hukuklarına dahil etme ve uygulama derecelerini IMO'ya bildirmeleri istenmiştir. Uygulama ile ilgili olarak 04.02.2000 tarihinde kabul edilen A.881(21) sayılı ve "Bayrak Devleti Performansının Özdeğerlendirmesi" başlıklı IMO Meclis kararı kabul edilmiştir. IMO'nun amacı SAF uygulamasının zorunlu olmasını sağlamak olmasına rağmen uygulama istenildiği ölçüde başarılı olmamış, üye ülkelerden

sadece 53 tanesi SAF doldurmuştur. Ülkemiz IMO Değerlendirme formunu hiç doldurmamış ve IMO'ya yollamamış ülkeler arasındadır.

SAF uygulamasının arzu edilen sonuçları vermemesi üzerine IMO, BM bünyesindeki diğer bir ihtisas kuruluşu olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO) uyguladığı Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı (USOAP) isimli denetim uygulamasını rehber olarak Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programını (VIMSAS) geliştirmiştir. VIMSAS, IMO Genel Kurulu tarafından Kasım 2003 yılında A.946(23) Sayılı ve “Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı'nın Tesis Edilmesi” başlıklı karar ile kabul edilmiştir. Programın kabul edilmesinin ardından Kasım-Aralık 2005 tarihinde düzenlenen 24. IMO Genel Kurulu toplantısında uygulamanın standardını oluşturan A.973(24) Sayılı “Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu” başlıklı kararı ve A.974(24) Sayılı “Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçevesi ve Prosedürleri” başlıklı kararı kabul etmiştir. A.973(24) sayılı Karar, daha sonraki dönemlerde zorunlu sözleşmelere getirilen değişikliklere bağlı olarak sırasıyla A.996(25), A.1019(26) ve A.1054(27) sayılı kararlar ile revize edilmiştir.

Kod kapsamında belirlenen zorunlu IMO enstrümanları içerisinde SOLAS 74 Sözleşmesi, SOLAS 78 Protokolü, SOLAS 88 Protokolü, MARPOL 73/78, MARPOL 97 Protokolü, STCW 78, LOAD LINE 1966 ve 1988 Protokolü, TONNAGE 1969 ve COLREG 1972 yer almaktadır. Bu enstrümanlarla bağlantılı tavsiye kararları da kapsam içinde değerlendirilmektedir.

Denetim esnasında, denetlenen ülkenin IMO mevzuatlarını iç hukukuna aktarıp aktarmadığı, bunları etkili ve tam bir şekilde uygulayıp uygulamadığı, yapılan denetim ve belgelendirme faaliyetleri, tavsiye kararlarına ne ölçüde uyulduğu, personelin eğitimi, ilgili kurumlar arasında koordinasyonun mevcudiyeti, performansın kontrolü ve geliştirilmesine yönelik bir mekanizmanın bulunup bulunmadığı, cezai yaptırım gücü, deniz çevresinin korunmasına yönelik uygulamalar, deniz kazalarının incelenmesi, arama kurtarma hizmetleri gibi çok sayıda husus değerlendirilmektedir. Bu nedenle IMO deneti, denetime girecek üye ülkelerin hazırlık aşamasında mevzuat ve uygulama hususundaki eksiklerini tespit ederek

bunları gidermeye çalışmasını, kapasitesini arttırmaya ve performansını geliştirmeye imkan verecek gerekli önlemleri almalarını sağlamaktadır. Böylelikle bu ülkeler denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesine etkili bir şekilde katkı yapmaktadırlar.

Gönüllülük esasına dayalı bu denetimde IMO, üyesi olan devletlerin taraf oldukları zorunlu IMO enstrümanlarına ve bunlara bağlı tavsiye kararlarına ne ölçüde uyum sağladıklarını görmeyi; bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumluluk ve yükümlülüklerini ne derecede icra ettiğini belirlemeyi ve tespit edilen eksiklikleri gidermeleri hususunda üye ülkelere düzeltici faaliyetler ve teknik destek sağlamak suretiyle yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Söz konusu denetim programı için bugüne kadar 85 üye ülke gönüllü olmuş ve bunlardan Türkiye’de dahil olmak üzere 67’si denetimden geçmiştir.

IMO Genel Kurulu’nun 2009 yılında gerçekleştirilen 26. Oturumunda A.1018(26) sayılı “Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programının Daha Fazla Geliştirilmesi” hakkındaki karar kabul edilmiş ve bu karar ile denetim programının aşamalı olarak zorunlulaştırılmasına karar verilmiştir. Denetimin zorunlu kılmak için zorunlu IMO enstrümanlarına buna ilişkin hükümler getirmek suretiyle değişiklik yapılmasına karar verilmiştir. Zorunlu denetim uygulaması 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe girecektir. 2013 yılında düzenlenen 28. Genel Kurul toplantısında, denetim standardını oluşturan III Kod A.1070(28) sayılı karar ile kabul edilmiştir. Yeni Kod henüz zorunlu değildir ve ilgili IMO enstrümanlarına getirilecek değişikliklerin yürürlüğe girmesiyle zorunlu olacaktır. Kod’u zorunlu kılmak üzere ilgili sözleşmelere yapılacak değişiklikler ile eklenecek “Kod’da belirtilen koşullar zorunlu olarak kabul edilecektir” ifadesi ile zorunlu hale gelecektir. Bu nedenle zorunlu denetim için sadece IMO enstrümanlarına değil aynı zamanda III Kod’a da uygunluğun sağlanması gerekmektedir.

Denetin zorunlulaştırılmasına yönelik olarak, IMO tarafından zorunlu enstrümanlara getirilecek değişikliklerin 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe girecek şekilde koordineli bir şekilde kabul edilmesi yönünde bir çalışma yürütülmektedir. Denetimi zorunlu yapmak üzere Genel Kurulun 28. Oturumunda, A.1083(28), A.1084(28) ve A.1085(28) sayılı kararlarla

sırasıyla Load Lines 1966 Sözleşmesi, Tonnage 1969 Sözleşmesi, ve değiştirilmiş şekliyle COLREG 1972 Sözleşmesi'ne değişiklik getirilmiştir. Diğer zorunlu enstrümanlarla ilgili olarak, MSC, 91. Oturumunda uygun bulunduğu değiştirilmiş şekliyle SOLAS 1974 Sözleşmesi, 1966 Load Lines Sözleşmesine ilişkin 1988 Protokolü ve değiştirilmiş şekliyle 1978 STCW Sözleşmesine yönelik taslak değişiklikleri Mayıs 2014'te düzenlenen 93. oturumunda kabul etmiştir. Ayrıca, değiştirilmiş şekliyle 1974 SOLAS Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolü hükümlerinin Sözleşmeye eklenmiş olması nedeniyle ve aynı şekilde bahsekonu Sözleşmeye ilişkin 1988 Protokolünün madde I(2)'si uyarınca ana Sözleşmeye yapılan bir değişikliğin Protokol'e de uygulanacağını belirtilmesi nedeniyle bu Protokollerde değişiklik yapılmasına ihtiyaç olmadığına karar vermiştir. 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 MARPOL Sözleşmesi ve bu Sözleşme'nin 1997 Protokolü ile ilgili olarak MEPC, MARPOL Sözleşmesinin I, II, III, IV, V³¹² ve VI.³¹³ Eklerine ilişkin taslak değişiklikleri 2014 yılı Nisan ayında gerçekleştirilen 66. Oturumunda kabul etmiştir.

Genel Kurul'un 28. Oturumunda ayrıca A.974(24) sayılı kararın yerini almak üzere hazırlanan IMO Üye Devlet Denetim Programı Çerçeve ve Prosedürleri konulu A.1067(28) sayılı karar kabul edilmiştir. Gözden geçirilen bu Çerçeve ve Prosedürlerde denetimin 7 yıllık periyotlarla yapılmasına karar verilmiş ve denetime ilişkin takvim Haziran 2014'te gerçekleştirilen Konsey'in 112. toplantısında açıklanmıştır. Denetimlerin yedi yıllık döngülerle gerçekleştirilmesi amacıyla yılda ortalama 25 üye ülke denetlenecektir. Sözkonusu denetim takviminde ülkelerin zorunlu denetime giriş sıralaması belirlenirken gönüllü üye devlet denetimine girmeyen ülkeler öncelikli kabul edilmiş ve bu ülkeler arasından kura usulüne göre liste belirlenmiş, daha sonra VIMSAS'a giren ülkeler ise gönüllü denetime girdikleri sıraya göre listenin ardına eklenmiştir. Açıklanan takvime göre ülkemiz 169. sıradan zorunlu denetime girecektir.

³¹² IMO Resolution MEPC.246(66) (2014) "Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973" (Amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make use of the III Code mandatory), IMO, Londra

³¹³ IMO Resolution MEPC.247(66) (2014), "Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as Modified by the Protocol of 1978 relating thereto" (to make the use of the III Code mandatory), IMO, Londra

Zorunlu denetimde bir yılda yapılması gereken 25 üye ülkenin denetimi, kesin denetim sayısını göstermemektedir, yine de bütçe ve denetim kaynakları ihtiyaçlarının belirlenmesi için bir gösterge teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra, denetime girecek ülkelere 18 ay öncesinden bilgi verilmesi ve denetim ekibinin de vakitlice belirlenmesi açısından sabit sayıda ülkenin önceden belirlenmiş olması önemlidir. Ancak yine de çeşitli nedenlerden dolayı denetimlerden bazılarının zamanında gerçekleştirilemediği durumlar olacaktır. Böylesi durumlarda, bir yıl içerisinde planlanan denetimlerde oluşan boşlukları doldurmak için listedeki ülkelerin otomatik olarak kaydırılması uygun olmayacaktır. Çünkü böyle bir durumda denetim zamanı öne alınan bir ülkenin kısa sürede denetime hazırlanması mümkün olmayabileceği gibi Sekretarya'nın da denetime ilişkin planlamaları ve hazırlıkları yapabilmesi açısından uygun olmayacaktır. Böylesi bir sorunu gidermeye yönelik olarak IMO Sekretaryası tarafından dinamik bir sistem önerilmektedir. Bu öneriye göre, 12 ay içerisinde denetime girmeyecek olan üye devletler, bir denetim yılı içerisinde meydana gelebilecek bu tür boşluklarda zorunlu denetime girmek için gönüllü olabilecektir.

Zorunlu olan bir uygulama akla yaptırım sorusunu getirmektedir. IMO'nun herhangi bir yaptırım gücünün olmaması nedeniyle IMO tarafından doğrudan bir yaptırımın uygulanması mümkün görülmemektedir. Ancak, gönüllü denetim esnasında Paris MoU'nun getirmiş olduğu yaptırıma benzer şekilde, PSC rejimlerinde bu tür yaptırımların uygulanması muhtemeldir. Paris MoU, 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren uygulamaya koyduğu yeni denetim rejimine göre, gönüllü denetime girmeyen ülke bayraklarını taşıyan gemileri, Paris MoU'nun uygulandığı limanlara vardıklarında düşük riskli olarak kabul etmeyerek (-) puan vermekte ve daha sık denetime tabi tutmaktadır. Denetim raporu sonuçları kötü çıkan veya rapor sonucunu açıklamayan ülke gemilerine PSC rejimleri zorunlu genişletilmiş denetimler uygulayabilir. Bazı liman ve kıyı devletlerinin bu tip ülke bayraklarını taşıyan gemileri "riskli" olmaları gerekçesiyle karasularına sokmamaları, sigortacıların bu tip ülke gemilerinden ekstra sigorta primi istemeleri, gemi kiracılarının bu ülkelerin bayrağını taşıyan gemileri kiralamaması yer alabilir. Ayrıca bu ülkeler IMO'da ve denizcilik sektöründe bir prestij kaybı yaşayabilir. Zorunlu IMO denetiminden kötü sonuç alan ülkeler kredi ve bayrak tonajı kaybederek istenmeyen bayrak haline gelebilir.

Türkiye, 13 Kasım 2009 tarihinde başvurduğu gönüllü IMO denetine 30 Eylül-7 Ekim 2013 tarihlerinde girmiş ve başarılı bir denetim geçirmiştir. Yapılan denetim neticesinde, IMO'nun Kaza İnceleme Kod'unun hükümlerine ilişkin olarak deniz kazalarının tümünün incelenmediği, kaza inceleme uzmanı olarak yeterli personelin bulunmadığı, kaza inceleme raporlarının yayımlanmamış olduğu ve kaza incelemelerine ilişkin sistemli bir analizin gerçekleştirilmemiş olması nedenlerinden ötürü bir uygunsuzluk tespit edilmiştir. Ülkemiz denetine ilişkin bir diğer bulgu ise, Türk bayrağını taşımaya yetkili gemilerin Kod kapsamındaki zorunlu enstrümanlara tam olarak uygunluğunu sağlamak üzere denizcilik idaresi tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlara (RO) ek sörveylerin yapıldığının teyit edilemediğine ilişkin bir gözlemdir.

Ayrıca denetim esnasında, ülkemizin IMO stratejisinin ilgili kurum ve kuruluşlarla yakın işbirliği içinde gerçekleştirilmesi ve tüm taraflara bildirilmesi, performans ölçümü ve kayıtlar açısından IMO PERGE sistemi, DPA'ların onaylanmasında ISM Kod'un asgari koşullarının ötesinde hükümlerin yer alması, PSC ön sörveyleri, personel eğitimine ilişkin STEP programı ve AtoN'lar ile ilgili SOTAS sistemi olmak üzere toplam yedi pozitif uygulama tespit edilmiştir. İyileştirmeye ihtiyaç duyulan alanlar olarak ise, Bakanlık tarafından çıkarılan yeni talimat ve genelgelerin sektördeki paydaşlara duyurulması yöntemi; yolcu gemileri ile haberleşme tatbikatlarının yanı sıra SAR tatbikatlarının da gerçekleştirilmesi ve özellikle insan faktörünün bulunduğu kazalar olmak üzere, kaza raporlarının yayımlanması ve kaza trendlerinin değerlendirilmesi hususları yer almaktadır.

Gönüllü denetimin ülkemize katkısı elde edilen denetim sonucundan daha çok, denetim öncesindeki hazırlık aşamasında olmuştur. Denete hazırlık çalışmaları kapsamında, ülkemizin IMO mevzuatı, uygulamaları ve sistemi gözden geçirilmiş ve tespit edilen eksikliklerin giderilmesine yönelik düzeltici çalışmalar yapılmıştır. Böylelikle ülkemizin uluslararası denizcilik kurallarına uygunluğu artarken, daha etkili ve faal bir denizcilik idari yapısı oluşmuştur. Denetin ülkemize sağladığı bir diğer fayda ise, artık Türk bayraklı gemiler Beyaz Listesinde bulunduğumuz Paris MoU bölgesindeki denetimlerde düşük riskli kabul edilebilecek ve Paris MoU üyesi ülkelerde standart 6 ay olan liman devleti kontrol aralıkları 36 aya kadar çıkacak olmasıdır. Ayrıca, 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren zorunlu olacak olan

IMO denetimi için geçirmiş olduğumuz bu gönüllü denetim bir tecrübe teşkil edecektir. Zorunlu denetimin 2016 yılından itibaren başlayacağı göz önünde bulundurulacak olursa, ülkemiz yaklaşık 9 yıl sonra yani 2023 yılında ilk zorunlu denetime girecektir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde, ülkemizin gönüllü denetime girmesi zorunlu denetime hazırlık için 9 yıl gibi uzun bir süre kazandırmıştır.

Ülkemizin gönüllü denetime girmesinden yaklaşık altı ay kadar önce Nisan 2013 tarihinde Bakanlığın tüm ilgili birimleri ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün katıldığı bir hazırlık deneti düzenlenmiştir. Gerçeğe uygun olarak gerçekleştirilen bu denetim sonucunda bir rapor hazırlanmış ve uygunsuzluk ve gözlemleri içermek üzere tespit edilen bulgular raporda bildirilmiştir. Söz konusu hazırlık deneti raporunda altı adet uygunsuzluk ve 13 adet gözlem tespit edilmiştir. Bu rapor esas alınarak, Bakanlığın ilgili birimleri gönüllü IMO denetimine kadar aradan geçen altı ay gibi bir sürede tespit edilen bu bulguları gidermeye yönelik çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Ekim 2013 tarihinde düzenlenen gönüllü denetim sonunda ise denetçiler tarafından sadece bir uygunsuzluk ve bir gözlem tespit edilmiştir. Bu durum, gerçekleştirilen VIMSAS denetiminin ülkelerin zorunlu IMO enstrümanlarını ne ölçüde uyguladıklarını, belirlenen uluslararası standartlara ne kadar uyum sağladıklarını ölçmede ne derecede başarılı olabildiği sorusunu gündeme getirmektedir. Benzer şekilde farklı denetim ekibi ile yapılacak yeni bir denetimde aynı sonuçların alınıp alınamayacağını düşündürerek denetimin tutarlılığına ilişkin soru işaretlerini de doğurmaktadır. Ayrıca bu durum bize, eksikliğimizin sadece nihai denetim raporunda tespit edilen bir uygunsuzluk ve gözlemden oluşmadığını bu nedenle bu bulgulara yönelik düzeltici faaliyet planının uygulanmasıyla tüm eksikliklerimizin giderilmiş olmayacağını, IMO denetiminin esasında kendi denizcilik yapımızı ve uygulamalarımızı gözden geçirmek ve bir özdeğerlendirme yapmak için bir fırsat olduğunu ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin VIMSAS Nihai Raporu incelendiğinde, zorunlu IMO enstrümanları ve bunlara bağlı tavsiye kararları ile Kod'a ilişkin bazı genelge ve uygulama talimatlarının denetim tarihinden hemen önce çıkarıldığı, denetim ekibinin uygulamaya ilişkin detaylı tespit yapma imkanının olmadığı ifade edilmektedir. IMO denetiminin, denizcilik İdaremizdeki yeniden yapılanma sürecinden sonra iki yıllık yoğun bir hazırlıktan sonra yapılmış olması,

özellikle denetim esnasında bakılacak konulara hazırlık yapılması ülkemiz lehine olmuştur. Ancak, 2016 yılından itibaren yedi yıl aralıklarla periyodik olarak düzenlenecek zorunlu denetim göz önünde bulundurulduğunda, gönüllü denetime hazırlık sürecinde Bakanlık Genelgesi ile düzenlenerek sisteme kavuşturulan IMO tavsiye kararlarının iç hukuka aktarılması çalışmalarının hiç aksatılmadan zamanında yerine getirilmesi, gerekli mevzuat çalışmasının yapılarak sektördeki paydaşlara ve ilgililere bildirilmesi önem arz etmektedir.

Ülkemizde uluslararası hukuk kurallarının milli hukuk sistemimize aktarılmasında dualist sistem uygulanmaktadır. Bu sisteme göre bir IMO Sözleşmesinin iç hukukta doğrudan etkisi söz konusu değildir. İç hukukta etkili olabilmesi için Sözleşmenin iç hukuka aktarılmasına, yani bir transformasyon işlemine ihtiyaç vardır. Bu nedenle IMO enstrümanlarının kabulünden sonra, bunlara ilişkin değişikliklerin zımnî kabul prosedürü diye adlandırılan sessizlik süreciyle yürürlüğe girmesi nedeniyle IMO nezdinde ülkemiz ilgili enstrümanlara taraf görünmesine rağmen, yıllar içinde getirilen bu değişikliklerin iç hukukumuza aktarılmamış olması nedeniyle ilgili enstrümandan doğan hak ve yükümlülüklerini yeterince uygulayamamaktadır. Her ne kadar ülkemiz pratikte tüm değişiklikleri uyguluyor olsa da, iç hukuka aktarılmamış olması nedeniyle kanuni bir dayanağı bulunmamakta ve hukuki açıdan problemlere neden olmaktadır.

Ayrıca, uluslararası denizcilik standartlarının iç hukukumuza aktarılmamış olması devlet görevlilerinin ve gemi personelinin IMO mevzuatını Türkçe resmi metinler yerine İngilizce dokümanları okuyarak takip etmeleri sonucunu doğurmakta, bu durum kısmen de olsa bayrak devleti uygulamalarının gerektiği şekilde yapılamamasına, gemilerimizin standardın altında olmasına, yurtdışında liman devleti denetimlerinde düşük performans göstermelerine ve tutulmalarına neden olmaktadır. Nitekim 2006 yılına kadar ülkemiz liman devleti rejimlerinden biri olan Paris MoU'da uzun yıllar Kara Listede kalmıştır. Bunun üzerine Türkiye, bu sorunun önüne geçmek üzere insan kaynağını arttırarak güçlendirmiş, 2004 yılından itibaren yurtdışına çıkış yapan Türk bayraklı gemilere limandan ayrılmadan önce "ön sörvey", yurtdışındaki limanlarda tutulmaları halinde ise ilk Türk limanında "program dışı ileri sörvey" uygulamasını getirmiş, böylelikle gemilerin uluslararası standartları karşılamaları sağlanmıştır. Bu uygulama başarılı sonuç vererek 2006 yılında

ülkemizi Paris MoU'da Gri Listeye, 2008 yılında da Beyaz Listeye taşımıştır. Ayrıca bu uygulama, Türkiye'nin VIMSAS denetimine ilişkin yayımlanan Nihai Raporda iyi uygulama örneği olarak gösterilmiştir. Her ne kadar bu ön sorvey uygulaması başarısını kanıtlamış bir uygulama olsa da, diğer yandan mevzuat eksikliğimizi ortaya koyan bir göstergedir. Şöyle ki, ülkemiz IMO tarafından geliştirilmiş olan uluslararası düzenlemeleri kendi iç hukukuna aktararak etkili bir şekilde uyguluyor olsa ve gerekli yaptırımlara ilişkin hükümler düzenlenmiş olsa, ön sorvey uygulamasına ihtiyaç olmadan gemilerimiz yine PSC kontrollerinde başarılı bir performans sergileyebilirdi. Ön sorvey uygulaması başarılı bir uygulamadır ancak, sorunun esas kaynağı olan mevzuata ilişkin sorunumuz halen mevcudiyeti korumaktadır. İleride bizi bekleyen zorunlu IMO denetimine kadar mevzuat eksiklerimizin tamamlanması gerekmektedir.

Yapılan VIMSAS denetimlerinin nihai raporları esas alınarak belirli aralıklarla hazırlanan CASR raporları, denetimlerden çıkarılan derslere yer vermek amacıyla Sekretarya tarafından belirli periyotlarda analiz edilmektedir. Bugüne kadar yapılan 59 VIMSAS denetine ilişkin olarak yayımlanan yedi CASR için yapılan analizde, Kod'da yer alan Ortak Alanlar bölümünde en fazla bulgunun mevzuat alanında tespit edildiği belirtilmekte; karşılaşılan temel zorlukların, uluslararası enstrümanlara getirilen değişikliklerin iç hukuka aktarılmasında yaşandığı kaydedilmektedir. Burada yaşanan zorluğun özellikle zımni kabul yoluyla yürürlüğe giren değişikliklerin yeterli sayıda nitelikli personeli olmaması ve yeni veya değiştirilen bir zorunlu IMO enstrümanının kabul edilerek resmi gazetede yayımlanması süresinin uzun olması gibi nedenlerden ötürü geç yürürlüğe konulmasından kaynaklandığı ifade edilmektedir. Birçok üye ülkede olduğu gibi Türkiye için de bu sorun geçerlidir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, her ne kadar gönüllü denetim sırasında fark edilmemiş olsa da, taraf olduğumuz zorunlu IMO enstrümanlarından hemen hiç birinin değişiklikleri iç hukukumuza aktarılmamıştır.

IMO enstrümanlarına çok sık aralıklarla değişikliklerin getirildiği ve SOLAS, MARPOL, Load Line, COLREG gibi birçok önemli IMO enstrümanına getirilen değişikliklerin zımni kabul prosedüründen dolayı bir buçuk ile iki yıl gibi kısa sürede yürürlüğe girdiği göz önünde bulundurulacak olursa, IMO mevzuatının iç hukukumuza

zamanında aktarılması ve güncel şekilde takip edilmesi sürekli ve zahmetli bir iş yükünü beraberinde getirmektedir. Yeni veya değiştirilen bir IMO enstrümanına ilişkin olarak Bakanlığımızca başlatılan taraf olma sürecinin kabul edilerek Resmi Gazetede yayımlanması uzun bir süreci kapsamaktadır. Bu nedenle en azından kurumumuz bünyesindeki süreci hızlandırmak uygun olacaktır. Taraf olma sürecinin DIAB GM tarafından başlatılıp, taraf olunmasına ilişkin ilgili teknik birimin görüşünün alınması, teknik birimce olumlu görüş verilmesinin ardından DIAB GM tarafından sözkonusu IMO enstrümanının Türkçeleştirilerek tekrar ilgili teknik birimin yorumuna sunması zaten uzun olan iç hukuka aktarma sürecinin daha da uzamasına sebep olmaktadır.

IMO tarafından çıkarılan enstrümanlar ve bunlara getirilen değişiklikler Örgütün ilgili alt komite, komite toplantılarında tartışılmakta ve değişiklik çalışmaları yapılmaktadır. Bu toplantılar konusuna bağlı olarak Bakanlığımızın ilgili teknik birimlerince takip edilmektedir. Dolayısıyla gündemde olan enstrüman değişiklikleri bu birimler tarafından ilk elden takip edilmektedir. Bu noktada, ilk defa taraf olunacak veya değişiklik getirilen bir IMO enstrümanının iç hukukumuza aktarılması çalışmalarını gerçekleştirmek üzere DIAB GM koordinasyonunda, sözkonusu enstrümanın kapsamına bağlı olarak ilgili teknik birimlerden temsilcilerin yer aldığı bir komisyonun oluşturulması; yeni veya değiştirilen IMO enstrümanına taraf olunmasının uygun olduğuna karar verilmesinin ardından enstrüman metninin komisyon bünyesinde Türkçeye tercüme edilmesi, bu faaliyet için komisyona ilave insan kaynağının temin edilmesi, tercüme metnin DIAB GM tarafından kontrol edilerek genel gerekçenin hazırlanması ve Dışişleri Bakanlığına gönderilmesi, sürecin hızlandırılmasına katkı sağlayacaktır. Bu öneri doğrultusunda, IMO sözleşmelerine ve getirilen değişikliklere taraf olma çalışmalarına ilişkin görevin bir Bakanlık Genelgesi ile düzenlenmesi; çıkarılacak Genelge doğrultusunda IMO-PERGE sisteminde ilgili değişikliklerin yapılması ve ilgili teknik birimlerin kendi işlerini ve performanslarını takip etmek ve geliştirmek üzere oluşturdukları kendi alt PERGE sistemlerinde yine benzer değişiklikleri yapması uygun olacaktır.

Tez kapsamında, ülkemizin Denizcilik İdaresini teşkil eden Bakanlığımız personelinin ülkemizin geçirmiş olduğu VIMSAS denetimi hakkındaki düşüncelerini ve denizcilik

mevzuatımızın IMO'nun mevzuatı ile ne kadar uyumlu olduğunu incelemek üzere bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Ankete katılan 51 örneklemeden elde edilen sonuçlar, personelin VIMSAS'ın ülkemiz için faydalı olduğunu düşündüğü, ancak zorunlu denetime yönelik çalışmaların sürdürülüp sürdürülmediği konusunda fikir sahibi olmadığı, Türkiye'nin denizcilik mevzuatının IMO mevzuatı ile uyumlu olmadığı, mevcut ulusal mevzuatımızın yaptırımlar ve uygulamalar açısından yeterli olmadığı ve taraf olunan bir IMO enstrümanının sektördeki paydaşlara zamanında duyurulmadığı verilerini ortaya koymuştur.

VIMSAS kendi denizcilik yapımızı ve uygulamalarımızı gözden geçirmek ve bir özdeğerlendirme yapmak için bir fırsat olmuştur. Bu itibarla, zorunlu denetime hazırlık çerçevesinde, denetim esnasında tespit edilen uygunsuzluk ve gözlem ile iyileştirme yapılması gereken alanlarla ilgili eksiklik ve sorunların giderilmesi, gerekli düzeltici faaliyetlerin gerçekleştirilmesi uygun olacaktır. Bunun yanı sıra, gönüllü denetimin ülkemize sağlamış olduğu tecrübe, hazırlık süresince denizcilik idaremizde getirilen her türlü uygulama, mevzuat, genelge ve talimat ile çeşitli sistemlerin etkili bir şekilde uygulanmaya devam edilmesi; kapasiteyi arttırmaya ve performansı geliştirmeye yönelik gayretlerin sürdürülmesi; eksiklikler tespit edildiğinde düzeltici faaliyetlerin geciktirilmeden uygulanması; performansın gözden geçirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla kurulan sistemin etkili bir şekilde uygulanmasının sürdürülmesi ve ihtiyaç halinde geliştirilmesi; IMO kurallarının ve tavsiye kararlarının ulusal mevzuatımıza zamanında aktarılarak ilgili ikincil ve üçüncül mevzuatların geliştirilmesi, sektöre bildirilmesi ve etkili bir şekilde uygulanması önemlidir.

KAYNAKÇA

Afriyie K.A. (2007), “An analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, World Maritime University, Malmö, Sweden

Barchue L.D. (2005), “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminar on Auditing Flag States: New Directions for smaller Maritime States. World Maritime University; Malmö.

Chatterjee A. (Kasım 2006), “Auditing the ISM: A guide for ISM auditors”, The Institute of Marine Engineers, India.

Convention on the International Maritime Organization, 6 March 1948, Geneva

Convention on the Law of Treaties, 23 May 1969, Vienna

Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 2 Ağustos 2013 tarihli ve 28726 sayılı Resmi Gazete.

Hoppe H. (2000). “, The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation – An Overview “ Technical Officer, Maritime Safety Division, IMO, London

Hosanee N.M. (2009),” A Critical Analysis of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, BM, New York.

Işık M.M., Asarlıoğlu O.A. ve Avcı Ö., (Şubat 2013), “VIMSAS Rehberi”, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara

Knapp S. ve diğerleri (2009), “A method to measure flag performance for the shipping industry”, Econometric Institute Report 2009-04, Erasmus University Rotterdam

Knapp S. ve Franses P.H. (2006), “Analysis of the Maritime Inspection Regimes – Are ships over-inspected?”, Econometric Institute Report 2006-30, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam.

Knapp S. ve Franses P.H. (2009), “Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?”, Econometric Institute Report 2009-03, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam.

Knapp S., Heij C. ve Bijwaard G.E. (2010), “Ship Inspection Strategies: Effects on Maritime Safety and Environmental Protection”, Econometric Institute Report 2010-33, Erasmus University Rotterdam.

Mansell J.N.K. (2007), “An analysis of Flag State responsibility from an historical perspective: delegation or derogation?”, Doktora Tezi, Centre for Maritime Policy, Faculty of Law, University of Wollongong, New South Wales, Australia.

Marten-Castex B. (2004), “The Work of the Sub-Committee on Flag State Implementation; An Overview (2003-upto and including FSI 11)”

Milletlerarası Andlaşmaların Yapılması, Yürürlüğü ve Yayınlanması ile Bazı Andlaşmaların Yapılması için Bakanlar Kuruluna Yetki Verilmesi” hakkındaki 244 sayılı Kanun, KT: 31.05.1963, RG. No: 11.06.1963 RG sayısı:11425.

Mukherjee, P.K. (2002), “Maritime Legislation”, WMU Publications, Malmö

OECD Working Papers (1996), “Competitive Advantages Obtained by Some Shipowners as a Result of Non-observance of Applicable International Rules and Standards” Volume IV, No.2, Paris, <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/2754615.pdf>

O’Neill W (10 Nisan 2011) , “Raising the Safety Bar – Improving Marine Safety in the 21st Century, Seatrade Safe Shipping Conference konuşması, Royal College of Surgeons, Londra. http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=82&doc_id=703

Paris MoU, Port State Control Annual Report, 2011 <https://www.parismou.org/sites/default/files/AnRep%20Paris%20MoU%202011t.pdf>

Paris MoU, Port State Control Report, 1999. <https://www.parismou.org/sites/default/files/1999%20AnRep.pdf>

Pazarcı, H. (2007), “Uluslararası Hukuk”, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara.

SAFEMED II Project (Ocak 2010), Workshop on the Voluntary IMO Member State Audit Scheme İstanbul, Türkiye.

Şahbaz, İ.,(2004) “Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi’nin Türk Yargı Sistemindeki Yeri”, TBB Dergisi, Sayı 54

Sasamura Y. (2003), “Development of Audit Scheme in ICAO and IMO”. Japan International Transport Institute, Seminar on Model Audit Scheme, Londra.

Schmalz, D. (2000), “Staatsrecht”, 4. Auflage, Nomos Verlag, Jura Kolleg, Baden-Baden

Tokyo MoU, (2000) Port State Control Report

Tokyo MoU, (2004), Port State Control Report

UDHB, DİABGM (Ekim 2013), Türkiye'nin VIMSAS denetimi esnasında Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü tarafından yapılan "Overall Maritime Policy and Strategy" konulu sunum, Ekim 2013

UN General Assembly (Temmuz 2006), A 61/160, Report of the Ad hoc Consultative meeting of senior representatives of international organizations on the "genuine link", http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/61/160&Lang=E

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

Uluslararası Denizcilik Örgütü Dokümanları

IMO Circular Letter no. 3425 (5 Aralık 2013), "Auditor's Manual for the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)".

IMO FSI Alt Komitesi 18. Oturumu (5-9 Temmuz 2010), FSI 18/14/2; Review of the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, Analysis of Findings on Legislation Contained in the consolidated audit summary reports, IMO, Londra

IMO FSI Alt Komitesi 20. Oturumu (26-30 Mart 2012), FSI 20/WP.4; Review of the IMO Instruments Implementation Code, Development of a Code for Recognized Organizations, Report of the Working Group, IMO, Londra.

IMO FSI Alt Komitesi 20. Oturumu (26-30 Mart 2012), FSI 20/12; "Review of the IMO Instruments Implementation Code; Adoption of, and amendment to, the III Code, IMO, Londra.

IMO Genel Kurulu, 25. Oturumu (19-30 Kasım 2007), A 25/8/1; "Voluntary IMO Member State Audit Scheme Auditor's Manual", IMO, Londra.

IMO Genel Kurulu, 27. Oturumu (21-30 Kasım 2001), A/27/8; "Progress Report on the implementation of the Audit Scheme", IMO, Londra

IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A 28/9; "Progress Report on the implementation of the Audit Scheme, IMO, Londra.

IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A 28/9/1; "Consolidated Audit Summary Report", IMO, Londra

IMO Genel Kurulu, 28. Oturumu (25 Kasım – 4 Aralık 2013), A/28/9/2; "Report on the further development of the Audit Scheme", IMO, Londra

IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu (14-18 Temmuz 2014), III 1/9; "Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports"

IMO III Alt Komitesi 1. Oturumu, (14-18 Temmuz 2014) III 1/INF.23; “Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments, Review of the consolidated audit summary reports”,

IMO JWGMSA 6. Oturumu (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/3; “Consideration of Draft Assembly Resolutions; Draft Resolutions on the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, and on transitional arrangements, IMO, Londra.

IMO JWGMSA 6. Oturumu, (11-13 Mart 2013), JWGMSA 6/WP.1; “Summary Decisions of the Sixth Session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme”,IMO, Londra.

IMO Konsey 110. Oturumu (15-19 Temmuz 2014), C 110/D; Summary of Decisions, IMO, Londra

IMO Konsey, 112. Oturumu (16-20 Haziran 2014), C 112/D; Summary of Decisions, IMO, Londra.

IMO Konsey, 112. Oturumu (16-20 Haziran 2014), C 112/5/1; IMO Member State Audit Scheme, Institutionalization of the Scheme, IMO, Londra

IMO Konsey, 112. Oturumu (16-20 Haziran 2014), C 112/INF.23; “Audit Schedule for the Mandatory Scheme, IMO, Londra.

IMO Konsey, 113. Oturumu, 2 Ekim 2014 tarihli ve (C 113/5) numaralı doküman, “Progress Report on the Implementation of the Audit Scheme”, IMO, Londra

IMO Konsey, 113. Oturumu, 24 Eylül 2014 tarihli ve (C 113/5/1) numaralı doküman, IMO Member State Audit Scheme, Institutionalization of the Scheme, IMO, Londra

IMO MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307 (1995), “Model agreement for the authorization of organizations acting on behalf of administrations”, IMO, Londra.

IMO MSC/Circ.889 – MEPC/Circ.353 (1998), “Self Assessment of Flag State Performance”, IMO, Londra.

IMO Resolution A. 1083(28) (2013),”Amendments to the International Convention on Load Lines 1966, IMO, Londra

IMO Resolution A. 1084(28) (2013), “Amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, IMO, Londra

IMO Resolution A. 1085(28) (2013), “Amendments to the International Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972, IMO, Londra

IMO Resolution A.1018(26) (2009): “Further Development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, Londra.

IMO Resolution A.1067(28) (2013): “Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, IMO, Londra

IMO Resolution A.1068(28) (2013): “Transition From the Voluntary IMO Member State Audit Scheme to the IMO Member State Audit Scheme”, IMO, Londra

IMO Resolution A.1070(28) (2013): “IMO Instruments Implementation Code (III CODE)”, IMO, Londra.

IMO Resolution A.1085(28) (2013): “Amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972”, IMO, Londra.

IMO Resolution A.739(18) (1993) Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration, IMO, Londra.

IMO Resolution A.789(19) (1995): “Specifications on the Survey and Certification functions of Recognized Organizations acting on behalf of the Administration”, IMO, Londra.

IMO Resolution A.847(20): “Guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments”, IMO, Londra.

IMO Resolution A.973(24): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra.

IMO Resolution A.974(24) (Aralık 2005): “Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, IMO, London.

IMO Resolution A1054(27) (2011): “Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments”, IMO, Londra.

IMO Resolution MEPC.246(66) (2014) “Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973” (Amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make use of the III Code mandatory), IMO, Londra

IMO Resolution MEPC.247(66) (2014), “Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as Modified by the Protocol of 1978 relating thereto” (to make the use of the III Code mandatory) , IMO, Londra

IMO Resolution MSC.255(84) (2008), IMO Casualty Investigation Code, IMO, Londra.

IMO Resolution MSC.349(92) (2013), “Code for Recognized Organizations”, IMO, Londra

IMO Teknik Komite 63. Oturumu, (TC 63/7) numaralı doküman, “Implementation of the global programme on Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, 10-12 Temmuz 2013, IMO, Londra

Ulaştırma Bakanlığı Arşivi:

Bakanlık Arşivi, 18 Haziran 2013 tarihli IMO yazısı.

Bakanlık Arşivi, 3 Temmuz 2013 tarihli IMO yazısı.

Bakanlık Arşivi, DİAB GM, 72249164-730/IMO-1461 sayılı ve 25.04.2013 tarihli yazılı.

Final Report, Audit of Turkey (30 Eylül-7 Ekim 2013), Voluntary IMO Member State Audit Scheme.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20140616_153325_66968_1_64.pdf

Genelge, 2012/3, 19.12.2012, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Genelge, 2010/5, 15.06.2010, Denizcilik Müsteşarlığı.

Genelge, 2011/4, 02.06.2011 Denizcilik Müsteşarlığı.

Genelge, 2013/6, 06.03.2013, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

İnternet Kaynakları:

<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

<http://docs.imo.org/>

<http://www.icao.int/Pages/icao-in-brief.aspx>

http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=53

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Doğum Tarihi : 09.07.1980
Doğum Yeri : Adana
Medeni Hali : Evli, 1 çocuk sahibi

Eğitim Bilgileri

1998-2003 **Hacettepe Üniversitesi**
İngilizce Mütercim-Tercümanlık Bölümü

1994-1998 **Adana Erkek Lisesi (Yabancı Dil Ağırlıklı Programı)**

İş Deneyimleri

Kasım 2011..... **Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**
Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü
Uluslar arası Kuruluşlar ve Anlaşmalar Dairesi
Denizcilik Uzman Yardımcısı

Temmuz 2009- Kasım 2011 **Denizcilik Müsteşarlığı**
Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı
Uluslararası Denizcilik Örgütü Şubesi
Denizcilik Uzman Yardımcısı

Haziran 2006-Mayıs 2009 **Maliye Bakanlığı**
Muhasebat Genel Müdürlüğü
Mütercim-Tercüman.

Aralık 2004-Mayıs 2006 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı**
12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı (Kayseri)
Uçak Bakım Komutanlığı
Mütercim

Eğitimler

Şubat-Ağustos 2004 İngilizce Öğretmenliği için Pedagojik Formasyon (Hacettepe Üniversitesi)