





**T.C.**  
**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME**  
**BAKANLIĞI**

---

**ÜLKEMİZDEKİ LİMAN DEVLETİ DENETİMİ**  
**UYGULAMALARININ PARİS LİMAN DEVLETİ**  
**KONTROLÜ MUTABAKATI İDEALİNDE**  
**DEĞERLENDİRİLMESİ**

---

**DENİZCİLİK UZMANLIĞI TEZİ**

**Necip Fazıl KAYBAL, Denizcilik Uzman Yardımcısı**  
**Deniz ve İÇsular Dúzenleme Genel MúdürlüĐü**

**Tez Danışmanı**  
**Ergün ÖZGÜR, Genel Múdür Yardımcısı**

**Nisan, 2018**

**Ankara**

## TEZ ONAY SAYFASI

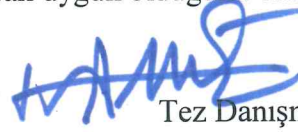
**Görev Yaptığı Birim:** Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

**Tezin Teslim Edildiği Birim:** Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

### ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Necip Fazıl KAYBAL tarafından hazırlanan ve sunulan “Ülkemizdeki Liman Devleti Denetimi Uygulamalarının Paris Liman Devleti Kontrolü Mutakabata İdealinde Değerlendirilmesi” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.



Tez Danışmanı

Ergün ÖZGÜR, Genel Müdür Yardımcısı

27.04.2018

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Denizcilik Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan

Ahmet Selçuk SERT  
Müsteşar Yardımcısı

Üye

Gündüz SENGÜL  
Genel Müdür V.

Üye

Hasan PEHLİVAN  
Genel Müdür

Üye

Ergün ÖZGÜR  
Genel Müdür Yardımcısı

Üye

Dr. Battal DOĞAN  
Genel Müdür Yardımcısı V.

05/07/2018

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

## TEŞEKKÜR

Ülkemizdeki Liman Devleti Denetimi Uygulamalarının Paris Liman Devleti Kontrolü Mutakabatı İdealinde Değerlendirilmesi konulu tez çalışmamda değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan Deniz ve İsular Düzenleme Genel Müdürü Sayın Durmuő NVAR'a, tez danışmanım Deniz ve İsular Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Ergün ÖZGÜR'e, Daire Başkanım Sayın Yılmaz TAŐCI'ya, bu süreçte yardımlarını esirgemeyen Denizcilik Uzmanı Sayın Zafer ASLAN'a, mesai arkadaşlarıma ve aileme sonsuz teőekkürlerimi sunarım.

## **BEYAN**

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimdeki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmamda bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan eder, tezimle ilgili yaptığım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

27.04.2018

Necip Fazıl KAYBAL  
Denizcilik Uzman Yardımcısı

## ÖZET

Dünyada denizyolu taşımacılığının, taşımacılık türleri arasında en çok tercih edilen taşımacılık türü olduğu bilinen bir gerçektir. Artan ticaret hacmi, dünya ticaretinin çok büyük bölümünün gerçekleştiği gemilerin emniyetin sağlanması için denetlenmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Tez çalışmasında bu kapsamda, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun bu konuda sorumluluğu yüklediği bayrak devleti denetimi uygulamaları ile bayrak devletlerinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle ortaya çıkan liman devleti denetimi (PSC) uygulamaları incelenmiştir. Sonrasında, dünyada ilk kurulan ve dünyanın en etkin, en prestijli bölgesel denetleme rejimi olarak kabul edilmesi nedeniyle ideal durum olarak kabul edilen Paris Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (MoU) uygulamaları ile ülkemizin üyesi olduğu Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarının uygulamalarının kıyası sağlanmıştır. Literatürde bu konuda yapılan bilimsel çalışmaların incelenmesinin yanı sıra dünyada çeşitli PSC rejimlerinde görev yapan deneyimli denetim uzmanlarının katılımıyla anket çalışması yapılmıştır. Çalışmada elde edilen verilerin, SPSS İstatistik Programında analiz edilmesi sonucunda Paris MoU uygulamalarının etkin bir denetim mekanizması sunduğu sonucuna varılmıştır. Yapılan değerlendirmeler neticesinde ülkemizdeki uygulamaların eksiklikleri ortaya konarak hedefleme sistemi, giriş yasağı, üye devletlerin denetim sorumluluğu konularında öneriler getirilmiştir. Bu çalışmada ülkemizde gerçekleştirilen PSC uygulamalarının etkinliğinin artırılarak bölgemizde emniyet seviyesinin yükselmesi, taraf olduğumuz memorandumların prestij kazanması ve ülkemize dolaylı da olsa ekonomik girdiler oluşturulması için katkı sağlanması temel amaç olarak benimsenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Emniyeti, Liman Devleti Kontrolü, Paris MoU

## ABSTRACT

**It is a fact that marine freight transport in the world is the most preferred type of transport among transport types. Increasing trade volume has led to the necessity of inspecting ships in terms of safety, the source of vast majority of world trade. In this study, implementations of flag state which has been imposed responsibilities on maritime safety by The International Maritime Organization (IMO) and port state control implementations which has emerged due to inadequacy of flag state mechanism have been examined. Following, Paris Memorandum of Understanding (MoU) implementations which were considered as ideal situation due to the fact that being the first regional PSC regime and evaluated the most effective and the most prestigious MoU around the world, compared to the implementations of Mediterranean and Black Sea Memorandums, our country is a member of them. It has been benefited from the studies in the literature and it has been concluded with the survey study with the participation of experienced PSC officers in charge of various PSC regimes in the world. As a result of the survey study, it has been deduced by means of SPSS Statistics Programme that Paris MoU implementations ensure effective control mechanism. As a result of the analyzes, various suggestions regarding targeting system, banning implementation and inspection commitments of authorities have been put forward. In this study, to increase safety level of our seas, to gain prestige of memorandums which our country is party and to create economic inputs to our country indirectly have been taken as primary goals by making PSC implementations more effective.**

**Keywords: Maritime Safety, Port State Control, Paris MoU**

## İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	I
BEYAN .....	II
ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER .....	V
TABLO LİSTESİ.....	IX
ŞEKİL LİSTESİ.....	XI
KISALTMA LİSTESİ.....	XII
1. GİRİŞ.....	1
2. DENİZ EMNİYETİ VE İLGİLİ ULUSLARARASI UYGULAMALAR .....	4
2.1. Deniz Emniyeti Kavramı.....	4
2.2. Deniz Emniyeti ile İlgili Uluslararası Uygulamalar .....	7
2.2.1. IMO ve ILO Uygulamaları .....	9
2.2.1.1. Deniz Emniyeti Komitesi (MSC).....	10
2.2.1.2. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) .....	10
2.2.1.3. Hukuk Komitesi .....	11
2.2.1.4. Teknik İşbirliği Komitesi.....	11
2.2.1.5. Kolaylaştırma Komitesi.....	11
2.2.1.6. Alt Komiteler .....	11
2.2.2. Bayrak Devleti Denetimi Uygulamaları .....	12
2.2.3. Liman Devleti Denetimi Uygulamaları .....	19
2.2.3.1. Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Paris MoU).....	25
2.2.3.2. Asya ve Pasifik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Tokyo MoU).....	28



2.2.3.3. Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Acuerdo de Vina del Mar).....	33
2.2.3.4. Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (MED MoU) .....	34
2.2.3.5. Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (BS MoU) .....	35
2.2.3.6. Karayipler Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması .....	36
2.2.3.7. Batı ve Orta Afrika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Abuja MoU) .....	37
2.2.3.8. Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrolü Anlaşması .....	37
2.2.3.9. Arap Körfezi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Riyadh MoU) .....	38
2.2.3.10. Amerika Birleşik Devleti Sahil Güvenliği (USCG).....	38
3. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ KONUSUNDA AKDENİZ, KARADENİZ ve PARİS MoU UYGULAMALARININ KARŞILAŞTIRILMASI .....	44
3.1. Liman Devleti Kontrolü Konusunda Paris MoU Uygulamaları .....	44
3.1.1. Paris MoU Yeni Denetim Rejimi .....	46
3.1.1.1. Gemi Risk Profili .....	46
3.1.1.1.1. Şirket Puanı Hesaplanmasında Eksiklik İndeksi .....	48
3.1.1.1.2. Şirket Puanı Hesaplanmasında Tutulma İndeksi.....	48
3.1.1.2. Denetim Periyodu ve Seçim Şeması .....	51
3.1.1.2.1. Periyodik ve İlave Denetimler .....	53
3.1.1.3. Giriş Yasağı Uygulaması.....	56
3.1.1.4. Siyah, Gri ve Beyaz Bayrak Listeleri Uygulaması .....	57
3.1.1.5. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu.....	59
3.1.2. Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Asgari Kriterler .....	61
3.1.3. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları .....	62
3.2. Ülkemizde Yürütülen Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları.....	63
3.2.1. Akdeniz MoU Uygulamaları.....	63

3.2.1.1. Akdeniz MoU Hedefleme Sistemi .....	65
3.2.1.2. Giriş Yasağı Uygulaması.....	69
3.2.1.3. Üye Devletlerin Sorumlulukları.....	69
3.2.1.4. Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Asgari Kriterler .....	69
3.2.1.5. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları.....	69
3.2.2. Karadeniz MoU Uygulamaları .....	70
3.2.2.1. Karadeniz MoU Hedefleme Sistemi .....	72
3.2.2.1.1. Bayrak Devleti Tutulma İndeksi .....	72
3.2.2.1.3. Klas Kuruluşu ile İlişkili Tutulma İndeksi.....	73
3.2.2.1.4. Klas Kuruluşu ile İlişkili Tutulmaya Sebep Eksiklik İndeksi.....	73
3.2.2.1.5. Şirket Tutulma İndeksi .....	74
3.2.2.1.6. Şirket Eksiklik İndeksi.....	74
3.2.2.1.7. Gemi Eksiklik İndeksi .....	75
3.2.2.2. Denetim Periyodu ve Seçim Şeması .....	76
3.2.2.3. Giriş Yasağı Uygulaması.....	77
3.2.2.4. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu.....	78
3.2.2.5. Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Asgari Kriterler .....	78
3.2.1.6. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları.....	78
3.3. Ülkemizdeki Uygulamalar ile Paris MoU Uygulamalarının Karşılaştırmalı Analizi ....	78
3.3.1. Hedefleme Sistemlerinde Kullanılan Faktörlerin Karşılaştırılması .....	79
3.3.1.1. Gemi Tipi.....	79
3.3.1.2. Gemi Yaşı .....	80
3.3.1.3. Bayrak Devleti .....	80
3.3.1.4. Klas Kuruluşu .....	81
3.3.1.5. Geminin İşleteni .....	82

3.3.1.6. Geçmiş Denetim Performansı .....	83
3.3.1.7. Literatürde Gemi Hedefleme Sistemi Üzerine Yapılan Çalışmaların İncelenmesi.....	84
3.3.2. Giriş Yasağı Uygulaması .....	85
3.3.3. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu .....	86
4. ANKET ÇALIŞMASI .....	88
4.1. Anket Bilgileri .....	88
4.2. Anket Soruları.....	89
4.3. Verilerin Toplanması ve Kullanılan Analiz Programı .....	90
4.4. Anket Sonuçları .....	91
4.4.1. Katılımcıların Özellikleri .....	91
4.4.2. Güvenirlilik Analizi .....	92
4.4.3. Frekans Analizi.....	94
4.4.4. Ortalama ve Standart Sapma Değerleri .....	95
4.4.5. Cevapların Korelasyon Analizi .....	96
4.4.6. Açık Uçlu Sorulara Verilen Cevapların Analizi .....	98
4.4.7. Anket Sonuçlarının Analizi.....	99
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	101
5.1. Hedefleme Sistemi .....	101
5.2. Giriş Yasağı Uygulaması.....	104
5.3. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu.....	104
5.4. Bakanlık için Önemi .....	105
KAYNAKLAR .....	107
ÖZGEÇMİŞ .....	113

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 1.1. Dünya deniz ticaret filosunun yüzdesel olarak yıllık değişim grafiği (2000-2016).....</b>	<b>1</b>
<b>Tablo 2.1. Denizcilik sektöründe rol alan aktörler.....</b>	<b>7</b>
<b>Tablo 2.2. Bayrak devletlerinin tonaj bakımından sıralaması .....</b>	<b>16</b>
<b>Tablo 2.3. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU Limanlarındaki denetim/tutulma verileri .....</b>	<b>28</b>
<b>Tablo 2.4. Türk Bayraklı Gemilerin Tokyo MoU Limanlarındaki denetim/tutulma verileri.....</b>	<b>32</b>
<b>Tablo 2.5. Tokyo MoU 2016 yıllık raporda gri listede yer alan bayrak devletleri.....</b>	<b>32</b>
<b>Tablo 2.6. USCG denetim ve tutulma verileri .....</b>	<b>39</b>
<b>Tablo 2.7. USCG hedefleme matrisi .....</b>	<b>40</b>
<b>Tablo 2.8. PSC hedefleme matrisinde 2 puan alan bayrak devletleri.....</b>	<b>41</b>
<b>Tablo 3.1. Şirket eksiklik indeksi matrisi .....</b>	<b>48</b>
<b>Tablo 3.2. Şirket tutulma indeksi matrisi .....</b>	<b>49</b>
<b>Tablo 3.3. Şirket performansı matrisi .....</b>	<b>49</b>
<b>Tablo 3.4. Paris MoU hedefleme sistemi.....</b>	<b>50</b>
<b>Tablo 3.5. Risk durumlarına göre denetim önceliği durumları.....</b>	<b>54</b>
<b>Tablo 3.6. Denetim öncelikleri, periyotları ve denetim biçimleri .....</b>	<b>54</b>
<b>Tablo 3.7. Gemi risk profillerine göre denetim türleri .....</b>	<b>55</b>
<b>Tablo 3.8. Siyah listede yer alan bayrak devletleri .....</b>	<b>58</b>
<b>Tablo 3.9. 2013-2016 yılları arasında düzenlenen CIC konuları ve denetim/tutulma verileri.....</b>	<b>62</b>
<b>Tablo 3.10. Akdeniz MoU hedefleme sistemi kriterleri ve hedef faktörleri .....</b>	<b>68</b>
<b>Tablo 3.11. Bayrak devleti tutulma indeksi seviyesinin hesabı.....</b>	<b>72</b>

<b>Tablo 3.12. Bayrak devleti eksiklik indeksi seviyesinin hesabı</b> .....	73
<b>Tablo 3.13. Klasla ilişkili tutulma indeksi seviyesinin hesabı</b> .....	73
<b>Tablo 3.14. Klasla ilişkili tutulmaya sebep eksiklik indeksi seviyesinin hesabı</b> .....	74
<b>Tablo 3.15. Şirket tutulma indeksi seviyesinin hesabı</b> .....	74
<b>Tablo 3.16. Şirket eksiklik indeksi seviyesinin hesabı</b> .....	74
<b>Tablo 3.17. Gemi eksiklik indeksi seviyesinin hesabı</b> .....	75
<b>Tablo 3.18. BS MoU hedefleme sistemi kriterleri</b> .....	75
<b>Tablo 3.19. Gemi risk seviyelerine göre denetim periyotları</b> .....	76
<b>Tablo 3.20. Gemi risk seviyelerine göre öncelik durumları ve denetim türleri</b> .....	77
<b>Tablo 3.21. Hedefleme sistemi kriterlerinin karşılaştırılması</b> .....	79
<b>Tablo 4.1. Anket soruları</b> .....	89
<b>Tablo 4.2. Ankete katılan denetim uzmanlarının bilgileri</b> .....	92
<b>Tablo 4.3. Anketin güvenilirlik verileri</b> .....	93
<b>Tablo 4.4. Soruların güvenilirlik verilerine etkileri</b> .....	93
<b>Tablo 4.6. Cevapların ortalama ve standart sapma değerleri</b> .....	96
<b>Tablo 4.7. Açık uçlu sorulara verilen cevapların dağılımı</b> .....	98

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1. Bölgesel liman devleti kontrolü memorandumlarının dağılımı .....	24
Şekil 2.2. Paris MoU üye devletlerin dağılımı .....	27
Şekil 2.3. Tokyo MoU organizasyon yapısı .....	29
Şekil 3.1. Paris MoU denetim periyotları .....	53
Şekil 3.2. Siyah bayrak taşıyan gemiler için giriş yasağı uygulaması .....	57
Şekil 3.3. Excess faktör hesabı .....	58
Şekil 3.4. MEDSIS'ten alınan gemi durum örneği .....	67
Şekil 4.1. Güvenirlilik analizi sekmesi .....	93
Şekil 4.2. Frekanslar penceresi .....	94
Şekil 4.3. Bivariate korelasyon penceresi .....	97

## KISALTMA LİSTESİ

ABS	: American Bureau of Shipping.
BS MoU	: Black Sea Memorandum of Understanding (Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Anlaşması).
BV	: Bureau Veritas.
CCC	: Carriage of Cargoes and Containers (Kargo ve Konteyner Taşıma).
CCS	: China Classification Society.
CIC	: Concentrated Inspection Campaign (Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası).
CRS	: Croatian Register of Shipping.
DWT	: Deadweight Tonnage.
EMSA	: European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı).
FAL	: Facilitation Committee (Kolaylaştırma Komitesi).
FOC	: Flag of Convenience (Kolay Bayrak).
HTW	: Human, Training and Watchkeeping Standards (Eğitim ve Vardiya Standartları).
IACS	: International Association of Classification Societies (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği Birliği).
III	: Implementations of IMO Instruments (IMO Enstrümanları Uygulamaları).
ILO	: International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü).
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü).
IRS	: Indian Register of Shipping.
KR	: Korean Register of Shipping.
LR	: Lloyd's Register of Shipping.
MAB	: Member Advisory Board (Üye Danışma Kurulu).
Med MoU	: Mediterranean Memorandum of Understanding (Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Anlaşması).

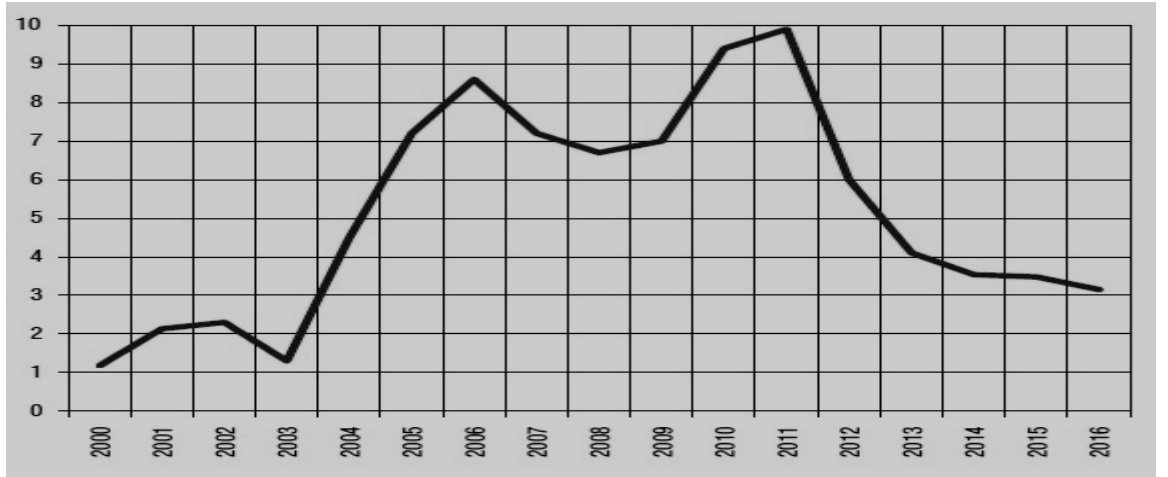
MEPC	: Marine Environment Protection Committee (Deniz Çevresini Koruma Komitesi).
MoU	: Memorandum of Understanding (Mutabakat Anlaşması).
MSC	: Maritime Safety Committee (Deniz Emniyeti Komitesi).
NCSR	: Navigation, Communication and Search and Rescue (Seyir, Haberleşme ve Arama Kurtarma).
NIR	: New Inspection Regime (Yeni Denetim Rejimi).
NKK	: Nippon Kaiji Kyokai.
PPR	: Pollution, Prevention and Response (Kirlilik Önleme ve Müdahale).
PRS	: Polski Rejestr Statkow.
PSC	: Port State Control (Liman Devleti Kontrolü).
RINA	: Registro Italiano Navale.
RMRS	: Russian Maritime Register of Shipping.
RP	: RINAVE Portuguesa.
SDC	: Ship Design and Construction (Gemi Dizayn ve İnşa).
SSE	: Ship Systems and Equipments (Gemi Sistem ve Ekipmanları).
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi).
TL	: Türk Loydu.
UNCLOS	: United Nations Convention On The Law of The Sea (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi).
USCG	: United States Coast Guard (Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği).
vb.	: ve benzeri.
vd.	: ve diğerleri.
vs.	: ve saire.



## 1. GİRİŞ

Günümüzde taşımacılığın çok önemli bir yüzdesi deniz yolu ile yapılmaktadır. Dünya ticaretinin büyük çoğunluğunun gemiler aracılığıyla yapıldığı bilinmektedir. 2016 yılında dünya ticaretinde deniz yolunun payı %84 olarak belirtilmektedir.<sup>1</sup> Deniz yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine nazaran maliyetinin az olması ve çok daha büyük miktarda yükün tek seferde taşınması gibi avantajlara sahip olması gün geçtikçe deniz yolu taşımacılığının öneminin artmasını sağlamaktadır.

**Tablo 1.1. Dünya deniz ticaret filosunun yüzdesel olarak yıllık değişim grafiği (2000-2016)**



Kaynak:[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere dünya deniz ticaret filosu sürekli olarak büyümektedir. 2010 ve 2011 senelerinde tavan yapan büyüme oranı son yıllarda düşüş gösterse de yükselişini sürdürmektedir. Gemi sayıları açısından büyüme oranı, tonaja oranla daha düşük olup yüzde 2,47 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum, ortalama gemi tonajlarındaki

<sup>1</sup> [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat\\_ek\\_2017.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf)

artışın göstergesi olarak yorumlanmaktadır. 1 Ocak 2017 itibarıyla dünya ticaret filosu toplam tonaj 1.86 milyar DWT olmak üzere 93.161 gemiden oluşmaktadır.<sup>2</sup>

Dünya deniz ticaretindeki süregelen artış, dünya taşımacılığının en önemli pay sahibi olan gemilerin emniyetli bir şekilde faaliyet göstermesini zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulmuş olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) başta olmak üzere ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) kuruluşları, getirmiş oldukları kurullarla deniz ve çevre emniyeti, gemide çalışma ve yaşam koşulları gibi konularda gemilere asgari standartlar getirerek bayrak ve kıyı devletlerine sorumluluklar yüklemiştir. Ancak, “Amoco Cadiz” gibi can kaybına ve ciddi boyutta çevre kirliliğine yol açan deniz kazalarından sonra Avrupa’da gemilerin daha etkili denetlenmesi düşüncesi oluşmuş ve bunun sonucunda dünyanın ilk bölgesel denetleme rejimi olan Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU) 1982 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Bu gelişme sonrası bölgesel anlaşmalar imzalanmaya devam etmiş olup günümüzde 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolü Anlaşması yürürlükte bulunmaktadır. Bunlar: Asya Pasifik Bölgesi (Tokyo MoU), Akdeniz (MED MoU), Latin Amerika Bölgesi (Acuerdo de Vina Del Mar MoU), Karayipler Bölgesi (Caribbean MoU), Hint Okyanusu (Indian Ocean MoU), Karadeniz Bölgesi (Black Sea MoU), Arap Körfezi (Riyadh MoU) ve Batı ve Orta Afrika Bölgesi (Abuja MoU)’dur. Ayrıca Amerika Birleşik Devletleri, Amerikan Sahil Güvenliği Kontrolü (United States Coast Guard) adıyla liman devleti kontrolleri yapmaktadır.

Ülkemiz, üyesi bulunduğu Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları (MoU) kapsamında limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere liman devleti kontrollerini yoğun bir şekilde gerçekleştirmektedir. Akdeniz MoU kapsamında 2015’te 1557, 2016’da 1528 ve 2017’de 1258 denetim gerçekleştirilmiştir.<sup>3</sup> Karadeniz MoU kapsamında ise 2015’te 397, 2016’da 374 ve 2017’de 401 denetim gerçekleştirilmiştir.<sup>4</sup> Bu denetimlerin sonucunda ise limanlarımızda toplam 480 adet gemi tutulmuştur. Bununla birlikte son üç senede limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı tekil gemi sayısı sırasıyla 5833, 5757 ve 5929

---

<sup>2</sup>[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

<sup>3</sup><http://www.medmouic.org/Advanced/TrouverAdv>

<sup>4</sup><http://www.bsmou.org/downloads/annual-reports/BSMOU%20AR-2016.pdf>

olup denetim oranlarımız 2015, 2016 ve 2017 yıllarında sırasıyla yaklaşık olarak %33, %33 ve %28 şeklinde gerçekleşmiştir<sup>5</sup>. Görüldüğü üzere, belirtilen sayılarda denetimleri gerçekleştirmek adına ciddi sayıda istihdam ve iş gücü gerekmektedir. Denetim hususundaki çabaların yerine ulaşması için denetlenecek gemilerin uygun, riskli gemiler arasından seçilmesi ve denetlenen gemilerde tespit edilen uygunsuzluklara ilişkin yerinde ve makul yaptırımların uygulanması gerekmektedir. Bu bağlamda, liman devleti kontrolü konusunda ilk ve en etkin bölgesel anlaşma olan Paris MoU uygulamalarının takibi büyük önem arz etmektedir.

Tezin ana amacı, liman devleti kontrolü (PSC) hususunda Paris MoU uygulamalarını ideal kabul ederek ülkemizde Akdeniz ve Karadeniz MoU kapsamında yürütülen uygulama farklılıklarını, ortak yanlarını ve eksikliklerini ortaya koymak, ülkemizde daha etkin ve verimli bir PSC mekanizması olması adına öneri ve tavsiyelerde bulunmaktır. Bu bağlamda, tezin ikinci bölümünde uluslararası deniz hukukunda devletin yetki alanları incelenerek bayrak devleti yetkisi, liman devleti yetkisi hususlarının üzerinde durulacak; deniz emniyeti kavramı ve deniz emniyeti ile ilgili uluslararası uygulamalar incelenecektir. Üçüncü bölümde ise ideal durum olarak kabul ettiğimiz Paris MoU uygulamaları incelenerek ülkemizin taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz MoU'ları kapsamında gerçekleştirilen uygulamalar açıklanacaktır. Bu bölümde, bahse konu memorandumların karşılaştırmalı analizi yapılacak ve bu konuda literatürde yer alan çalışmalardan faydalanılacaktır. Dördüncü bölümde ise dünyada çeşitli PSC rejimlerinde görev yapmakta olan liman devleti kontrolü görevlilerine yönelik hazırlanan anket çalışmasıyla analizler yapılacaktır. Beşinci bölümde, ülkemizde gerçekleştirilen liman devleti kontrolleri hususunda birtakım önerilere yer verilecek ve bu önerilerin Bakanlığımız için öneminden bahsedilecektir..

---

<sup>5</sup><https://atlantis.udhb.gov.tr/UMA/RTekilGemiSayisi.aspx>

## 2. DENİZ EMNİYETİ VE İLGİLİ ULUSLARARASI UYGULAMALAR

### 2.1. Deniz Emniyeti Kavramı

Gün geçtikçe deniz yolu taşımacılığının dünya ticaretindeki payı artmış ve günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 84'ünün gemiler vasıtasıyla sağlandığı bilinmektedir. Artan ticaret hacmi, beraberinde artan deniz yolu taşımacılığını getirmiştir. Bununla birlikte büyük ölçekli can ve mal kaybına, çevre kirliliğine neden olan deniz kazalarının görülmesi üzerine deniz emniyeti kavramı tartışılmaya başlanmıştır. Sonuç olarak asgari emniyet gereksinimlerini düzenlemek için uluslararası iş birliğine ihtiyaç duyulduğu kabul edilmiş; bu çabalar, deniz emniyeti konulu ilk uluslararası konferansın toplanmasına yol açmıştır. 1914'te yapılan ilk uluslararası konferanstan yaklaşık yarım yüz yıl sonra uluslararası denizcilik, başta ekonomik ve politik rahatsızlıklar nedeniyle önemli değişikliklerle karşı karşıya kalmıştır. Ayrıca bu dönem boyunca gemi sahiplerine finansal ve ekonomik avantajlar sağlayan kolay bayrak uygulaması<sup>1</sup> daha fazla ilgi görmüştür. Vorbach'a göre 1930'lu yıllarda 10'dan fazla ülkede faaliyet gösteren büyük denizcilik şirketlerinin, gemilerini Panama Bayrağı ile donattığına dair bilgiler bulunmaktadır (Vorbach, 2001). Aynı zamanda II. Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası ticarete ve deniz taşımacılığına olan talebin yüksek seviyelere ulaştığı, yeni kolay bayrakların ortaya çıktığı ve bazı bayrak devletlerinin kendi bayrağı altında faaliyet gösteren gemileri, farklı kurallara tabi tuttukları Vorbach tarafından vurgulanmıştır. Sonuç olarak birçok ülke tarafından emniyet, çevre kirliliği ve uluslararası deniz taşımacılığının verimliliğini artırmak için ekonomik ve ticari kaygıları olmayan uluslararası ortak bir otorite önerildiği Vorbach'ın yanı sıra çeşitli kaynaklarda da belirtilmiştir (Li ve Wonham, 2001; Stopford, 2009). 1948'de yapılan uluslararası konferansta kabul edilen bir sözleşme ile ana düzenleme organı olarak eski adıyla Hükümetler Arası Denizcilik İstişare Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) olarak adlandırılan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulmuştur. Birleşmiş Milletler altında kurulan başlıca

---

<sup>1</sup> flag of convenience

kurumlardan diğeri olan ILO'nun kuruluş tarihi ise 1919'dur. ILO, IMO'nun yanı sıra gemideki yaşam ve çalışma koşulları için minimum kurallar ve standartlar belirlemektedir (Stopford, 2009).

20. yüzyılda denizcilik sektörünün seyrini değıştiren önemli deniz kazaları meydana gelmiştir. Uluslararası kurumlar tarafından bu kazalar sonrasında alınan önlemler kısaca şu şekildedir: 1914'teki RMS TITANIC felaketi, gemide bulunması gereken can kurtarma ekipmanlarının asgari kriterlerinin düzenlenen ilk uluslararası deniz emniyeti konferansında gündeme getirilmesine neden olmuştur. Konferansta ayrıca, mevcut SOLAS sözleşmesinin ilk versiyonu tanıtılmıştır. 1934 yılında meydana gelen SS MORRO CASTLE felaketi, denizcilik dünyasının dikkatini gemide yangınla mücadele ve korunma ekipmanlarına odaklanmaya itmiştir. 1956'da SS ANDREA DORIA ve SS STOCKHOLM'un çarpışmasından sonra yeni eğitim ihtiyaçları ve seyir prosedürleri IMO tarafından gündeme getirilmiştir. 1967'deki MT TORREY CANYON felaketi, gemi kaynaklı kirliliklerin önlenmesi için ana sözleşmesi olan MARPOL'e ve STCW'ye giriş yapılması ile sonuçlanmıştır. MS HERALD OF FREE ENTERPRISE, EXXON VALDEZ ve SCANDINAVIAN STAR deniz kazaları, Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun (International Safety Management Code) kabul edilmesine neden olmuştur. 1994 yılındaki MS ESTONIA felaketi sonrasında hızlı kurtarma botları gereklilikleri SOLAS Sözleşmesine eklenmiştir. Ayrıca 20. yüzyılda MT EXXON VALDEZ, MS SCANDINAVIAN STAR ve MT ERIKA gibi 1990 Yağ Kirliliği Yasası ve Avrupa Birliği Erika Paketleri gibi bölgesel tedbirlerin alınmasına yol açan deniz kazaları bulunmaktadır.

20. yüzyıldaki gelişmeler analiz edildiğinde deniz emniyetinin temini açısından denizcilik dünyasının proaktif olmaktan ziyade daha çok gelişen olaylar sonrasında yeni önlemleri ortaya koyduğu sonucuna varılabilir (Knapp ve Franses, 2009). Psaraftis, denizcilik dünyasındaki düzenleyici önlemlerin, genellikle tek bir kazadan sonra anlık bir reaksiyon olduğunu vurgulamakta; ayrıca bu önlemlerin birçoğunun, operasyonel önlemler yerine teknik veya tasarımsal olduğunu belirtmektedir (Psaraftis, 2002). Öte yandan Stopford'a göre denizcilik endüstrisi, denizciliğın ekonomik ve finansal yönlerinin hemen hemen tüm unsurları ele alan kendi düzenleyici sistemini kurmuştur. Vorbach'a ve Stopford'a göre ise

denizcilik endüstrisi, mevcut düzenleyici rejimi deniz yolu taşımacılığının güvenliğini iyileştirmek adına genel olarak başarılı bulmaktadır (Stopford, 2009; Vorbach, 2001). Bununla birlikte IMO, güvenlik standartlarını iyileştirmek ve ilgili riskleri azaltmak için Resmi Emniyet Değerlendirmesi (Formal Safety Assessment) mekanizması rehberi tanımlayan MSC/Circ. 1023 (Maritime Safety Committee/Circular. 1023) ve (Marine Environment Protection Committee/Circular. 392) gibi önemli sirkülerleri 2002 yılında yayımlamıştır (IMO, 2016; Knapp ve Franses, 2009).

Güvenlik standartlarını tanımlamak için yapılmış olan bu çabalar, denizcilik endüstrisinin en karmaşık düzenleyici yapıya sahip olmasına neden olmuştur (Heij, Bijwaard, Knapp, 2010). Her biri protokoller, kodlar, kararlar, sirküler gibi diğer mevzuatlarla da bağlantılı olan 50'yi aşkın sözleşme bulunmaktadır. Psaraftis tarafından mevcut düzenleyici rejimin ana problemleri aşırılık, çakışmalar, tutarsızlıklar ve boşluklar olarak özetlenmektedir (Psaraftis, 2002). Örneğin, açıklanmamış veya çakışan durumları ortadan kaldırmak için IACS<sup>2</sup> ve IMO'nun bir araya gelerek aynı yorumları benimsediği durumlar hiç de azımsanmayacak seviyededir (IACS, 2016). Psaraftis'e göre bu tür sorunlar, sektörde rol oynayan aktör sayısının fazla olması ve ele alınan konuların çeşitliliğinden kaynaklanmaktadır (Psaraftis, 2002). Vorbach ve Psaraftis bu sorunların, standart altı gemilerin dünyaya yelken açmasına olanak tanıyan yetersiz kurallardan kaynaklandığını belirtmektedir. Ayrıca yaptırım gücü eksikliğinin, rekabetçiliğin azalmasına neden olduğuna inanmaktadır (Vorbach, 2001; Psaraftis, 2002).

Deniz emniyeti kavramını ortaya koyarken “standart altı gemi” kavramının da açıklanarak üzerinde durulması gerekmektedir. Standart altı gemi ifadesi, uluslararası sözleşmelerin gerekliliklerini yerine getiremeyen, deniz emniyeti ve çevre kirliliği konularında risk oluşturan gemileri tanımlamak için kullanılmaktadır. Tekne, makine, teçhizat veya emniyetli işletim konularında ilgili sözleşmelerde asgari standartların altında olunması durumunda veya gemi adamları ile donatımı, asgari gemi adamı donatım belgesinde olması gereken nicelikte veya nitelikte bulunmaması durumunda gemiler, standart altı gemi olarak

---

<sup>2</sup> International Association of Classification Societies

değerlendirilmektedir. Gemilerin standart altı olarak değerlendirilip değerlendirilmemesinde birtakım parametreler kullanılmış olup bunlar: geminin yaşı, tipi, işleten bilgisi, bayrak devleti, yetkilendirilmiş kuruluşu vb. olarak gösterilebilir (Eyigün, 2013).

Temel olarak deniz emniyetinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi adına uluslararası konvansiyonlarda yapılan çalışmalar veya yürürlüğe koyulan yeni sözleşmeler gibi uğraşlardaki amaç, bu tip gemilerin elimine edilmesi olarak ifade edilebilir. Vorbach'ın naklettiğine göre Akdeniz MoU anlaşması imzalandığında IMO Genel Sekreteri: “Liman devleti kontrolü, bayrak devletlerinin deniz emniyetini geliştirme ve deniz kirliliğini önleme çabalarına katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle IMO, bu liman devleti kontrolü çabalarına tamamıyla dahil olup standart altı gemi ve işletmecilerinin elimine edilmesi amacıyla deneyimlerini dünya çapında genişletmelidir.” (Vorbach, 2001). Bu tanımdan standart altı gemi ifadesinin sadece gemiler için değil ayrıca gemi işletmecileri için de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca sonraki bölümlerde ayrıntılı olarak inceleyeceğimiz liman devleti kontrolü uygulamalarının, bu gemileri elimine ederek deniz emniyetinin geliştirilmesi ve çevre kirliliğinin önlenmesi adına ortaya çıktığı da ifade edilebilir. Knapp ve Franses'e göre liman devleti kontrolleri, standart altı gemileri denizlerden elimine etmek için emniyet ağının son kaynağıdır (Knapp ve Franses, 2007).

## 2.2. Deniz Emniyeti ile İlgili Uluslararası Uygulamalar

Bir önceki bölümde deniz emniyetinin temini açısından 20. yüzyıldaki gelişmeler ışığında tarihsel gelişiminden bahsedilmiştir. Bu bölümde, deniz emniyetinin sağlanması adına rol oynayan aktörlerden bahsedilecektir.

**Tablo 2.1. Denizcilik sektöründe rol alan aktörler**

<b>Uluslararası Kuruluşlar (IMO, ILO)</b>	<b>Gemi İşletmecileri, sahipleri, yöneticileri</b>
<b>Bayrak Devleti</b>	Limanlar, Tersaneler
	Yetkilendirilmiş Kuruluşlar
<b>Liman Devleti</b>	Sigorta Şirketleri

Tablo 2.1’de görüleceği üzere çoğu durumda tanınmış kuruluşlar bayrak devletleri adına hareket etse de sağdaki sütundaki tüm ögeler, ticari ve finansal yönleri üzerinde duran ve kar odaklı aktörlerdir. Örneğin, şirketler daha az nitelikli mürettebat kullanarak ve gemiye daha az kaliteli ekipman sağlayarak ekstra kâr sağlayabilirler. Tanınmış kuruluşlar, IACS üyeleri tarafından kabul edilemeyecek standart altı gemileri klasları altına kaydedebilir. Sonuçta bir ticari yapı olan klas kuruluşlarının varlığı, müşterilerinden kazandıklarıyla ilişkilidir. Bu nedenle, daha fazla gemi ve şirket çekmek için yoğun rekabet halindedirler (Stopford, 2009). Özetle, Tablo 1’in sağ sütundaki unsurlarının temel amacının genellikle kazançlarını olabildiğince artırmak olduğu sonucuna varılabilir. Bu nedenle, hepsinin deniz ticaretinin güvenlik ve emniyet yönlerine gerekli dikkati gösteremeyeceğini belirtmek gerekmektedir.

Diğer taraftan, sol sütunda yer alan uluslararası örgütlerin (IMO ve ILO) ana görevi, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) ile deniz endüstrisinde düzenlemeler geliştirmek ve sürdürmektir (Stopford, 2009). Temel amacı, denizdeki emniyeti artırmak, deniz çevresini korumak ve üye devletlerin kararlarına dayanan asgari standartları geliştirmek ve düzenlemektir. Bununla birlikte bu uluslararası kuruluşlar, emniyet düzenlemelerinin uygulanması açısından sağ gruptaki unsurları denetlemek ve denetlemek için sınırlı bir yürütme gücüne sahiptir (Knapp ve Franses, 2009; Knapp ve Velden, 2009). Bu organizasyonların yaptırım güçlerinin yeteri kadar olmayışı deniz emniyetinin temini açısından eksiklik olarak değerlendirilmektedir.

Bayrak ve liman devletleri IMO’ya üye devletlerdir. Başlıca sorumlulukları, IMO ve ILO tarafından üretilen sözleşmeleri yürürlüğe koymak ve uygulamaktır (Stopford, 2009). Sözleşmeleri uygulamak için taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen ve izleyen etkili bir sistem oluşturmalıdır. Bununla birlikte bazı bayrak devletleri, sağ sütundaki unsurlarla benzer olarak kaynak yetersizliği ile ekonomik nedenlerden dolayı deniz emniyetini sağlamak için gereken önemi gösterememektedir. Bu durumun emniyet ağı içerisinde bir başka boşluk yarattığına birçok araştırmacı tarafından dikkat çekilmektedir (Li ve Zheng, 2008; Stopford, 2009; Bang, 2009; Fan, Luo ve Yin, 2014). Bu bölümde deniz emniyeti açısından ana unsurlara ilişkin giriş yapılmış; alt başlıklarda detaylı olarak incelenecektir.



### 2.2.1. IMO ve ILO Uygulamaları

IMO, daha önceki bölümde bahsedildiği üzere deniz yolu taşımacılığının büyümesi, denizde emniyeti tehdit eden felaketlerin yaşanması ve taşımacılıkta verimin artırılması gibi nedenler üzerine birçok ülkenin tarafsız, ekonomik ve ticari kaygıları olmayan uluslararası ortak bir otorite ihtiyacını dile getirmeleri sonucunda (eski adıyla IMCO) 1948 senesinde Geneva’da yapılan konferansta kuruluşu kabul edilmiş ve 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.<sup>3</sup> Sözleşmenin 1. maddesinde organizasyonun amacı, uluslararası ticaretle uğraşan deniz araçlarını etkileyen her türlü teknik konuyla ilgili uygulamalar alanında hükümetler arasında iş birliği mekanizmaları sağlamak; deniz emniyeti, seyrüsefer verimi, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünün sağlanması konularında uygulanabilir standartların benimsenmesini teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak tanımlanmıştır. IMO’nun ilk icraatı, deniz emniyeti açısından en önemli anlaşma olan SOLAS’ın (International Convention for The Safety of Life At Sea) yeni versiyonu olan SOLAS 60’ı kabul ederek uygulamaya koymak olmuştur. Ardından günümüze kadar birçok sözleşmeyi yürürlüğe koymuştur.<sup>4</sup>

Denizcilik sektöründe denizde yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi amacıyla uluslararası düzenleyici kuruluşlardan birisi de Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)’dur. 1920’den bu yana ILO, çalışma standartlarını belirlemek, politikalar geliştirmek ve tüm insanlar için uygun çalışmaları teşvik eden programlar hazırlamak için 187 üye ülkenin hükümetlerini, işverenlerini ve işçilerini bir araya getirmiştir<sup>5</sup>. ILO, denizcilik dünyasını en çok ilgilendiren sözleşme olan Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC)’yi 2006 yılında yürürlüğe koymuştur.

IMO’nun organizasyon yapısı incelendiğinde genel kurul, konsey ve beş ana komiteden oluştuğu görülmektedir. Bu komiteler: Deniz Emniyeti Komitesi, Deniz Çevresini Koruma

---

<sup>3</sup> IMO 1958 yılında IMCO adıyla yürürlüğe girmiş, 1982’de ismi IMO olarak değiştirilmiştir.

<sup>4</sup> <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

<sup>5</sup> <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>

Komitesi, Hukuk Komitesi, Teknik İşbirliği Komitesi, Kolaylaştırma Komitesi olarak adlandırılmaktadır. Ayrıca bu komiteleri destekleyen alt komiteler bulunmaktadır.<sup>6</sup>

#### **2.2.1.1. Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)**

Deniz Emniyeti Komitesi, organizasyonun en yüksek teknik organı olup üye ülkelerin tamamından oluşmaktadır. Görev alanı geminin seyir yardımcıları, gemi inşası ve teçhizatları ile donatılması, denizde çatışmayı önleme kuralları, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, emniyet prosedürü ve gereklilikleri, hidrografik bilgiler, seyir kayıtları ve deniz emniyeti ile ilgili herhangi bir hususu dikkate almak; güvenlik prosedürleri ve şartları, hidrografik bilgi, günlük defterleri ve seyir defterleri, deniz kazası araştırmaları, kurtarma ve deniz güvenliği ile doğrudan ilgisi olan her türlü hazırlığı yapmak olarak tanımlanmaktadır.

Komite, IMO Sözleşmesi ya da herhangi bir uluslararası belge tarafından veya herhangi bir uluslararası belge kapsamında kendisine atanabilecek veya organizasyon tarafından kabul edilen görevlerin başında kendisine verilen görevleri yerine getirmek için mekanizma sağlamaktadır.

Komite ayrıca, IMO Sözleşmesinin belirlediği görev alanına giren konularda toplantılar düzenleyerek Genel Kurul tarafından kabul edilebilecek emniyet ile ilişkili muhtemel tavsiye ve rehberleri yayımlar. Genişletilmiş MSC, SOLAS gibi konvansiyonlarda değişiklikler yapılması durumunda üye devletlerin yanı sıra ilgili konvansiyona taraf ülkelerin katılımıyla kararlar alır.

#### **2.2.1.2. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)**

IMO üye devletlerinin tamamının katılımıyla oluşan MEPC, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili olarak organizasyon bünyesindeki hususlara ilişkin

---

<sup>6</sup> <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>

karar vermeye yetkilidir. Özellikle sözleşmelerin kabulü veya üzerinde yapılacak değişikliklere ilişkin ve bunların etkin biçimde uygulanmasının sağlanmasıyla ilgili tedbirleri almaktan sorumludur.

#### **2.2.1.3. Hukuk Komitesi**

IMO'nun bütün üye ülkelerinden oluşmakta olup görevi, organizasyonun bütün yasal işlerini düzenlemektir. 1967 yılında meydana gelen Torrey Canyon felaketi sonrasında ortaya çıkan hukuki sorunlarla ilgilenmek için kurulmuştur.

#### **2.2.1.4. Teknik İşbirliği Komitesi**

Organizasyonun yürüttüğü veya paydaş olduğu teknik iş birliği projelerinin yürütülmesinden ve diğer teknik alanlarda olabilecek çalışmalardan sorumlu olup bütün üye ülkelerin katılımıyla oluşur.

#### **2.2.1.5. Kolaylaştırma Komitesi**

Bütün üye ülkelerin katılımından oluşmakta olup konseye bağlı olarak çalışır. IMO'nun uluslararası denizcilikte ülkelerin limanlarında gemi, personel ve yüklerle ilgili gereksiz formaliteler içeren uygulamalarını ve bürokrasilerini engelleyerek standart oluşturmak ana görevlerini oluşturmaktadır.

#### **2.2.1.6. Alt Komiteler**

Bütün üye ülkelere açık olan 7 alt komite, Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin çalışma alanlarında bu komiteleri destekler. Bu komitelerin isimleri: Vardiya Tutma ve Eğitim Standartları (HTW)<sup>7</sup>, IMO Enstrüman Uygulamaları (III)<sup>8</sup>, Seyir,

---

<sup>7</sup> Human Element, Training and Watchkeeping

Haberleşme ve Arama Kurtarma (NCSR)<sup>9</sup>, Kirlilik Önleme ve Müdahale (PPR)<sup>10</sup>, Gemi Dizayn ve İnşa (SDC)<sup>11</sup>, Gemi Sistem ve Ekipmanları (SSE)<sup>12</sup>, Kargo ve Konteyner Taşıma (CCC)<sup>13</sup> şeklindedir.

### 2.2.2. Bayrak Devleti Denetimi Uygulamaları

Bayrak devleti yetkisi, gemi üzerinde bayrağını taşıma hakkı veren devletin yetkili olması olarak tanımlanmaktadır. Bayrak devleti veya geminin tescil edilmesi kavramları aynı anlamda olup geminin uyrukluğunda bulunduğu devleti belirtmektedir (Churchill, 1999). Bayrak devleti, gemiyle ilgili hakların nerede nasıl uygulanabileceğini ve sorumluluk derecesini belirleyen unsurdur (Eyigün, 2013). UNCLOS'un 90. ve 91. maddelerine göre sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemilerine seyir yaptırma hakkına sahiptir. Ayrıca her devletin, kendi ülkesindeki gemilerin tescil şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları belirlemesi gerekmektedir ve bayrak çekme hakkını verdiği gemilere bununla ilgili belgeleri vermesi gerekmektedir. Sözleşmenin 92. maddesi, sözleşmede açıkça belirtilen istisnalar dışında gemilerin, tek bir devletin bayrağı altında seyretmesini zorunlu kılmıştır. Sözleşmenin 217. Maddesine göre ise bayrak devletleri, gerekli standartlara uymayan gemilerin seyir yapmasını yasaklar; sadece uluslararası gereklilikleri karşılayan gemilerine uluslararası formatta sertifika ve belge düzenler.

Sözleşmenin yukarıdaki maddelerinde bayrak devletlerinin yükümlüklerinden bahsedilse de sorumluluklar esas itibarıyla sözleşmenin 94. Maddesinde belirtilmekte olup aşağıda maddeler halinde sıralanmaktadır:

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

---

<sup>8</sup> Implementation of IMO Instruments( Eski adıyla FSI)

<sup>9</sup> Navigation, Communication and Search and Rescue

<sup>10</sup> Pollution, Prevention and Response

<sup>11</sup> Ship Design and Construction

<sup>12</sup> Ship System and Equipments

<sup>13</sup> Carriage of Cargoes and Containers

2. Her devlet özellikle,
  - a) Küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutacaktır;
  - b) Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabitleri ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacaktır.
3. Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde emniyeti sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri alacaktır:
  - a) Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği,
  - b) Uygulanabilir uluslararası metinleri gözönüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi,
  - c) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi.
4. Bu tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları içerecektir:
  - a) Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sömürücü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrisufer güvenliği gerektirdiği seyrisufer araç ve gereçlerinin bulunması,
  - b) Her geminin, özellikle manevra, seyrisufer, haberleşme ve makinaların kullanılması konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabitlere tevdi edilmiş olması ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinalarına ve donanımına göre yeter sayıda bulunmaları,
  - c) Kaptanın, gemi zabitlerinin, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın, denizde can kurtarmaya, çatmaların önlenmesine, kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına ve radyokomünikasyon hizmetlerinin idamesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri.
5. 3. ve 4. paragraflarda öngörülen tedbirleri alırken, her devlet, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak durumundadır.
6. Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devlet, olayları bayrak devletine rapor edebilir.

Böyle bir rapor alan bayrak devleti konuyu soruşturacak ve gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri alacaktır.

7. Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına malolan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredecektir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda iş birliğinde bulunacaklardır.<sup>14</sup>

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

Sözleşmede yer alan gereklilikler göz önüne alındığında bütün bayrak devletleri için tek tip uygulama metodu geliştirmek pek mümkün gözükmemektedir. Her bayrak devletinin operasyonel teknik açıdan ve kaynak bakımından farklı kapasiteleri olduğu gözden kaçırılmaması gereken bir olgudur. Örneğin, bazı bayrak devletlerinin uluslararası sefer yapan gemisi bulunmazken bazıları dünya filosunun önemli kısmını oluşturmaktadır. Bununla birlikte bahsedilen bazı bayrak devletlerinin böylesine büyük filoların kontrolünü sağlayabilecek yeterli insan kaynağı bulunmamaktadır. Bir başka nokta ise bazı devletlerinin yükümlülüklerini yerine getirme adına gereken önemi göstermedikleridir. Bu devletler tarafından daha az önem gösterilmesinin ilk sebebinin IMO gibi uluslararası kuruluşların yaptırım gücünün bulunmaması; ikinci sebebinin ise bu devletlerin yapmış oldukları

---

<sup>14</sup> [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

düzenlemelerdeki hatalardan veya eksikliklerden alıkoymak için genel olarak böyle bir mekanizmanın bulunmaması farklı kaynaklarda yaygın olarak savunulmaktadır (Psarftis, 2002; Knapp ve Franses, 2007; Gianni, 2008; Zwinge, 2011). Bu nedenle, denizde emniyeti sağlamak için asıl sorumluluk bayrak devletlerine ait olsa da bayrak devletleri, aynı zamanda bu gibi durumlarda deniz emniyeti açısından yasal boşlukların ve eksikliklerin kaynağıdır.

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

Öncelikle FOC'ler, kendi vatandaşı olmasa da sicillerine kayıt imkânı sunmaktadır. UNCLOS'un 91. maddesine göre, bayrak devleti ile gemi arasında gerçek bir bağlantı (genuine link) olmak zorundadır. Dolayısıyla FOC'lerin şartları sağlayıp sağlamadığına dair tartışmalar halen sürse de araştırmacıların büyük kısmı, gerçek bağlantı eksikliğinin, gemilerin genel olarak kontrolünün sağlanmasında büyük bir eksiklik yarattığını düşünmektedir (Shaughnessy ve Tobin, 2016). Uluslararası sözleşmelerin uygulanma derecesinin FOC'lerin varlığı nedeniyle bayrak devletleri arasında değişkenlik gösterdiği ve birçok geminin faaliyet gösterdiği süre boyunca ülkelerinin limanlarına uğrak yapmadıkları, birçok araştırmacı tarafından ileri sürülmektedir (Cariou, Mejia ve Wolff, 2007).

**Tablo 2.2. Bayrak devletlerinin tonaj bakımından sıralaması**

Sıra	Bayrak Devleti	Gemi Sayısı <sup>15</sup>	Dünya Genelindeki Gemi Sayısı Oranı (%)	Dünya Genelindeki DWT Oranı (%)	DWT Cinsinden Ortalama Gemi Tonajı	DWT Cinsinden 2016-2017 Değişimi (%)
1	Panama	8052	8,64	18,44	45.237	2,75
2	Liberya	3296	3,54	11,78	66.706	5,66
3	Marshall A.	3199	3,43	11,63	67.968	7,76
4	Hong Kong	2576	2,77	9,31	68.695	6,23
5	Singapur	3558	3,82	6,67	36942	0,21
6	Malta	2170	2,33	5,33	46297	5,14
7	Bahamalar	1440	1,55	4,29	56625	0,79
8	Çin	4287	4,60	4,21	20555	2,12
9	Yunanistan	1364	1,46	4,01	66999	1,60
10	İngiltere	1551	1,66	2,20	30495	10,42
27	<b>Türkiye</b>	<b>1285</b>	<b>1,38</b>	<b>0,44</b>	<b>8055</b>	<b>-3,83</b>

Kaynak: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf)

Yukarıdaki tabloda, dünya deniz ticaret filosunda tonaj bakımından en büyük pay sahibi 10 bayrak devleti sıralanmakta ve Türk Bayrağının konumu gösterilmektedir. Görüldüğü üzere dünya filonun yüzde 70'den fazlasını FOC'ler oluşturmaktadır. Türk Bayrağı ise listede, 27. sırada yer almış ve geçen seneye göre tonaj bazında %3,83'lük düşüş göstermiştir.

Diğer taraftan bir geminin sicil değiştirmesinde herhangi bir kısıtlama bulunmamasından dolayı gemiler kolaylıkla bayrak değiştirebilmektedir. Bu durum da emniyet ve güvenlik eksikliğine sebebiyet verebilmektedir (FAO, 2016; Zwinge, 2011). Sicil değişimine bir başka örnek ise geminin geçirmiş olduğu liman devleti denetimi sonucunda tutulduğunda gerçekleşir. Bunun sebebi, bazı bayrak devletlerinin kurallarının daha esnek oluşudur. Birçok PSC rejiminde denetim sonucu tespit edilen geminin tutuklanmasına sebep olan eksiklikleri giderilmediği takdirde geminin limandan ayrılmasına izin verilmemektedir. Ancak gemiler, uluslararası konvansiyonlarda bayrak devletinin takdirine bırakılan hususlar olması nedeniyle bu boşluktan, bayrak değiştirmek suretiyle faydalanabilmektedir. Bunun

<sup>15</sup> 100 gross tonaj ve üzeri



sebebi ise yinelemek gerekirse bazı bayrak devleti kurallarının diğerlerine kıyasla daha esnek oluşudur.

FOC'lerin, bayrak devleti olarak genellikle ulusal ve uluslararası kuralların gerekliliklerinin yerine getirilip getirilmediğini kontrol etmek ve izlemek için hemen hemen hiçbir organizasyon yapısı veya kaynağı bulunmamaktadır. Diğer taraftan belirtmek gerekir ki Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu'na göre emniyet yönetimi ve çevrenin korunmasına ilişkin olarak etkili bir politika oluşturmak, gemi işletmecilerinin ana sorumluluğundadır.

Denizcilik dünyasında önemli konvansiyonların çıkmasına veya önemli kararların alınmasına neden olan büyük deniz felaketlerinin FOC Bayraklı gemi kaynaklı oluşu, FOC'lerle ilgili endişelerin belki de kaynağı olarak gösterilebilir. Örnek olarak Marshall Adaları Bayraklı DEEPWATER HORIZON, Bahama Bayraklı MT PRESTIGE, Liberya Bayraklı MT TORREY CANYON, AMOCO CADIZ ve SEA EMPRESS, Malta Bayraklı MT ERIKA, St. Vincent Bayraklı MS HERALD OF FREE ENTERPRISE gemileri gösterilebilir. Bahsedilen FOC bayraklı gemiler, denizcilik sektöründe en kötü üne sahip gemiler arasındadır. Hepsi birer felakete sebep olmuş; hem deniz emniyetine hem de çevreye ciddi boyutta zarar vermiştir. Uluslararası düzenlemelerin birçoğu da bu kazalardan sonra kabul edilmiş veya görüşülmeye başlanmıştır. Shaughnessy ve Tobin'e göre deniz çevresine en büyük olumsuz etkiyi, FOC bayraklı gemiler vermiştir. Ayrıca FOC'ler, denizlerdeki petrol kirliliğinin ana nedenidir (Shaughnessy ve Tobin, 2016).

Bu bölümde, bayrak devletinin sorumlulukları UNCLOS Sözleşmesinde yer alan şekliyle belirtilmiş daha sonra ise deniz emniyetinin temin edilmesinde yaşanan eksikliklerden, aksaklıklardan ve boşluklardan bahsedilmiştir. Diğer taraftan IMO Sözleşmesinin bütün zorunlu gerekliliklerini kapsayan ve IMO'nun IMSAS (önceki adıyla VIMSAS) denetimlerinde ana rehber olarak kullanılan III Kod, bayrak devleti değerlendirmemizin tamamlanması açısından gerekli gözükmektedir.

Kod'a göre bayrak devletinin sorumlulukları aşağıda yer alan şekliyle özetlenmektedir:

- Taraf oldukları uluslararası sözleşmeleri, ulusal mevzuatlarına dahil ederek deniz ve çevre emniyetinin temin edilmesi açısından gerekli yaptırımları uygulamak;
- Bayrakları altındaki tüm gemilerin eksiksiz biçimde sertifikalandırıldığını, uygun sayıda ve yeterlilikte gemi adamıyla donatıldığını sağlamak; bu gerekliliklerin geminin hizmet süresi boyunca periyodik olarak kontrolünü sağlamak; bu şartları yerine getirebilmek için teknik, operasyonel ve araştırma kapasitesi açısından yeterli kaynağa sahip olmak;
- Gerçekleştirdikleri sörvey ve belgelendirme işlemlerini, teknik ve idari olarak yeterli kapasitede olan tanınmış kuruluşları yetkilendirmek suretiyle devretmek; yetkilendirme işleminden sonra periyodik olarak bu kuruluşların ulusal ve uluslararası gereklilikleri yerine getirip getirmediğini denetlemek;
- Bayrakları altındaki uluslararası kural ve standartları yerine getiremeyen gemilerin seyrine izin vermemek;
- Uluslararası konvansiyonlardaki İdarenin takdirine bırakılan konularda standartları ve gereklilikleri belirlemek;
- Sicilleri altındaki gemilerin PSC neticesinde tutulması sonucunda gemilerin söz konusu eksikliklere ilişkin sunduğu düzeltici önleyici faaliyetleri gözlemlemek;
- Niteliği ve deneyimi, Kod'un asgari gerekliliklerini karşılayan sörveyörler istihdam etmek; periyodik olarak tüm sörveyörlerin bilgi ve deneyimlerini geliştirmek ve güncelleştirmek;
- Deniz kazalarıyla ilgili soruşturmaları yürütmek için idari düzenlemeler yapmak, IMO'yu bilgilendirmek, kaza anında ilgili liman ve kıyı devletine gerekli bilgileri sunmak;
- Kuralların yerine getirilmesini teminen ceza ve yaptırımlar içeren etkin bir sistem kurmak;
- Gemilerinin tutuklanması durumunda tüm eksikliklerin giderilmesi adına ilgili liman devleti otoritesi ile iletişim halinde bulunmak.

### 2.2.3. Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

Bölüm 2.2.'de belirtildiği üzere denizde emniyetin sağlanması adına en önemli unsurlardan birisi de Liman Devleti Kontrolü (PSC) mekanizmasıdır. Bazı bayrak devletlerinin sorumluluklarını tam olarak yerine getiremediği, klas kuruluşlarının rekabet etmek adına eksiklik gösterdiği ortamda gemi sahipleri, ekonomik ve ticari kaygılar nedeniyle maliyetleri azaltma yoluna gitmiştir. Emniyet ağında oluşan bu aksaklıklar nedeniyle PSC mekanizması gelişmiştir (Harts, 2016). PSC, kavramsal olarak liman devleti tarafından uluslararası konvansiyonlar veya ulusal mevzuatlar kapsamında uygulanan aynı zamanda güç ve sorumluluk içeren bir kavramdır. PSC liman devletine, limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemileri denetleme ve uygun gördüğü takdirde bu gemileri tutuklama imkanı sunar. Liman devleti kontrolünün amacı, gemilerin yürürlükte bulunan uluslararası deniz emniyeti enstrümanlarının tamamına ve ulusal mevzuattaki yükümlülüklerle uygunluğunu sağlamaktır (Hare, 1997). Liman devleti yetkisi, çoğunlukla denetleme, takip ve sonuç olarak uyulması zorunlu kuralların ihlal edilmesi durumunda ceza veya yaptırım uygulanması konularında devletin gücüyle ilgilidir (Bang, 2009). Cuttler, PSC'yi gemi kaynaklı deniz kirliliği kapsamında incelemiştir; PSC'yi proaktif bir eylem olarak görerek eylemlerin, kazaların ve kirliliğin önüne geçilmesi adına önemine dikkat çekmiştir (Cuttler, 1995).

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

durumunun uygunluğunun test edildiği ve uluslararası kurallara uygun olarak donatıldığının ve işletildiğinin tespit edilmesi adına yapılan denetimlerdir.<sup>16</sup>

Bölüm 2.2.'de belirtildiği üzere UNCLOS Sözleşmesi, denizlerde emniyetin sağlanması adına ana sorumluluğu bayrak devletlerine vermiştir. 1970'li yıllardan önce birçok bayrak devletinin çeşitli nedenlerle bayrakları altındaki gemilere karşı yetkilerini kullanamadığı gözlemlenmektedir (Cariou vd, 2007; Bang, 2009; Fan vd, 2014). Ayrıca FOC'lerin bayrak devleti olarak kontrol mekanizması geliştirmek adına yeterli kaynaklara sahip olmadığı birçok araştırmacı tarafından dile getirilmektedir. Örneğin birçok gemi, bayrağını taşıdığı ülke limanlarına uğrak yapmadan servis ömrünü tamamlamaktadır. Birçok bayrak devletinin, gemilerinin kondisyonunu denetlemek adına ülkelerinin sınırları dışına personel gönderememesi nedeniyle bu ve benzeri durumlar, bayrak devletlerinin birtakım gemiler üzerinde yetkilerini kullanamamasının birer örneğini oluşturmaktadır.

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

Vorbach, standart altı gemileri elimine etmenin üç temel prensibe dayandığını belirtmektedir: "şeffaflık, öz düzenleme ve sanayi için teşvikler yaratma" (Vorbach, 2001). 1970'lere kadar belirtilen üç prensibin ikisinin varlığından bahsedebiliriz: "şeffaflık" ve "teşvik". Örneğin liman devletleri, standart altı gemilere dikat çekmek için şeffaflık prensibini

---

<sup>16</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>

kullanılmaktaydı. Amaç, bu gemilerin küresel piyasada büyümesinin önüne geçmektir. Bölgesel liman devleti kontrolleri rejimleri arasındaki bilgi paylaşımı da yine bu konuda örnek olarak gösterilebilir. Diğer taraftan deniz emniyetinin sağlanması konusuna önem gösteren gemi sahiplerine veya işletenlere teşvikler yaratılarak rekabette kendilerine önemli avantajlar sağlanmıştır. Bununla birlikte sektör, deniz emniyetini sağlamak için üçüncü bir prensibin yani öz düzenlemenin olması gerektiğinin farkına varmıştır.

PSC mekanizması, birçok araştırmacı tarafından çeşitli yönleriyle incelenmiştir. Odeke, PSC'nin uluslararası kural oluşturma konusunda sadece bir rolünün olmadığını düşünmekte; PSC'nin gemi işletmecileri ve gemileri tarafından kazanılan haksız ekonomik avantajları ortadan kaldıran bir araç haline geldiğini savunmaktadır (Odeke, 2006). Li ve Zheng'e göre PSC'nin görevi, standart altı gemileri tespit ederek gemi kazalarını engellemektir (Li ve Zheng, 2008). Vorbach, standart altı gemilerin faaliyetini engellemek amacıyla PSC'yi, endüstrinin "iç düzenleme" işlevinin bir reaksiyonu olarak tanımlamaktadır. Yine, yürürlükteki kuralların uygulanmasındaki eksiklikleri kapatmak adına emniyetin sağlanması açısından PSC'yi dördüncü araç olarak belirtmektedir (Vorbach, 2001). Örneğin, bir bayrak devleti sorumluluğunu tam olarak yerine getirmediğinde, bir şirket daha fazla kâr sağlamaya çalışıp gemilerini asgari standartları tam olarak karşılayamayacak seviyede donattığında, gemilerini nitelikli veya eğitilmiş olmayan personelle donattığında veya gemilerini tersanede asgari standartlara uymayan teçhizatlarla donatması durumlarında PSC, bu tip eksiklikleri denetlemek ve tespit etmek için son mekanizma olarak değerlendirilmektedir. Bu sayede PSC mekanizması, sistemdeki boşlukları ve haksız rekabet avantajlarını azaltmak için başka bir amaca da sahiptir (Knapp ve Franses, 2007). PSC, bayrak devletlerinin veya özel denizcilik şirketlerinin uluslararası sözleşmelerdeki zorunlu yükümlülüklerini yerine getirmediği durumlara tepki ve aynı zamanda kontrol mekanizmasıdır (Cariou vd., 2007). Li ve Zheng, PSC'nin emniyet ağının son unsuru olarak denizcilik sektörüne girdiğini belirtmektedir (Li ve Zheng, 2008). Knapp ve Franses'e göre ayrıca deniz kazası olma riskini de azaltmaktadır (Knapp ve Franses, 2007). Li ve Zheng, 1973-2003 yılları gemi kazalarının her yıl ortalama %5 azaldığını ifade etmektedir (Li ve Zheng, 2008). Özetle PSC ile deniz emniyetine ve gemi kaynaklı çevre kirliliğinin engellenmesine önemli ölçüde katkı sağlandığı, standart altı

gemilerin sağlamış olduğu haksız rekabet avantajlarının ortadan kaldırıldığı konusunda literatürde ortak bir düşünce mevcuttur.

Batı Avrupa’da bulunan birkaç denizcilik idaresi tarafından “Hague Mutabakatnamesi” 1978 yılında geliştirildi. Bu kuruluş, genel anlamda gemideki yaşam ve çalışma koşullarının ILO Konvansiyonu No.147’e uygun olarak uygulanması konusunda faaliyet göstermiştir. Ancak bahse konu mutabakatname Mart 1978’de yürürlüğe girmek üzereyken “AMOCO CADIZ” isimli petrol tankerinin karaya oturması sonucu Fransa kıyılarında büyük çapta petrol kirliliği meydana gelmiştir. Bu olay, deniz emniyetine ilişkin çok daha katı kurallar getirilmesi için Avrupa’da güçlü bir siyasi destek bulmuş ve insanların tepkisine yol açmıştır. Bu baskılar sonucunda kapsam genişletilerek denizde emniyetin sağlanması, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, gemide yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi konuları mutabakata eklenmiştir. Ardından Paris’de 14 Avrupa ülkesinin katılımıyla düzenlenen toplantıda Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Paris MoU) Ocak 1982 yılında imzalanarak 1 Temmuz 1982 yılında yürürlüğe girmiştir<sup>17</sup>. Bu memorandum, daha önce de belirtildiği üzere ilk bölgesel liman devleti kontrolü rejimi olma özelliği taşımaktadır. 1982’de Paris MoU kurulduktan sonra, denizcilik endüstrisi ve özellikle kural koyucular, PSC’nin sadece bayrak devleti uygulamalarındaki boşlukları doldurmak için bir mekanizma olmadığını aynı zamanda standart altı gemilerin tespitinde de etkin bir rol oynadığını gözlemlemiştir (IMO, 2016a). Sonrasında IMO’nun, Kasım 1991’de Res.<sup>18</sup>A.682 (17) sayılı “Gemi ve Atıklarının Kontrolünde Bölgesel İşbirliği” kararı ile uluslararası standartların iyileştirilerek standart altı gemilerin elimine edilmesi, bu sayede deniz emniyetinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi uğraşlarına önemli katkılar sağlanması adına tüm dünyada 1982 yılında Avrupa Bölgesinde kurulan Paris MoU örnek alınarak bölgesel liman devleti denetimi rejimleri kurulması önerilmiştir. Bölgesel iş birliğinin arkasındaki ana fikir, standart altı gemilere daha etkin biçimde odaklanmak ve aynı bölgede fakat farklı ülke limanlarına uğrak yapan gemilerin denetimi için liman denetimi görevlilerine fazladan iş yükü getirmemenin yanı sıra denetimlerin tamamlanması için belirli zamana ihtiyaç duyulmasından dolayı bu

---

<sup>17</sup> <https://www.parismou.org/about-us/history>

<sup>18</sup> Resolution: karar

konuda gemilerin gereksiz yere beklemesinin önüne geçmektir.<sup>19</sup> IMO, daha sonra PSC uygulamalarının dünya genelinde ortak olmasını sağlamak için PSC Prosedürleri Rehberi'nin ilk versiyonunu yayımlamıştır. 6 Aralık 2017 tarihinde kabul edilen ve şu an yürürlükte olan IMO Res. A.1119 (30) söz konusu prosedürlerin son halini içermektedir. Bu gelişmeler ışığında bölgesel anlaşmalar imzalanmış olup halihazırda 9 adet bölgesel PSC rejimi bulunmaktadır. Aşağıdaki listede rejimlerin isimleri, kapsadığı coğrafi bölge ile birlikte sıralanmaktadır:

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

Bu 9 adet bölgesel PSC rejimlerine ilave olarak kendi ulusal kanunları ve uluslararası anlaşmalar doğrultusunda Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği Kontrolü (USCG), liman devleti kontrollerini kendi bölgesinde yürütmektedir.

---

<sup>19</sup> <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

Şekil 2.1. Bölgesel liman devleti kontrolü memorandularının dağılımı



Kaynak:URL-1

Yukarıda, PSC rejimleri coğrafi olarak bölgelere ayrılmış olsa da bazı liman devletlerinin birden fazla memoranduma üye olmasından dolayı istisnalar mevcuttur. Örneğin Rusya Federasyonu Paris, Karadeniz ve Tokyo MoU üyesidir. Türkiye, hem Akdeniz hem Karadeniz MoU; Kanada, Tokyo ve Paris MoU; Romanya ve Bulgaristan, Karadeniz ve Paris MoU üyesidir. Birden fazla memoranduma üye olmanın önemi, kontrolleri gerçekleştirirken ortaya çıkmaktadır. Bazı liman devletleri, bütün limanlarında denetimlerini her iki memorandum prosedürlerini takip ederek gerçekleştirirken bazıları, memorandumları liman bazında ayırarak bu denetimleri gerçekleştirmektedir. Örneğin Türkiye, Akdeniz kıyısındaki limanlarda Akdeniz MoU kapsamında denetimler gerçekleştirirken Karadeniz kıyısındaki limanlarda Karadeniz MoU kapsamında denetimlerini gerçekleştirir. Yine Rusya, limanlarını Karadeniz, Paris ve Tokyo MoU limanları olarak bölümlere ayırmıştır. Diğer taraftan Bulgaristan, Romanya ve Malta gibi ülkeler, denetimlerini tüm limanlarında, tabi oldukları memoranduların her ikisine göre gerçekleştirir.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Malta, Paris ve Akdeniz MoU üyesidir.



Teorik olarak, PSC denetimlerini gerçekleştirmek için tek tip yaklaşımın inşa edilmiş olması beklenebilir çünkü yürürlükte bulunan sözleşmeler, gemilerin aynı asgari standartlar taşıması gerektiğini belirtse de uygulama bu şekilde olmamaktadır. Bu bakımdan liman devleti kontrolü gerçekleştirecek olan ülkenin sözleşmelere taraf olup olmama konusu önem taşımaktadır. Liman devleti, limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı bir gemide kendi taraf olmadığı sözleşmeden dolayı eksiklik tespit edemez ve gemiyi bu sebeplerle alıkoymaz. Diğer taraftan her memorandumun kendi prosedürlerini yürütürken farklı iç dinamikleri bulunmaktadır. Çünkü her memorandumun üye sayısı farklı olmakla birlikte bu üyeler, teknik ve operasyonel açıdan farklı kapasitelere sahip olmaktadır. Üye ülkelerden toplanan yıllık katkı payı dahi rejimler arasında farklılık göstermektedir. Ayrıca siyasi nedenler, bazen MoU içindeki iş birliği kalitesini de etkileyebilmektedir. Bu nedenle bazı memorandumlarda özel uygulamalar olmasına rağmen her memorandum kendi mutabakat zaptını ve ilgili kuralları oluşturmuştur.

Bu bölümde, bütün memorandumlara ilişkin kısa bilgilendirmeler yapılacaktır. Paris MoU ile Akdeniz ve Karadeniz MoU uygulamaları üçüncü bölümde detaylı olarak inceleneceğinden bu bölümde kısaca bahsedilecektir.

### **2.2.3.1. Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Paris MoU)**

Memorandumun tarihsel gelişimi incelendiğinde 1978 yılında Batı Avrupa denizcilik otoriteleri tarafından oluşturulan Hague Memorandumu, memorandumun ilk basamağını oluşturmaktadır. Hague Memorandumu, esas olarak ILO Sözleşmesinde şart koşulan gemide çalışma ve yaşam koşullarını kapsamaktaydı. Ancak memorandumun yürürlüğe girdiği 1978 yılının Mart ayında “Amaco Cadiz” isimli süper tankerın karaya oturması sonucu ciddi bir petrol sızıntısı yaşanmış, Fransa (Brittany) kıyılarında büyük ölçüde çevre kirliliğine sebebiyet vermiştir. Bu deniz felaketi, deniz emniyeti hususunda daha sıkı kurallar için Avrupa’da siyasi ve toplumsal olarak güçlü baskılara sebep olmuştur. Bu baskı sonucunda ise memorandumun kapsamı genişletilerek:

- Denizde can emniyeti,
- Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi,
- Gemide yaşama ve çalışma koşulları,

konuları memorandum kapsamına eklenmiştir.

Ardından Paris’de 14 Avrupa ülkesinin katılımıyla düzenlenen toplantıda Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Paris MoU) Ocak 1982 yılında imzalanarak 1 Temmuz 1982 yılında yürürlüğe girmiştir. Halihazırda memorandumun 27 üyesi bulunmaktadır. Bu ülkeler: Belçika, Kanada, Hırvatistan, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Litvanya, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu, Slovenya, İspanya, İsveç, İngiltere, Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Letonya, Malta ve Romanya’dır.<sup>21</sup>

Memorandum, misyonunu standart altı gemi operasyonlarını harmonize sistem içerisinde yürütülen liman devleti kontrolleri vasıtasıyla engellemek olarak ifade etmektedir. Yıllık 18000’den fazla denetimin gerçekleştirildiği bölgede gemilerin emniyet, güvenlik ve çevre standartları ile gemi personelinin çalışma ve yaşam koşullarının uluslararası standartları sağladığını temin etmek amacıyla denetimler yapılmaktadır.

Paris MoU sekreteryası, Hague/Hollanda’da bulunmakta olup üye devletler ve Memorandum Danışma Kurulu tarafından yönetilmektedir. Bilgi işlem sistemi (THETIS) ise merkezi Lizbon/Portekiz’de bulunan Avrupa Deniz Emniyet Ajansı (EMSA) bünyesinde bulunmaktadır.

---

<sup>21</sup><https://www.parismou.org/about-us/organisation>

Şekil 2.2. Paris MoU üye devletlerin dağılımı



Kaynak: <https://worldmaritimeneews.com/archives/91240/paris-mou-ready-for-enforcement-of-mlc/>

Memorandumun yürütücü organı, 27 üye ülke ve Avrupa Komisyonu temsilcilerinden oluşan Liman Devleti Kontrolü Komitesidir. Gerektiğinde daha sık aralıklarla toplandığı durumlar olsa da genellikle yılda bir kez toplanmaktadır. Komite, önem payı daha yüksek teknik konulara odaklanmak için kendisine destek vermek adına MoU Danışma Kurulu (MAB)'ı ve Teknik Değerlendirme Grubu (TEG)'i oluşturur.

Paris MoU, bölgesel PSC rejimleri arasında en etkin rejim olarak gösterilebilir. Bölgede, 2016 yılında yayımlanan yıllık rapor verilerine göre 17840 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş olup bunlar arasında 9288 gemide eksiklik tespit edilmiştir. Denetimler neticesinde toplam 41857 eksiklik<sup>22</sup> tespit edilmiş ve 683 gemi tutuklanmıştır. Ayrıca 2016 yılında 20 adet geminin Paris MoU limanlarına girişinin yasaklandığı yine yıllık raporda belirtilmiştir.<sup>23</sup>

Diğer taraftan Paris MoU yıllık raporlarında son üç senenin denetim ve tutulma verilerine dayanarak bayrak devletleri siyah, gri ve beyaz liste olarak sınıflandırılmaktadır. Beyaz listede 42, gri listede 19, siyah listede ise 12 bayrağın bulunduğu listelerde Türk Bayrağı, 2008 yılında geçmeye hak kazandığı beyaz listedeki yerini korumaktadır. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU limanlarındaki denetim/tutulma oranı Tablo 2.3'te belirtilmektedir.<sup>24</sup>

**Tablo 2.3. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU Limanlarındaki denetim/tutulma verileri**

Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Oranı (%)
2015	391	24	6,13
2016	415	21	5,06
2017	327	14	4,28

Kaynak: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

Üçüncü bölümde, memorandum kapsamındaki uygulamalar ayrıntılı olarak irdeleneceğinden bu bölümde yüzeysel olarak bahsedilmekle yetinilmiştir.

### 2.2.3.2. Asya ve Pasifik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Tokyo MoU)

Liman Devleti Kontrolü konusuna ilişkin olarak Asya Pasifik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Tokyo MOU), 1 Aralık 1993 tarihinde imzalanarak 1 Nisan 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. Tokyo MoU'nun 20 üyesi (Avustralya, Kanada, Şili, Çin Halk

<sup>22</sup> Tespit edilen 41857 eksilikten 3769 adet eksiklik tutulmaya gerekçe olarak gösterilmiştir.

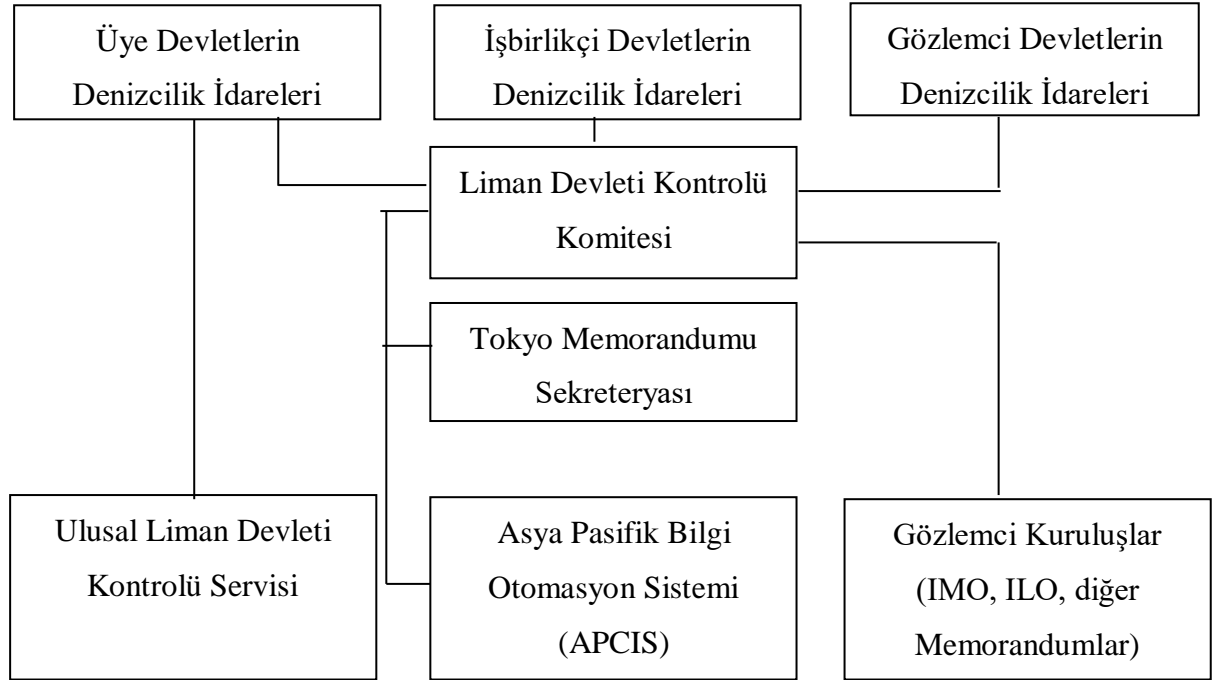
<sup>23</sup> <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN16.pdf>

<sup>24</sup> Paris MoU 2017 Yıllık Raporu henüz yayımlanmadığından 2017'ye ait veriler kesinlik taşımamaktadır.

Cumhuriyeti, Fiji Adaları, Endonezya, Hong Kong, Japonya, Güney Kore, Malezya, Marshall Adaları, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Peru, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam) bulunmakta olup 1 ülke (Panama) işbirlikçi üye, 4 ülke (Kuzey Kore, Makao, Solomon Adaları, Tonga Krallığı) ve Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği) de gözlemci üye pozisyonundadır. Ayrıca IMO, ILO, Paris MoU, Vina Del Mar MoU, Hint Okyanusu MoU, Karadeniz MoU ve Riyadh MoU gözlemci organizasyon olarak toplantılara iştirak sağlayabilmektedir.

Memorandumun ana amacı, üye ülke limanları arasında seyir yapan yabancı bayraklı gemilerde denizde can emniyeti, yönetim, emniyet, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ile gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının sözleşmelere uygunluğunun kontrolünün sağlanması konularında üye ülkeler arasında harmonizasyonun, iletişimin ve koordinasyonun sağlanmasıdır. Memorandum, ana hatlarıyla Liman Devleti Kontrolü Komitesi, Sekreteryası ve Asya Pasifik Bilgi Otomasyon Sistemi (APCIS) bölümlerinden oluşmaktadır. Sekreteryası, Japonya'da; bilgi işlem merkezi ise Rusya'da bulunmaktadır.

**Şekil 2.3. Tokyo MoU organizasyon yapısı**



Liman Devleti Kontrolü Komitesi, memorandumla üye ülkelerin her birinin temsilcilerinden oluşturulmaktadır. Komite, üye ülkelerin yanı sıra işbirlikçi ve gözlemci üye temsilcilerinin (oy hakkı olmaksızın) katılımıyla faaliyetlerini sürdürür. Komite, memorandum kapsamına girmekte olan belirli görevleri gerçekleştirir. Eğitim ve seminerler, denetimlerle ilgili uygulamalar, prosedürlerin harmonizasyonu ve tutulmalarla ilgili uygulamaları içeren gerekli destekleri sağlar. Memorandum çerçevesinde yürütülen denetimlerle ilgili olarak temel prensipler geliştirir ve bunları günceller. Bilgi değişimi için prosedürleri geliştirir ve günceller. Memorandumun etkinliği ve işleyişi ile ilgili diğer konuları gözetim altında tutar.<sup>25</sup>

Sekreteryaya, Liman Devleti Kontrolü Komitesine ve diğer toplantılara sekreterlik hizmeti sunar. Liman devleti kontrolü görevlileri için eğitim programları ve seminerleri organize eder. Bölgedeki liman devleti kontrolü denetimlerinin verilerinin araştırmasını ve analizini yürütür. Katılımcı otoriteler için liman devleti kontrolüne ilişkin bilgi toplar ve dağıtımını yapar. Teknik yardım sağlanması hususunda yardımda bulunur.

Asya Pasifik Bilgi Otomasyon Sistemi (APCIS), liman devleti kontrolü konusunda bilgi değişimi sağlanması amacıyla kurulmuştur. Bölge limanlarında denetlenecek yabancı bayraklı gemilerin seçiminde veya seçilen gemilerin denetlenmesine destek olmak için gerekli bilginin denizcilik otoritelerine sunulması, bölgede liman devleti denetimlerine ilişkin uygulamalarda etkin bir bilgi alışverişi sağlamak, görevleri arasındadır.

Memorandum, denetimlerde dikkate alınacak ilgili enstrümanları belirlemiş olup bu enstrümanlar:

- Uluslararası Yükleme Hattı Üzerine Konvansiyon (LL) 1966, ve onun 1988 Protokolü değişikliği (LoadLine 66/88),
- Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konvansiyonu (SOLAS), 1974, ve onun 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88),

---

<sup>25</sup> <http://www.tokyo-mou.org/organization/>

- Uluslararası Gemiden Kaynaklanan Kirliligi Önleme Konvansiyonu, 1973, ve 1978 Protokolü tarafından yapılan düzeltme ve değişikliği (MARPOL 73/78),
- Uluslararası Gemi Adamları Vardiya Tutma, Sertifikalandırma ve Eğitimi Konvansiyonu, 1978 değişikliği (STCW 1978),
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972, (COLREG 1972),
- Uluslararası Gemi Tonajı Ölçme Konvansiyonu, 1969 (TONNAGE 1969),
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Konvansiyonu, 1976 (ILO Konvansiyonu no.147),
- Denizde Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006),
- Uluslararası Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme ve 1992 değişikliği (CLC, 1969),
- Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS, 2001),
- Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM, 2004)

şeklindedir.<sup>26</sup>

Tokyo MoU, PSC uygulamalarını Paris MoU'ya benzer biçimde yürütmektedir. Bölgesel PSC rejimleri arasında Paris MoU'dan sonra ikinci büyük öneme sahiptir. Bölgede, 2016 yıllık rapor verilerine göre 31678 adet gemi denetimi gerçekleştirilmiş; bunlar arasında 18943 gemide eksiklik tespit edilmiş ve 1090 gemi tutuklanmıştır. Ayrıca bölge limanlarına uğrak yapan gemilerin %71'inin denetlendiği yine yıllık raporda belirtilmiştir.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> <http://www.tokyo-mou.org/doc/Memorandum%20rev17.pdf>

<sup>27</sup> <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN16.pdf>

**Tablo 2.4. Türk Bayraklı Gemilerin Tokyo MoU Limanlarındaki denetim/tutulma verileri**

Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Oranı (%)
2015	53	1	1,89
2016	45	2	4,44
2017	44	3	6,81

Diğer taraftan Tokyo MoU yıllık raporlarında son üç senenin denetim ve tutulma verilerine dayanarak Bayrak Devletleri siyah, gri ve beyaz liste olarak kategorilendirilmektedir. Türk Bayrağı, 2011 yılında kazandığı gri listedeki yerini korumakta olup 2016 yıllık raporuna göre beyaz liste sınırında yer almaktadır. Türk Bayraklı gemilerin Tokyo MoU limanlarındaki denetim/tutulma oranı Tablo 2.4'te; Türk Bayrağının gri listedeki konumu ise Tablo 2.5 'te gösterilmektedir.<sup>28</sup>

**Tablo 2.5. Tokyo MoU 2016 yıllık raporda gri listede yer alan bayrak devletleri**

Bayrak Devleti	Denetim 2014-2016	Tutulma 2014-2016	Siyah- Gri Limiti	Gri- Beyaz Limiti	Excess Faktör
İsveç	64	2	8	1	0,18
Hindistan	241	12	24	10	0,15
Suudi Arabistan	119	4	13	3	0,07
Filipinler	610	33	54	32	0,05
Kurakao	64	1	8	1	0,05
Kuveyt	65	1	8	1	0,04
İsviçre	108	3	12	3	0,03
<b>Türkiye</b>	<b>149</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>0,02</b>
Tayvan, Çin	327	15	31	15	0,01

Kaynak: <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN16.pdf>

<sup>28</sup> Tokyo MoU 2017 Yıllık Raporu henüz yayımlanmadığından 2017'ye ait veriler değişiklik gösterebilmektedir.



### **2.2.3.3. Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Acuerdo de Vina del Mar)**

Liman Devleti Kontrolüne ilişkin Latin Amerika Bölgesi Anlaşması, Güney Amerika Denizcilik İdareleri arasında Küba, Meksika, Panama tarafından bölgesel İşbirliği için etkili ağ 6. toplantısının 5 nolu kararı ile 5 Kasım 1992 tarihinde Şili’de kabul edilmiştir. Sözleşme aslen Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Meksika, Panama, Peru, Uruguay ve Venezuela arasında imzalanmış olup sırasıyla 1995 yılında Küba, 2000 yılında Bolivya, 2001 yılında Honduras, 2012 yılında Guatemala ve Dominik Cumhuriyetinin katılımıyla Latin Amerika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşmasının üye sayısı 15’e ulaşmıştır.

Denetimler, liman devletleri tarafından yetkilendirilen nitelikli personeller tarafından gerçekleştirilir. Denetim, aşağıdakilerin kontrolüyle başlamaktadır:

- Emniyet sertifikaları ve gemiye ait dökümanlar,
- Journaller, Gemiadamı Asgari Donatım Belgesi,
- Gemi personeli yeterlilik sertifikaları,
- Geminin genel kondisyonunu belirlemek amacıyla genel kontrol.

Gemide bulunması gereken sertifikalar bulunmuyorsa veya ciddi eksiklikler tespit edilirse detaylı bir denetim gerçekleştirilir. Eksiklikler can, mal veya çevre emniyeti için bir risk teşkil ediyorsa gemi tutuklanır ve gemi kaptanı, limandan ayrılmadan önce denetimde tespit edilen eksiklikleri giderir. Ayrıca, geminin bayrak devleti bilgilendirilir.

Memorandumun amacı, bölgede çalışmakta olan standart altı gemilerin tespit edilerek barındırdığı potansiyel risklerden korunmak niyetiyle:

- Her liman devleti, limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin %20’sini denetler;
- Yolcu gemileri, tehlikeli mal taşıyan gemiler veya dökme yük gemileri dışındaki gemiler, önceki denetimlerden kalan eksikliği bulunmuyorsa altı aylık süre zarfında ikinci kez denetime tabi tutulmaz;

- Limanlar arasında haksız rekabetin önüne geçmek için geminin bayrağı dikkate alınmaksızın tüm gemilere eşit muamele yapılır

şeklinde özetlenmektedir.<sup>29</sup>

#### **2.2.3.4. Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (MED MoU)**

Liman devleti kontrolüne ilişkin olarak Akdeniz Memorandumu 8 devletin (Türkiye, Cezayir, Tunus, GKRY, İsrail, Mısır, Fas, Malta) temsilcileri tarafından 1997 yılında imzalanmıştır. 1997 yılında Lübnan, 1999 yılında ise Ürdün anlaşmayı imzalayarak üye ülke sayısı 10'a ulaşmıştır. Bölgesel antlaşmanın sekreteryası İskenderiye/Mısır'da olup bilgi işlem merkezi Kazablanka/Fas'da bulunmaktadır. Akdeniz MoU'nun hedeflenen denetim oranına göre her devletin, limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin %15'i oranında denetim yapma yükümlülüğü bulunmaktadır. Türkiye'nin üye olduğu ilk liman devleti kontrolü antlaşmasıdır.

Diğer memorandumlarda olduğu gibi yürütücü organ, Liman Devleti Kontrolü Komitesidir. Komite, üye devletlerin katılımıyla oluşmaktadır. Ayrıca IMO, ILO, Avrupa Komisyonu ve Komitenin uygun gördüğü diğer organizasyonlar gözlemci üye olarak oy hakkı olmaksızın komiteye katılım sağlayabilir. Genellikle yılda bir kez toplanan komitenin başkanı, en fazla art arda 3 kez olmak üzere üye devletlerin oyu ile seçilir. Memorandumda, ayrıca Yönetim Danışma Kurulu (MAB)<sup>30</sup> yapısı bulunmaktadır. MAB'ın, 1 üyesi Paris ve Akdeniz Memorandumlarından her ikisine de üye olan devletler arasından olmak şartıyla toplam 4 üyesi bulunmaktadır. Bu üyeler, alfabetik sırayla seçilecek olup görev süresi 3 yıldan fazla olamaz. Görevi, komitede görüşülmek üzere öneriler getirmektir (Med MoU, 2017).

---

<sup>29</sup><http://alvm.prefecturanaval.gob.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=1456636342173&pagename=CIALA%2FPPage%2FtemplateSeccionCiala>

<sup>30</sup> Member Advisory Board

Ülkemizde, limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere Akdeniz Memorandumu kapsamında liman devleti kontrolleri gerçekleştirilmektedir. Mısır ile beraber en fazla denetimi gerçekleştirerek bölgede en etkin ülkelerden birisi konumundadır. Üçüncü bölümde, memorandum kapsamındaki uygulamalar ayrıntılı olarak irdeleneceğinden bu bölümde yüzeysel olarak bahsedilmekle yetinilmiştir.

#### **2.2.3.5. Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (BS MoU)**

Liman devleti kontrolü konusundaki ana prensiplerde ortak bir anlayışla 6 Karadeniz devleti (Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna) tarafından 2000 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir. PSC rejiminin ana amacı aşağıda özetlenmektedir:

- Her üye devletin ulusal düzeyde bir PSC sistemi geliştirmesi;
- Kararlaştırılmış ilgili enstrümanların gemilerin kontrolü esnasında gözetilmesi;
- Ortak PSC prosedürlerinin denetim esnasında uygulanması;
- Standart altı gemilere yönelik denetimlerin harmonize ve koordine biçimde gerçekleştirilmesi;
- Üye devletler arasında kapsamlı bilgi alışverişinin sağlanması.

Memorandum: Liman Devleti Kontrolü Komitesi, Liman Devleti Kontrolü Sekreteryası, Karadeniz Bilgi Sistemi (BSIS)'ten oluşmaktadır. Sekreteryası Türkiye'de; BSIS ise Rusya'da yer almaktadır.<sup>31</sup> Memorandumun ana yapısı Liman Devleti Kontrolü Komitesidir. Azerbaycan Cumhuriyeti, Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği, IMO, ILO, Paris MoU, Akdeniz MoU, Abuja MoU, Riyadh MoU, Karadenizin Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu memorandumun gözlemci üye devletleri veya organizasyonlarıdır.<sup>32</sup> Komite, denetim faaliyetlerini ve uygulama boyutunu gözlemler ve kontrol eder. Sekreteryası, hiçbir denizcilik idaresine veya organizasyonuna bağlı olmaksızın komite tarafından idare edilir.

---

<sup>31</sup> <http://www.bsmou.org/about/>

<sup>32</sup> <http://www.bsmou.org/contacts/observers/>

Komite, adına düzenlenecek toplantıların sekreterlik hizmetlerini yürütür. BSIS ise liman devleti denetimleri özelinde bilgi alışverişi sağlamak adına kurulmuştur.

Ülkemizde, limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere Karadeniz Memorandumu kapsamında liman devleti kontrolleri gerçekleştirilmektedir. Türkiye, Rusya Federasyonu ile beraber en fazla denetimi gerçekleştirmektedir. Üçüncü bölümde, memorandum kapsamındaki uygulamalar ayrıntılı olarak irdeleneceğinden bu bölümde yüzeysel olarak bahsedilmekle yetinilmiştir.

#### **2.2.3.6. Karayipler Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması**

Karayip Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması, Karayip Denzinde bulunan 9 ülke tarafından 1996 yılında imzalanmıştır. Günümüzde memorandumun 17 üyesi ve 1 kısmi üyesi bulunmaktadır. Bu ülkeler: Antigua ve Barbuda, Aruba, Bahamalar, Barbados, Belize, Cayman Adaları, Küba, Curaçao, Fransa, Grenada, Guyana, Jamaika, Hollanda, Saint Kitts ve Nevis, Saint Lucia, Surinam, Trinidad Tobago, Bermuda, Surinam, Cayman Adaları, Trinidad ve Tobago ve Saint Vincent ve Grenadines ( kısmi üye) şeklindedir. Anguilla, Bermuda, İngiliz Virgin Adaları, Dominik Cumhuriyeti, Haiti, Sint Maarten, Turks ve Cacao Adaları gözlemci üye ülkeler; IMO, ILO, Paris MoU, Vina Del Mar MoU ve Amerikan Sahil Güvenliği gözlemci organizasyonlardır. Sekreteryaya, Liman Devleti Kontrolü Komitesi ve Karayip Denizcilik Bilgi Merkezinden oluşmaktadır. Komite, diğer memorandumdaki yapılardan farklı olarak Teknik Çalışma Grubu ve Ekonomik ve İdari Çalışma Grubu olmak üzere iki gruba bölünmüştür. Bu grupların altında ihtiyaç doğması durumunda alt gruplar oluşturulabilmektedir.

Sekreteryaya, memorandumun planlama ve idari kanadını oluşturmakta olup 2002 yılından beri Jamaika'da bulunmaktadır. Karayip Denizcilik Bilgi Merkezi, liman devleti kontrolü sonuçlarının raporlanması, arşivlenmesi ve bölgede bilgi alışverişinin kolaylaştırılması için 2005 yılında kurulmuş olup Surinam'da yer almaktadır.

Bölgede denetimler, memorandum tarafından belirlenen prensipler doğrultusunda gerçekleştirilir. Denetimlerde ana amaç, gemilerin uluslararası sözleşmeler ve standartlar bakımından deniz ve çevre emniyeti, güvenlik, gemide çalışma ve yaşam koşulları ve gemiadamı sertifikasyonu ve niteliği bakımından uygunluğunun sağlanmasıdır. Üye devletlerin, limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin %15'ini denetleme yükümlülüğü bulunmaktadır.<sup>33</sup>

### **2.2.3.7. Batı ve Orta Afrika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Abuja MoU)**

Abuja Liman Devleti Kontrolü Anlaşması, Nijerya'da düzenlenen toplantıda 16 Afrika ülkesi tarafından imzalanarak Ekim 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Günümüzde üye devletlerin sayısı 22'ye ulaşmıştır. Bu üyeler: Angola, Benin, Namibya, Yeşil Burun Adaları, Kongo, Ekvatorial Gine, Gambiya, Gana, Gine, Liberya, Moritanya, Kamerun, Nijerya, Senegal, Sierra Leone, Güney Afrika, Gabon, Togo, Fildişi Sahili, Gine Bisse, Gambiya ve Togo'dur. Üye devletlerin yanı sıra gözlemci üye ülke ve organizasyonlar bulunmaktadır. Bunlar: Mali, Burkina Faso, Paris MoU, Tokyo MoU, Latin Amerika, Akdeniz, Karadeniz, Hint Okyanusu, Riyadh ve Karayip Memorandumları, Orta ve Merkez Afrika Denizcilik Örgütü, IMO, ILO, Rusya Federasyonu, Asya Pasifik Denizcilik Bilgi ve Danışmanlık Hizmetleri, Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) şeklindedir. Sekreteryaya ve bilgi işlem merkezi Nijerya'da bulunmaktadır. Üye devletlerin ülke limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin %15'ini denetleme yükümlülüğü bulunmaktadır.

### **2.2.3.8. Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrolü Anlaşması**

1 Nisan 1999 yılında yürürlüğe giren Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrolü Anlaşmasının günümüzde 19 üyesi bulunmaktadır. Bu üyeler: Avustralya, Eritre, Fransa, Hindistan, İran, Kenya, Maldivler, Mauritius, Umman, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan, Tanzanya, Yemen, Bangladeş, Mozambik, Myanmar, Seychelles, Comoros ve gözlemci üye ülke olarak Etiyopya şeklindedir. Üye ülkelerin yıllık denetleme yükümlülüğü, ülkelerin

---

<sup>33</sup> [http://www.caribbeanmou.org/docs/annual\\_report\\_2016.pdf](http://www.caribbeanmou.org/docs/annual_report_2016.pdf)

kendi limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin %10'u olarak belirlenmiştir. Sekreteryaya ve bilgi işlem merkezi Hindistan'da yer almaktadır.<sup>34</sup>

### **2.2.3.9. Arap Körfezi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Riyadh MoU)**

Arap Körfezi Liman Devleti Kontrolü Anlaşması Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri ülkelerinin katılımıyla düzenlenen toplantıda Haziran 2004 yılında imzalanmıştır. Memorandum, Körfez Bölgesi deniz yetki alanlarında emniyetli, güvenli ve verimli denizcilik faaliyetlerini sağlama adına kurulmuştur. Memorandum, Liman Devleti Kontrolü Komitesi, Sekreteryaya ve Riyadh Bilgi Merkezi olmak üzere 3 ana bölümden oluşmaktadır. Komite, diğer memorandumlarda olduğu üzere memorandumun yürütme organı olup 6 üye ülke temsilcilerinin katılımıyla yılda 1 kez toplanmaktadır. Memorandumun sekreteryaya ve bilgi işlem merkezi Umman'da yer almaktadır. Ülkelerin, kendi limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin %10'unu denetleme yükümlülüğü bulunmaktadır.<sup>35</sup>

### **2.2.3.10. Amerika Birleşik Devleti Sahil Güvenliği (USCG)**

Amerika Birleşik Devletleri, liman devleti denetimi konusunda herhangi bir bölgesel PSC rejimine taraf değildir. ABD'deki liman devleti denetimi, milletlerarası sözleşmelere ve Federal mevzuata uyum bakımından Amerika Birleşik Devleti Sahil Güvenliği tarafından yürütülmektedir. Kuruluşun ilk zamanlarında ABD limanlarındaki yabancı gemileri yalnızca çok önemli ve açık ihlallerde tutuklayan Amerikan Sahil Güvenliği'nin bu yaklaşımı zaman içerisinde değişikliğe uğramış ve sonrasında sıkı bir denetim sistemi getirilmiştir. 1994 yılında düzenlenen Birleşik Devletler Kongresinde, ülkeye gelen yabancı bayraklı gemilerin sayısının hayli yüksek olması nedeniyle su yollarının, limanların ve deniz çevresinin emniyeti için standart altı gemilerin elimine edilmesi adına önlemler alınması kararlaştırılmıştır. Kongre, USCG'yi standart altı gemilerin ABD sularından temizlenmesi için bir program

---

<sup>34</sup> <http://www.iomou.org/moumain.htm>

<sup>35</sup> <https://www.riyadhmo.org/aboutmoutext.html>

geliştirmesi ve bu program sonucu elde edilen yıllık raporları sunması konusunda görevlendirmiştir (Okur, 2008).

Birleşik Devletler Sahil Güvenliği'nin görevi, deniz emniyeti ve güvenliğini sağlamak olarak ifade edilerek 6 temel görev programı belirlenmiş olup bunlar: deniz hukuku uygulamaları, denizde müdahale, deniz koruması, denizcilik ulaşım yönetimi sistemi, denizde güvenlik operasyonları ve savunma sistemleridir. Görüldüğü üzere, USCG'nin PSC haricinde güvenlik uygulamaları gibi önemli yetkileri bulunmakta olup bu tez çalışmasında sadece PSC ve güvenlik uygulamaları incelenecektir.

USCG, dünyada gemi trafiğinin en yüksek olduğu bölgelerden birisini kontrol etmektedir. Bu kontroller, emniyet ve güvenlik kontrolleri olarak iki gruba ayrılmaktadır. USCG 2016 yıllık raporunda bölgeye 2016 yılı içerisinde 81000'i aşkın gemi ziyareti olduğu belirtilmektedir. Yaklaşık olarak 18000 gemi, emniyet ve güvenlik kontrollerine tabi tutulmuş bunun sonucunda 8 tanesi güvenlik olmak üzere 111 geminin alıkonulduğu yine yıllık raporda belirtilmektedir (USCG, 2016).

**Tablo 2.6. USCG denetim ve tutulma verileri**

<b>Bölge</b>	<b>Gelen Gemi Sayısı</b>	<b>Emniyet Denetimi Sayısı</b>	<b>Emniyet Tutulması</b>	<b>Güvenlik Denetimi Sayısı</b>	<b>Güvenlik Büyük Kontrol Tedbirleri</b>
<b>1</b>	7333	1011	0	948	0
<b>5</b>	7696	851	9	873	0
<b>7</b>	24139	1646	27	1365	1
<b>8</b>	24337	3405	42	3315	7
<b>9</b>	2462	173	0	169	0
<b>11</b>	8627	1003	9	957	0
<b>13</b>	4353	903	10	868	0
<b>14</b>	1502	255	6	203	0
<b>17</b>	1428	143	0	120	0
<b>Toplam</b>	81877	9390	103	8818	0

Kaynak: USCG, (2016).

Amerikan Sahil Güvenliği, denetim yapılacak gemilerin belirlenmesinde kendine özgü bir gemi hedefleme sistemi kullanmaktadır. Gemilerin denetimi yapılmadan önce beş kategoriye ayrılmış risk değerlendirmesi matrisine göre hesaplanan risk puanlarına göre gemilerin öncelikli olarak denetlenip denetlenmeyeceği hususu belirlenmiş olmaktadır.

ABD Sahil Güvenliği, Tablo 2.7’de görüleceği üzere risk değerlendirmesi yaparken gemilerin uluslararası emniyet ve çevre koruma standartlarına uygunluğu açısından gemi sahiplerini ve işletenlerini, bayrak devletlerini, klas kuruluşlarını, geminin geçirmiş olduğu denetim kayıtlarını ve geminin tipi ve yaşı gibi özelliklerini dikkate almaktadır.

**Tablo 2.7. USCG hedefleme matrisi**

I	II	III	IV	V
Gemi İşleteni	Bayrak Devleti	Klas Kuruluşları	Denetim Geçmişı	Gemi Özellikleri
<b>5 Puan</b> Gemi sahibi, işleteni veya kiracısı	<b>7 Puan</b> Bayrak devletinin bayrağı altındaki gemilerin tutulma oranı, bölgedeki tüm denetimlerde gerçekleşen tutulma oranının 2 katı veya üzerindeyse	<b>Öncelik I</b> Tutulma oranı % 2 ve üzerindeyse	<b>Öncelik II</b> Bölgeye ilk defa gelmiş olması veya son 12 ay içerisinde denetim kaydının bulunmaması	<b>4 Puan</b> Genel Kargo, Ro-Ro Kargo, Yolcu Gemisi
	<b>2 Puan</b> Bayrak devletinin bayrağı altındaki gemilerin tutulma oranı, bölgedeki tüm denetimlerde gerçekleşen tutulma oranıyla bu tutulma oranının 2 katı arasında ise	<b>5 Puan</b> %1= Tutulma oranı < % 2	<b>Her biri 5 Puan</b> Son on iki ayda alıkonulan, limana giriş izni verilmeyen ya da limandan çıkarılan gemiler	<b>2 Puan</b> DökmeYük Gemisi, Dondurulmuş Yük Taşıyan Gemi
		<b>3 Puan</b> % 0,5 < Tutulma oranı <% 1	<b>Her biri 1 Puan</b> Son on iki ayda emniyetle ilgili konulara ilişkin olarak işletimi kısıtlanan gemiler, kaza geçirmiş gemiler, denizde ihlalde bulunan gemiler	<b>1 Puan</b> Petrol Tankeri veya Kimyasal Tanker
		<b>0 Puan</b> Tutulma oranı %0,5’in altındaysa		<b>Gemi Yaşı</b> 0-4 – 3 puan 5-9 – 2 puan 10-14 0 puan 15-19 + 3 puan 20-24 + 5 puan 25 ve üzeri + 7 puan

Kaynak: USCG, (2016).



Amerikan Sahil Güvenliği, bayrak devletlerini, son 3 yılda kendi gemilerinin tutulma oranı, bölgedeki genel tutulma oranından daha yüksek bir orana sahipse ve gemileri son 3 yılda birden çok kez tutulmuşsa hedefleme sistemine dahil etmektedir. Puanlama açısından son 3 yıldaki veriler göz önüne alınarak bayrak devletinin bayrağı altındaki gemilerin tutulma oranı, bölgedeki tüm denetimlerde gerçekleşen tutulma oranıyla bu tutulma oranın 2 katı arasında ise gemi, bayrak devletinden dolayı 2 puan almaktadır. Yine son 3 yıldaki veriler göz önüne alınarak bayrak devletinin bayrağı altındaki gemilerin tutulma oranı, bölgedeki tüm denetimlerde gerçekleşen tutulma oranının 2 katı veya üzerindeyse gemi, bayrak devletinden dolayı 7 puan almaktadır. Tablo 2.8'de görüleceği üzere Türk Bayrağı, 2014-2016 yılları arasında %3.16 tutulma oranı ile genel ortalama olan %1.63'ün üzerinde ve bu oranın 2 katı olan %3.26'nın altında yer alarak hedefleme matrisinde 2 puanlık kısımda bulunmaktadır.

**Tablo 2.8. PSC hedefleme matrisinde 2 puan alan bayrak devletleri**

<b>Bayrak Devletleri</b>	<b>2014-2016 Tutulma Oranı</b>
Antigua Barbuda	% 2,74
GKRY	% 2,82
Yunanistan	% 2,19
Panama	% 2,31
<b>Türkiye</b>	<b>% 3,16</b>

Kaynak: USCG, (2016).

Klas kuruluşunun klası altındaki gemilerin son 3 yıldaki performansına göre değerlendirme yapılmaktadır. Bu gemilerin yaşadıkları klasla ilişkili tutulma oranı:

- %2 ve üzerinde ise öncelikli denetlenecek gemiler arasına girmekte,
- %1 ile %2 arasında ise 5 puan almakta,
- %0.5 ile %1 arasında ise 3 puan almakta,
- %0.5'den az ise 0 puan almaktadır.

Klas kuruluşlarıyla ilişkili tutulma oranını içeren liste, her sene ABD Sahil Güvenliği tarafından yıllık raporda yayımlanmaktadır. Türk bayraklı gemilerin test, sörvey, onay ve belgelendirme hizmetlerini yerine getirmek için Bakanlığımız tarafından 18 Ocak 2017 tarihli

Gemiler için Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş klas kuruluşları %0.5 tutulma oranının altında kalarak iyi bir performans sergilemiştir.<sup>36</sup>

ABD Sahil Güvenliği tarafından son on iki ayda tutulan gemi sahipleri ve işletenlerinin listeleri yapılmakta ve bu listeler her ay güncellenmektedir. ABD limanlarında bu listede bulunanlar tarafından sahip olunan veya işletilen ve son on iki ayda birden fazla tedbir uygulanan gemiler, liman devleti denetiminde daha öncelikli olmaktadır. Listede bulunan gemi sahiplerine ve işletenlerine hedefleme matrisinde 5 puan verilmektedir (Okur, 2008).

Son on iki ayda alıkonulan, limana giriş izni verilmeyen ya da limandan çıkarılan gemiler 5 puan, son on iki ayda emniyetle ilgili konulara ilişkin olarak işlemini kısıtlanan gemiler 1 puan, son on iki ayda kaza geçirmiş gemiler 1 puan, son on iki ayda denizle ilgili ihlalde bulunan gemiler 1 puan almaktadır. Son on iki ayda liman devleti denetiminden geçmemiş gemiler ve ABD'ye ilk kez gelen gemiler ikinci öncelikli gemi durumuna gelmektedir.

Petrol ve kimyasal madde tankerleri ile gaz tankerleri 1 puan, dondurulmuş kargo ile dökme yük gemileri 2 puan, genel kargo gemileri 4 puan, ro-ro kargo gemileri 4 puan, araç taşıyan gemiler ve günlük çalışan veya ferry tip gemiler dahil olmak üzere yolcu gemileri 4 puan almaktadır. Geminin yaş durumuna göre puan eklemesi ya da çıkarılması yapılmaktadır. 0-4 yaş arası gemilerden 3 puan çıkarılmakta; 5-9 yaş arası gemilerden 2 puan çıkarılmaktadır. 10-14 yaş arası gemilerin puanları sabit kalmaktadır. 15-19 yaş arası gemilere 3 puan eklenmekte; 20-24 yaş arası gemilere 5 puan eklenmekte; 25 yaş ve üstü gemilere ise 7 puan eklenmektedir.

Yukarıda açıklaması yapılan puanlama neticesinde, gemiler 3 gruba ayrılmaktadırlar: Birinci Öncelikli Gemiler, İkinci Öncelikli Gemiler ve Öncelikli Olmayan Gemiler.

---

<sup>36</sup> Bakanlığımız tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlar arasında olan Türk Loydu (TL) ilgili listede bulunmamaktadır.

ABD Sahil Güvenliği'nin hedefleme matrisine göre denetimde birinci öncelik verilecek gemiler Őunlardır:

- hedefleme matrisinde 17 veya daha fazla puanı olanlar veya
- geminin denize elveriŐliliđini etkileyebilecek bir deniz kazası geçirmiş gemiler veya
- bir limanın ABD Sahil Güvenlik Liman Kaptanı tarafından, liman veya evre için potansiyel tehlike içeren gemiler veya
- %2 ve üstü bir tutulma oranına sahip bir klas kuruluşu tarafından klaslanan gemiler.

Denetimde birinci öncelikli gemilerin limanlara giriŐleri, ABD Sahil Güvenliği tarafından denetleme yapılıncaya kadar kısıtlanabilmektedir.

ABD Sahil Güvenliği'nin hedefleme matrisine göre denetimde ikinci öncelik verilecek gemiler Őunlardır:

- Hedefleme matrisinde 7 ve 16 arasında puan alan gemiler veya
- ABD limanlarında daha önceki bir denetimde düzeltmesi gereken eksiklik tespit edilmiş gemiler veya
- nceki on iki ayda ABD Limanlarına uğrak yapmamıŐ veya ABD Sahil Güvenliği tarafından PSC yapılmamıŐ gemiler.

Denetimde ikinci öncelikli gemilerin kargo operasyonları veya yolcu indirme bindirme iŐlemleri, Bölge Komutanı veya ABD Sahil Güvenliği Liman Kaptanı tarafından geminin liman için evre ve emniyet bakımından risk oluŐturduđuna karar vermesi durumunda kısıtlanabilmektedir. ABD Sahil Güvenliğinin hedefleme matrisinde 6 ve 6'nın altında puan alan gemiler, öncelikli olmayan gemilerdir. Bu gemilerin emniyet ve evre bakımından düşük risk taşıdığı kabul edilmektedir. Bu gemiler, ABD Sahil Güvenliği tarafından rastgele seçim süreci sonucunda seçilip denetlenebilmektedir.

“Derece DüŐürme Klozu” uyarınca denetimde birinci öncelikli ya da ikinci öncelikli gemiler kategorisinde bulunan bir gemi ABD Sahil Güvenliği tarafından son altı ay içerisinde liman devleti denetiminden geirilmıŐ ve önemli bir eksiklik tespit edilmemişse Bölge Komutanı, geminin öncelik derecesini, öncelikli olmayan gemiler kategorisine indirebilmektedir. Gemi, böylece seçim havuzuna eklenebilmektedir.

### 3. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ KONUSUNDA AKDENİZ, KARADENİZ ve PARİS MoU UYGULAMALARININ KARŞILAŞTIRILMASI

#### 3.1. Liman Devleti Kontrolü Konusunda Paris MoU Uygulamaları

Paris MoU’da denetimler, aşağıda belirtilmekte olan ilgili enstrümanlar doğrultusunda üç ayrı denetim türünde gerçekleştirilmektedir: başlangıç denetimi, detaylı denetim, genişletilmiş denetim. Bu ilgili enstrümanlar:

- Uluslararası Yükleme Hattı Üzerine Konvansiyon (LL) 1966, ve onun 1988 Protokolü değişikliği (LoadLine 66/88),
- Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konvansiyonu (SOLAS), 1974, ve onun 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88),
- Uluslararası Gemiden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Konvansiyonu, 1973, ve 1978 Protokolü tarafından yapılan düzeltme ve değişikliği (MARPOL 73/78),
- Uluslararası Gemi Adamları Vardiya Tutma, Sertifikalandırma ve Eğitimi Konvansiyonu, 1978 değişikliği (STCW 1978),
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972, (COLREG 1972),
- Uluslararası Gemi Tonajı Ölçme Konvansiyonu, 1969 (TONNAGE 1969),
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Konvansiyonu, 1976, ve 1996 değişikliği (ILO Konvansiyonu no.147),
- Denizde Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006),
- Uluslararası Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme ve 1992 değişikliği (CLC, 1969),
- Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS, 2001),
- Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKERS, 2001),

- Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM, 2004)

şeklindedir (Paris MoU, 2017).

Bahse konu uluslararası enstrümanların büyük çoğunluğuna ülkemiz taraf olmakla beraber SOLAS 1988 Protokolüne, CLC 196 Sözleşmesine ve AFS 2001 Sözleşmesine henüz taraf değildir.

Başlangıç denetim türünde geminin sertifikaları, belgeleri ve genel durumu, uluslararası kural ve standartlara uygunluk bakımından kontrol edilir. Başlangıç denetimi sırasında geminin genel kondisyonu veya ekipmanı, personelin çalışma ve yaşam şartları vb. bakımından geminin ilgili enstrümanlarda belirtilen gereklilikleri taşımadığına dair açık gerekçeler tespit edildiği takdirde denetim görevlisi denetimi, detaylı denetime dönüştürebilir. Genişletilmiş denetim ise denetim türleri arasında en kapsamlı denetim türü olup gemide aşağıda belirtilmekte olan kontrollerin yapılmasından oluşmaktadır:

- Sertifikalar,
- Yapısal durum,
- Su geçirmezlik durumu,
- Acil durum sistemleri,
- Radyo iletişimi,
- Kargo operasyonu ve ekipmanları,
- Yangın emniyeti,
- Alarmlar,
- Çalışma ve yaşam kondisyonu,
- Seyir ekipmanları,
- Can kurtarma ekipmanları,
- Tehlikeli mallar,
- Ana ve yardımcı makineler,
- Çevre emniyeti.

### 3.1.1. Paris MoU Yeni Denetim Rejimi

Paris Memorandumunun 2009 yılında İzlanda'da düzenlenen komite toplantısında kabul edilen Yeni Denetim Rejimi (NIR)<sup>37</sup>, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)<sup>38</sup> tarafından geliştirilmiştir. NIR, ayrıca Avrupa Komisyonunun Liman Devleti Kontrolü Direktifinin (2009/EC/16) ana unsurunu oluşturmaktadır.<sup>39</sup> NIR ve direktif, aslında MT ERIKA felâketinden sonra Üçüncü Deniz Emniyeti Paketi'nin bir parçasıdır. Ana hedef ise standart altı gemilere daha iyi odaklanmanın yanı sıra AB limanlarındaki denetleme kapsamının artırılmasıdır (Russo, 2010). Yeni denetim rejimi öncesinde %25 olan üye devletlerin denetim sorumluluğu, yeni rejim sonrası bölgeye uğrak yapan gemilerin %100'ünü denetlemek olarak yükseltilmiştir (Rodriguez ve Piniella, 2011 ).

#### 3.1.1.1. Gemi Risk Profili

Gemilerin genel özellikleri ve geçirmiş olduğu liman devleti denetimlerinden yola çıkılarak yapılan hesaplama neticesinde gemiler, yüksek riskli gemiler, standart riskli gemiler ve düşük riskli gemiler olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır. Gemilerin risk puanları, EMSA tarafından geliştirilen THETIS tarafından günlük olarak hesaplanmaktadır. Risk puanını etkileyen geçmiş liman devleti denetimleri açısından yapılan değerlendirmede geminin son üç yıllık performansı dikkate alınmaktadır.

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

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

---

<sup>37</sup> NIR: New Inspection Regime

<sup>38</sup> EMSA: European Maritime Safety Agency

<sup>39</sup> <http://www.emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html>

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

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

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

kuruluşunun yüksek performanslı olması ve Paris MoU üye devletlerinin en az birisi tarafından tanınmış olması gerekmektedir.<sup>40</sup>

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

### 3.1.1.1.1. Şirket Puanı Hesaplanmasında Eksiklik İndeksi

Şirket puanı, birkaç ayrı formülün hesaplanması sonucunda elde edilmektedir. Formüller, eksiklik ve tutulma göstergeleri olmak üzere iki faktörden oluşmaktadır. Eksiklik indeksinin hesaplanması yapılırken her ISM eksiklik maddesi 5 puan olarak değerlendirilirken diğer eksiklik maddeleri 1 puan olarak değerlendirilmektedir. Eksiklik indeksi, şirkete ait tüm gemilerin eksikliklerinin toplam puanlarının, tüm gemilerin son 36 ay içerisindeki denetim sayısına oranıdır. Bu oranın, Paris MoU limanlarında tespit edilen yine son 36 ay içerisindeki tüm denetimler sonucu belirlenen orana göre durumu belirlenir.

**Tablo 3.1. Şirket eksiklik indeksi matrisi**

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

Kaynak: Paris MoU (2017).

### 3.1.1.1.2. Şirket Puanı Hesaplanmasında Tutulma İndeksi

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

<sup>40</sup> Bu paragrafta klas kuruluşu ifadesi yer alsa da kastedilen geminin yetkilendirilmiş kuruluşu (RO)'dur. Diğer bir ifade ile geminin Emniyet Yönetimi Sistemi Sertifikasını (SMC) düzenleyen kuruluştur. Bu husus, bazı gemilerde gemiye klas sertifikası düzenleyen kuruluş ile SMC'sini düzenleyen kuruluşun farklı olması nedeniyle karışıklığa yol açmaması açısından önem arz etmektedir.



**Tablo 3.2. Şirket tutulma indeksi matrisi**

<b>Tutulma İndeksi</b>	<b>Tutulma Oranı</b>
<b>Ortalama üstü</b>	Paris MoU ortalaması + 2 puan
<b>Ortalamaya eşit</b>	Paris MoU ortalaması +/- 2 puan
<b>Ortalamanın altında</b>	Paris MoU ortalaması -2 puan

Kaynak: Paris MoU (2017).

Eksiklik ve tutulma indeksinin hesaplanması sonucunda Tablo 3.3’de belirtildiği üzere şirket performansı belirlenmektedir.

**Tablo 3.3. Şirket performansı matrisi**

<b>Tutulma İndeksi</b>	<b>Eksiklik İndeksi</b>	<b>Şirket Performansı</b>
ortalama üstü	ortalama üstü	<b>çok düşük</b>
ortalama üstü	ortalama	<b>düşük</b>
ortalama üstü	ortalama altı	
ortalama	ortalama üstü	
ortalama altı	ortalama üstü	
ortalama	ortalama	<b>orta</b>
ortalama	ortalama altı	
ortalama altı	ortalama	
ortalama altı	ortalama altı	<b>yüksek</b>

Kaynak: Paris MoU (2017).

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

**Tablo 3.4. Paris MoU hedefleme sistemi**

					Profil			
					Yüksek Risk		Standart Risk	Düşük Risk
Genel Parametreler					Kriter	Ağırlık Puanı	Kriter	Kriter
1	Gemi Tipi			Kimyasal tanker, gaz tankeri, petrol tankeri, dökme yük gemisi, yolcu gemisi	2	Yüksek veya Düşük Risk Özelliğine Sahip Olmayan Gemiler	Gemi tipi sınırlaması yok	
2	Gemi Yaşı			12 yaş üstü	1		Yaş sınırlaması yok	
3a	Bayrak	SGB <sup>41</sup> Liste		Siyah-ÇYR <sup>42</sup> , YR <sup>43</sup> , O-YR	2		Beyaz	
				Siyah-OR <sup>44</sup>	1			
3b	IMO Denetim			-	-		Evet	
4a	Klas Kuruluşları	Performans	Yüksek	-	-		Yüksek	
			Orta	-	-		-	
			Düşük	Düşük	1		-	
			Çok Düşük	Çok Düşük			-	
4b	En az bir üye devlet tarafından tanınmış kuruluşlar			-	-		Evet	
5	Şirket	Performans	Yüksek	-	-	Yüksek		
			Orta	-	-	-		
			Düşük	Düşük	2	-		
			Çok Düşük	Çok Düşük		-		

<sup>41</sup> Siyah-Gri-Beyaz Liste

<sup>42</sup> Çok Yüksek Riskli

<sup>43</sup> Yüksek Riskli

<sup>44</sup> Orta Riskli

6	Son 36 ay içerisindeki her denetimde tespit edilen eksiklik sayısı	Eksiklikler	Elverişli değil	-		$\leq 5$ (ve Son 36 ay içerisinde en az 1 denetimin olması)
7	Son 36 ay içerisindeki tutulma sayısı	Tutulmalar	2 veya daha fazla tutulması varsa	1		Tutulması olmamalı

Kaynak: Paris MoU (2017).

Yukarıda bahsedilen kriter ve parametreler neticesinde gemiler, risk gruplarına göre üç gruba ayrılmaktadır:

- Yüksek riskli gemi: 5 veya daha fazla puana sahip olan gemi,
- Düşük riskli gemi: Tablo 3.4'te belirtilen tüm şartları taşıyan ve son 36 ay içerisinde en az bir kez denetlenmiş gemi,
- Standart riskli gemi: Yüksek veya düşük risk grubunda olmayan gemi.

### 3.1.1.2. Denetim Periyodu ve Seçim Şeması

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

- Öncelik I: Geminin denetim pencere aralığının geçmesi veya ağır basan faktör<sup>45</sup> meydana gelmesi nedenleriyle geminin mutlaka denetlenmesi gerekmektedir.
- Öncelik II: Geminin denetim pencere aralığı içerisinde olduğu durumlarda veya liman devletinin denetim gerektiren beklenmedik faktör<sup>46</sup> olduğunu takdir etmesi halinde gemi denetlenebilmektedir.

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

<sup>45</sup> Overriding factor

<sup>46</sup> Unexpected factor

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

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

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

- Pilot veya ilgili otoritelerden gemi trafik hizmetlerinden geminin seyri hakkında alınan bilgileri içeren rapor gelmişse;
- Raporlama zorunluluğuna uymamışsa;
- Önceki denetimden kapatılmamış ISM eksikliği bulunuyorsa (eksikliğin tespit edilmesinden 3 ay sonra);
- Gemi önceki denetimlerinden birisinde tutuklanmışsa (tutulmadan 3 ay sonra);
- Üye devletler haricinde emniyet, çalışma ve yaşam koşulları veya kirlilikle alakalı kaptan, gemi adamı veya gemilerin emniyetli operasyonu ile ilişkili herhangi bir kuruluş tarafından rapor edilmişse;
- Deniz emniyetini tehdit eder biçimde seyir yapıyorsa;
- Özellikle zehirli veya tehlikeli yüklere ilişkin sorun rapor edilmişse;
- Güvenilir kaynaktan alınan bilgiye göre risk parametrelerinin memorandum sisteminden farklı olduğu veya risk seviyesi yükselmişse;
- Memorandum bölgesinde geçirdiği son denetimin ardından Paris MoU üye devletlerinin en az birisi tarafından tanınmış olan klas kuruluşu, bu özelliğini kaybetmişse

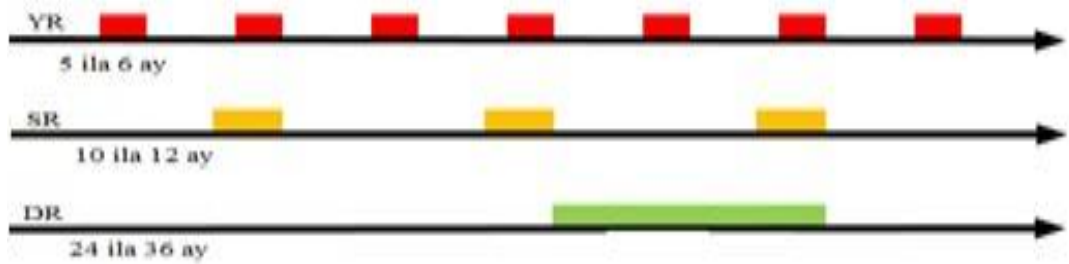
şeklindedir. Yukarıda belirtilen denizde can, mal ve çevre emniyetini tehdit eden durumlardan birisinin gerçekleşmesi halinde liman otoritesinden uzman değerlendirilmesi<sup>47</sup> neticesinde geminin, ilave denetime tabi tutulması gerekmektedir.

### 3.1.1.2.1. Periyodik ve İlave Denetimler

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

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

**Şekil 3.1. Paris MoU denetim periyotları**



Bahse konu pencere aralıklarının hesabı, daha önce bahsedilen parametrelerdeki göstergeler doğrultusunda THETIS Bilgi İşlem Merkezi tarafından günlük olarak yapılmaktadır.

<sup>47</sup> professional judgement

**Tablo 3.5. Risk durumlarına göre denetim önceliği durumları**

	<b>Öncelik II (Denetlenebilir)</b>	<b>Öncelik I (Denetlenmek zorunda)</b>
Yüksek Riskli Gemi	5-6 ay	6 aydan sonra
Standart Riskli Gemi	10-12 ay	12 aydan sonra
Düşük Riskli Gemi	24-36 ay	36 aydan sonra

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

**Tablo 3.6. Denetim öncelikleri, periyotları ve denetim biçimleri**

<b>Öncelik</b>	<b>Periyot</b>	<b>Denetim Biçimi</b>
I (Gemi denetlenmek zorunda)	Ağır basan Faktör	İlave
	Son 6 ay içerisinde denetlenmemiş Yüksek Riskli Gemi	Periyodik
	Son 12 ay içerisinde denetlenmemiş Standart Riskli Gemi	Periyodik
	Son 36 ay içerisinde denetlenmemiş Düşük Riskli Gemi	Periyodik
II (Gemi denetlenebilir)	Son 5 ay içerisinde denetlenmemiş Yüksek Riskli Gemi	Periyodik
	Beklenmedik Faktör	İlave
	Son 10 ay içerisinde denetlenmemiş Standart Riskli Gemi	Periyodik
	Son 24 ay içerisinde denetlenmemiş Düşük Riskli Gemi	Periyodik

Kaynak: Paris MoU (2017).

Görüldüğü üzere Paris MoU tarafından bölgede gemilere yönelik pencere aralığına göre periyodik ve ilave denetimler yapılmaktadır. Diğer taraftan gemi tipi, yaşı gibi özelliklere bağlı olarak teknik anlamda 3 ayrı denetim tipi bulunmaktadır. Bunlar: başlangıç, detaylı ve genişletilmiş denetimdir. Bu denetim türlerinden bölümün başında bahsedilmişti. Tablo 3.7’de ise bu denetim türünün hangi şartlarda yürütüleceği bilgisi yer almaktadır.

**Tablo 3.7. Gemi risk profillerine göre denetim türleri**

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

Kaynak: Paris MoU (2017).

Tablo 3.7’de belirtildiği üzere denetim esnasında geminin denetim türünü “detaylı denetim”e dönüştürebilen açık dayanakların sebeplerinden de bahsetmek gerekmekte olup bunlar özetle:

- Gemide ağır basan veya beklenmedik faktörlerin tespit edilmesi,
- Gemi sertifikalarının veya dökümanlarında yanlışlıkların bulunması, doğru biçimde saklanmaması,
- Gemi personelinin birbiriyle, liman veya kıyı devleti yetkilileriyle yeterli iletişim kuramadığı yönünde belirtilerin bulunması,
- Gemi personelinin sahip olduğu sertifikaların STCW sözleşmesine taraf olmayan devletlerden birisi tarafından yayımlanmış olması,
- Kargo ve diğer operasyonların emniyetli biçimde yürütülmemesine dair kanıt bulunması,
- Röle cetvelinin güncel olmaması, gemi personelinin yangın veya gemiyi terk görevlerinin farkında olmaması,
- Liman devleti kontrolü görevlisinin geminin yapısal, su geçirmez veya hava şartlarına dayanıklı bütünlüğünü tehlikeye atabilecek ciddi yapısal eksikliklerinin bulunduğu dair genel izlenimlerinin ve gözlemlerinin bulunması,

- Gemi kaptanı veya personelinin deniz emniyeti veya kirliliğin önlenmesine ilişkin gerekli gemi operasyonlarını aşına olmadığına veya bu operasyonların yapılmadığına dair bilgi veya bulguların tespit edilmesi,
- Çalışma ve yaşam koşullarının MLC gereksinimlerini karşılayamadığının tespit edilmesi,
- Gemi adamlarının çalışma ve dinlenme saatlerinin kaydının tutulmaması

şeklinde ifade edilebilir.

### **3.1.1.3. Giriş Yasağı Uygulaması**

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

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

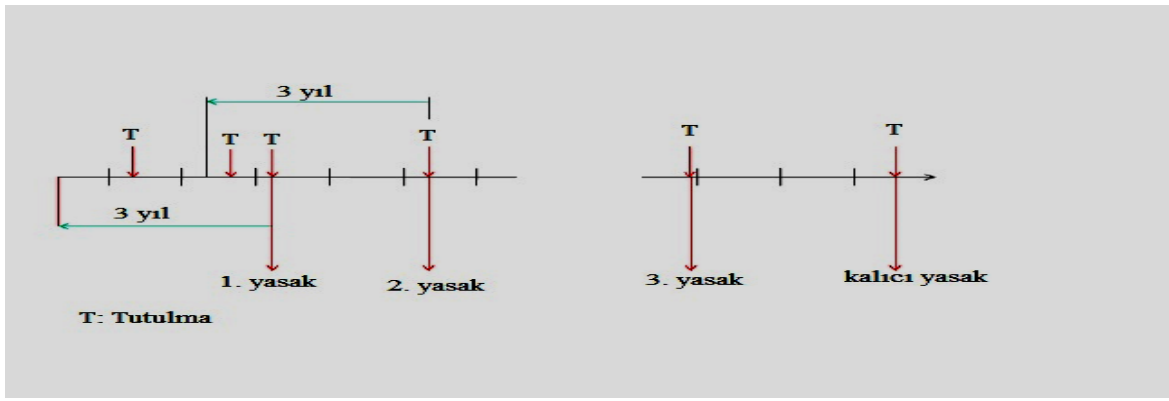
İlk defa giriş yasağı uygulanan gemi, belirtilen periyotlarda ikiden fazla tutulursa ikinci kez yasak uygulanır. İkinci yasak kalktıktan sonra gemi, alıkonulursa üçüncü kez yasak uygulanır.

Giriş yasağı, geminin limandan veya demir sahasından ayrılmasından itibaren uygulanmakta olup bu süre 3 aydır. Bununla birlikte gemiye ikinci kez giriş yasağı konulduğu takdirde bu süre 12 ay, üçüncü kez uygulanması halinde 24 ay şeklindedir. Üçüncü kez uygulanan yasağın kalkması için geminin bazı şartları taşıması gerekmektedir. Bu şartlar:



geminin bayrak devleti, memorandumun yayımladığı beyaz bayrak listesinde olmalı; geminin zorunlu sertifikaları ve klas sertifikasını yayımlayan klas kuruluşu, en az bir Paris MoU üye devleti tarafından yetkilendirilmiş olmalı ve geminin işleticisinin yüksek performansta olmalı şeklindedir. Bu şartlardan herhangi birisini taşımayan gemilerin giriş yasağı kaldırılmamaktadır. Diğer taraftan geminin, üçüncü kez giriş yasağından sonra yine tutulma yaşaması durumunda bu giriş yasağı kalıcı hale getirilip kaldırılmamaktadır.

**Şekil 3.2. Siyah bayrak taşıyan gemiler için giriş yasağı uygulaması**



Paris MoU'da ayrıca birçok memorandum tarafından da giriş yasağı uygulanmasına sebep olan faktörler bulunmakta olup bunlar:

- Geminin liman devleti tarafından belirlenen şartlara uymaksızın denetim limanını izinsiz terk ederek seyre çıkması,
- Geminin tamir görmek için gitmesi gereken tersaneye gitmemesi

şeklindedir.

#### **3.1.1.4. Siyah, Gri ve Beyaz Bayrak Listeleri Uygulaması**

Paris Memorandumunun bir diğer önemli uygulaması ise bayrak devletlerini performanslarına göre siyah, gri ve beyaz liste olarak gruplandırmasıdır. Önceki bölümde bahsedildiği üzere geminin bayrak devleti, gemi risk profili ve giriş yasağı uygulamasına etki etmektedir. Öncelikle bayrak devletlerinin son 36 aylık denetim ve tutulma sayıları baz

alınarak performansı belirlenmektedir. Sonrasında her yıl Paris MoU Komitesi tarafından yayımlanan yıllık rapor ile bayrak devletlerinin performansı duyurulmaktadır. Ayrıca siyah listede yer alan bayrak devletleri “orta risk”, “orta ila yüksek risk”, “yüksek risk” ve “çok yüksek risk” olarak alt kategorilere ayrılmaktadır. Bu alt kategoriler de yine geminin risk profiline etki etmektedir. Memorandumun 2016 yıllık raporunda yayımlanan siyah liste, alt kategorilerine göre Tablo 3.8.’de belirtilmektedir.

**Tablo 3.8. Siyah listede yer alan bayrak devletleri**

Bayrak	Denetim 2014- 2016	Tutulma 2014- 2016	Siyah- Gri Limiti	Gri- Beyaz Limiti	Excess Faktör	Risk
Belize	488	47	44	24	1,19	Orta Risk
Cook Adaları	404	40	37	19	1,20	
Vanuatu	277	31	27	12	1,43	
Saint Kitts and Nevis	299	34	29	13	1,52	
Kamboçya	293	36	28	13	1,78	
Sierra Leone	260	39	25	11	2,52	Orta - Yüksek Risk
Palau	123	23	14	3	3,09	Yüksek Risk
Komoros	228	40	23	9	3,20	
Moldova	515	85	46	26	3,30	
Togo	399	70	37	19	3,51	
Tanzanya	211	40	21	8	3,57	
Kongo	86	24	10	2	5,40	Çok Yüksek Risk

Kaynak: Paris MoU (2016).

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

**Şekil 3.3. Excess faktör hesabı**

$$\text{Usiyahtan griye} = N.p + 0,5 + z. \sqrt{N.p(1-p)}$$

$$\text{Ugriden beyaza} = N.p - 0,5 - z. \sqrt{N.p(1-p)}$$

Kaynak: Paris MoU (2017).

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

- N= denetim sayısı
- p= izin verilebilir tutulma limiti (Paris MoU Liman Devlet Denetimi Komitesi tarafından 0,07 olarak belirlenmiştir.)
- z= önem şartı (istatistiksel %95 kabul seviyesi için z:1,645)

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

### 3.1.1.5. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu

Paris Memorandumunda, yeni denetim rejiminin yürürlüğe girmesinin öncesinde üye devletlerin limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemileri denetleme yükümlülüğü %25 idi. Eski rejim, limanlarına fazla sayıda gemi girişi olan ülkelere teknik, operasyonel ve ekonomik açıdan büyük yük getirmekteydi. Ayrıca eski rejim nedeniyle bazı gemiler, bölgeye her girişinde denetlenirken bazıları ise hiç denetlenmemekteydi. Yeni denetim rejimi ile liman devleti kontrolü oranının %100'e çıkarılması ve bazı liman devletlerinin yükünü hafifletmek amacıyla yeni bir yaklaşım getirilmiştir. Yeni rejim ile üye devletler arasında adil dağılım<sup>48</sup> sağlanması amaçlanmış ve gemilerin daha önce de bahsedildiği üzere belirli periyotlar dahilinde denetlenmesi amaçlanmıştır.

Memorandumun en son yayımlanan metnine göre üye devletlerin, liman sahalarına uğrak yapan birinci öncelikli gemileri denetlemesi gerekmektedir. Ayrıca her yılın başında THETIS tarafından belirlenen yıllık denetim yükümlülüğünü, birinci ve ikinci öncelikli gemileri denetlemek suretiyle yerine getirmesi gerekmektedir. Ancak birinci öncelikli gemileri

---

<sup>48</sup> Fair share

denetleme yükümlülüğü hususunda üye devletlere bazı esneklikler tanınmış olup bunlar aşağıda sıralanmaktadır:

- Liman sahalarına uğrak yapan birinci öncelikli gemiler, denetlenmek zorundadır ancak üye devlet bu denetimi, geminin uğrak yapacağı sonraki limanın, kendi limanlarından birisi olması durumunda veya başka bir üye devlet limanına uğrak yapması halinde ise o üye devletin, denetimi gerçekleştireceğini önceden kabul ettiği durumlarda en fazla 15 gün süre ile erteleyebilir;
- Liman sahalarına uğrak yapan yüksek riskli birinci öncelikli gemiler %5'e kadar; yüksek riskli olmayan birinci öncelikli gemiler ise %10'a kadar denetlenmeyebilir. Ancak denetim yapılacak geminin akşam saatlerinde uğradığı demir sahasında kısa süreli bekleyecek olması gibi denetim yapılmasını güçleştiren sebeplerin olması halinde ve üye devletin bunları THETIS'e kaydetmesi halinde bunlar, müsaade edilen limitlerin içerisine dahil edilmez.

Bununla birlikte üye devlete gelen birinci öncelikli gemi sayısı, üye devletin yıl başında belirlenen yıllık yapması gereken denetim sayısının çok üzerinde olabilmektedir. Bu gibi durumlarda yani üye devletin denetlediği birinci öncelikli gemi sayısının, yıllık denetleme yükümlülüğünün üzerinde olması halinde üye devlet, bu gemilerin %30 oranına kadarını denetlemeyebilir. Aksi bir durum söz konusu olursa yani gelen gemi sayısı yıllık denetleme yükümlülüğünün çok altında gerçekleşirse üye devlet, yukarıda belirtilen şartlar saklı kalmak kaydıyla gelen ikinci öncelikli gemilerin en az %85'ini denetlediği takdirde sorumluluğunu yerine getirmiş olacaktır.

Üye devletlerin yıllık denetleme yükümlülüğü, son 3 yıllık denetlenen ve denetlenmesi gereken gemi sayısının ortalaması alınarak hesaplanmaktadır. Bunlar birinci öncelikli gemi denetimi sayısı (zorunlu periyodik ve ilave denetimler), beklenmedik faktör gerçekleşen durumlar hariç olmak üzere ikinci öncelikli gemi denetimi sayısı ve yıl boyunca denetlenmeyen birinci öncelikli gemi sayısı olarak sıralanabilir. İkinci dikkate alınan konu ise üye devletlerin, limanlarına uğrak yapan tekil gemi sayılarının son 3 yıllık ortalamasıdır. Bu

sayı, bölge genelindeki toplam sayı ile oranlanmaktadır. Bahsedilen bu parametreler vasıtasıyla devletlerin yıllık yapması gereken denetim sayıları belirlenmektedir.

### **3.1.2. Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Asgari Kriterler**

Paris MoU, bölgede liman devleti kontrolü görevlileri için birtakım kriterler ortaya koyarak görevlilerin, belirli nitelikleri haiz olmasını zorunlu kılmıştır. Memorandumun metninde ilgili kısım için belirlenen kriterlere göre görevliler, gemi ve operasyonları hakkında yeterli teorik bilgiye ve deneyime sahip olmalı, sözleşme gereklerinin ve ilgili liman devleti kontrolü prosedürlerinin yerine getirilmesinde yetkin olmalıdır. Bu gereklilikleri yerine getirme konusundaki bilgi ve yetki ise eğitim programları aracılığıyla edinilmelidir. Metinde ayrıca, bu görevlilerin eğitim durumuyla ilgili aşağıdaki gerekliliklere yer verilmiştir:

- En az 2 yılı gemilerde makine veya güverte zabiti olarak çalışmış olmak üzere 5 senelik deneyim sahibi olarak çalışma sahası, makine gücü veya tonaj ile ilgili sınırlı olmayan geçerli bir STCW II/2 veya III/2 yeterlik belgesine sahip olmak veya
- İdare tarafından geçerliliği bulunan gemi inşa programından, denizcilik alanında makine mühendisliği programından veya mühendislik programlarından başarılı olmak ve en az 5 yıl bu alanlarda çalışmış olmak veya
- İlgili yükseköğrenim diplomasına sahip olmak, yeterli eğitime sahip olmak ve gemi denetim görevlisi olarak belgelendirilmiş olmak.

Liman devleti kontrolü görevlilerinin metinde belirtilmekte olan taşınması gereken diğer asgari nitelikler aşağıda sıralanmaktadır:

- Bayrak devleti kontrolü görevlisi olarak minimum bir yıl hizmet etmiş olması, sözleşmeler uyarınca sörvey ve belgelendirme faaliyetinde bulunmuş olması veya gemilerin zorunlu sertifikalarını düzenlemek adına yetkilendirilmiş klas kuruluşlarının faaliyetlerini gözlemlemiş olması veya deneyimli liman devleti kontrolü görevlileri rehberliğinde liman devleti denetimlerine asgari bir yıl katılarak saha eğitimi görmesi suretiyle eşdeğer bir yeterlilik seviyesi kazanmış olması gerekmektedir.

- Yaygın olarak konuşulan dilde denizcilerle sözlü ve yazılı olarak iletişim kurma yeterliliğine sahip olması gerekmektedir.

Metinde ayrıca bayrak devleti idarelerine de sorumluluk yüklenerek idarelerin, liman devleti kontrolü görevlilerinin her birinin denetimlerinden sorumlu olduklarını, yetkilendirme öncesinde ve sonrasında düzenli olarak Paris MoU tarafından belirlenen kriterler ölçüsünde eğitilmelerini ve değerlendirmelerini sağlamakla yükümlü oldukları belirtilmektedir.

### 3.1.3. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları

Paris MoU’da her sene belirli konulara odaklanmak ve bu konularda farkındalık yaratmak adına Eylül-Kasım ayları arasında yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları (CIC)<sup>49</sup> yürütülmekte ve bunların sonucunda da gemi tutulmaları yaşanabilmektedir. Birçok memorandum da Paris MoU’nun belirlediği konularda CIC’leri, kendi bölgelerinde takip etmektedirler. Ülkemiz limanlarında Türk Bayraklı gemilerin bahsedilen CIC’lere hazırlanması adına Türk Bayraklı gemilere yönelik olarak her yıl düzenli olarak program dışı denetimler, CIC’lerin öncesinde yapılmaktadır. Tablo 3.9.’da, bölgede yürütülen CIC’lere ilişkin denetim ve CIC kaynaklı tutulma verileri yer almaktadır.

**Tablo 3.9. 2013-2016 yılları arasında düzenlenen CIC konuları ve denetim/tutulma verileri**

Yıl	CIC Konusu	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı
2013	Ana ve Yardımcı Makineler	3879	68
2014	Çalışma ve Dinlenme Saatleri	4041	16
2015	Kapalı Mahale Giriş	3776	53
2016	MLC, 2006	42	3674

<sup>49</sup> Concentrated Inspection Campaign

### **3.2. Ülkemizde Yürütülen Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları**

Türkiye, liman devleti kontrolü hususunda Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumlarına taraftır. Bu doğrultuda limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere yönelik olarak bahse konu memorandumların uygulamaları kapsamında denetimler gerçekleştirilmektedir.

#### **3.2.1. Akdeniz MoU Uygulamaları**

Akdeniz Memorandumunda denetimler, aşağıda belirtilen ilgili enstrümanlar doğrultusunda gerçekleştirilmektedir:

- Uluslararası Yükleme Hattı Üzerine Konvansiyon (LL) 1966, ve onun 1988 Protokolü değişikliği (LoadLine 66/88),
- Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konvansiyonu (SOLAS), 1974, ve onun 1978 Protokolü, ve 1988 Protokolü ile yapılan değişiklikleri, (SOLAS 74/78/88),
- Uluslararası Gemiden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Konvansiyonu, 1973, 1978 ve 1997 yılında Protokolü tarafından yapılan düzeltme ve değişikliği (MARPOL 73/78/97),
- Uluslararası Gemi Adamları Vardiya Tutma, Sertifikalandırma ve Eğitimi Konvansiyonu, 1978 değişikliği (STCW 1978),
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972, (COLREG 1972),
- Uluslararası Gemi Tonajı Ölçme Konvansiyonu, 1969 (TONNAGE 1969),
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Konvansiyonu, 1976, ve 1996 değişikliği (ILO Konvansiyonu No.147),
- Denizde Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006),
- Uluslararası Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme ve 1992 değişikliği (CLC, 1969),
- Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS, 2001)

- Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKERS, 2001)

şeklindedir (Med MoU, 2017).

Paris MoU'nun ilgili enstrümanları arasında yer alan Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM, 2004), Akdeniz MoU'nun ilgili enstrümanları arasında yer almamaktadır.

Akdeniz Memorandumunun 2017 yılında yayımlanan metnine göre denetimler, başlangıç ve detaylı denetim şeklinde gerçekleştirilmektedir. Detaylı denetim, aşağıda belirtilen durumlardan birisinin meydana gelmesi veya tespit edilmesi halinde gerçekleştirilir:

- Üye devletlerden alınan rapor veya bildirim,
- Gemi sertifikalarının veya dökümanlarında yanlışlıkların bulunması, doğru biçimde saklanmaması,
- Gemi personelinin birbiriyle, liman veya kıyı devleti yetkilileriyle yeterli iletişim kuramadığı yönünde belirtilerin bulunması,
- Gemi personelinin sahip olduğu sertifikaların STCW sözleşmesine taraf olmayan devletlerden birisi tarafından yayımlanmış olması,
- Kargo ve diğer operasyonların emniyetli biçimde yürütülmemesine dair kanıt bulunması,
- Röle cetvelinin güncel olmaması, gemi personelinin yangın veya gemiyi terk görevlerinin farkında olmaması,
- Liman devleti kontrolü görevlisinin, geminin yapısal, su geçirmez veya hava şartlarına dayanıklı bütünlüğünü tehlikeye atabilecek ciddi yapısal eksikliklerinin bulunduğuna dair genel izlenimlerinin ve gözlemlerinin bulunması,
- Gemi kaptanı veya personelinin deniz emniyeti veya kirliliğin önlenmesine ilişkin gerekli gemi operasyonlarını aşına olmadığına veya bu operasyonların yapılmadığına dair bilgi veya bulguların tespit edilmesi,



- Çalışma ve yaşam koşullarının MLC gereksinimlerini karşılayamadığının tespit edilmesi,
- Gemi adamlarının çalışma ve dinlenme saatlerinin kaydının tutulmaması

şeklinde ifade edilebilir. Görüleceği üzere Paris MoU'da ifade edilen açık dayanaklar, Akdeniz Memorandumunda da benzer biçimde ifade edilmiştir.

Diğer taraftan Akdeniz MoU Metninin bir bölümünde genişletilmiş denetim ifadesi yer alsa da bu denetimin hangi şartların oluşması halinde gerçekleşeceğine dair bir bilgi yer almadığı gibi metnin ekinde yer alan denetim raporu örneğinde de genişletilmiş denetim seçeneği yer almamaktadır.

### **3.2.1.1. Akdeniz MoU Hedefleme Sistemi**

Memorandumun hedefleme sisteminde hesaplamaya dahil edilen faktörler, Paris MoU'da olduğu üzere geminin karakteristik ve denetim geçmişinden oluşmaktadır. Geminin karakteristik özellikleri bakımından aşağıdaki faktörler puan hesaplanmasında etkili olmaktadır:

- Bayrak devleti,
- Gemi tipi,
- Klas kuruluşunun Klas Kuruluşları Uluslararası Birliği (IACS)'ye üye olma durumu,
- Gemi yaşı.

Yukarıdaki özelliklerden herhangi birisinin değişmesi durumunda geminin puanı yeniden hesaplanmaktadır.

Geminin denetim geçmişi bakımından ise aşağıdaki faktörler puan hesaplanmasında etkili olmaktadır:

- Son denetim tarihi,
- Tutulma durumu,
- Geçmiş denetimden kapatılmamış eksikliğin varlığı,
- Eksiklik sayısı.

Yukarıda belirtilen parametreler vasıtasıyla geminin risk puanı belirlenmektedir. Diğer taraftan ağırbasan öncelikler gerçekleştiği takdirde geminin risk puanı dikkate alınmamaktadır. Ağır basan önceliklerden birkaçı aşağıda sıralanmaktadır:

- Pilot veya ilgili otoritelerden gemi trafik hizmetlerinden geminin seyri hakkında alınan bilgileri içeren rapor gelmişse;
- Bölgede herhangi bir üye devlet tarafından rapor edilmişse;
- Herhangi bir kazaya karışmışsa;
- Deniz çevresine ilişkin herhangi bir ihlalde bulunmuşsa;
- Son 6 ay içerisinde emniyet gerekçesiyle klası çekilmişse;
- Üye devletler haricinde emniyet, çalışma ve yaşam koşulları veya kirlilikle alakalı kaptan, gemi adamı veya gemilerin emniyetli operasyonu ile ilişkili herhangi bir kuruluş tarafından rapor edilmişse;
- Memorandum veritabanında kimliği tespit edilememişse;
- Özellikle zehirli veya tehlikeli yüklere ilişkin sorun rapor edilmişse

şeklindedir. Ayrıca aşağıdaki gemiler, denetim için önceliği olan gemiler olarak değerlendirilir:

- Bir üye devlet limanına ilk defa veya on iki ay yada daha fazla süre sonra gelen gemiler,
- Üye devletler tarafından son altı aydır denetlenmeyen gemiler,
- Uluslararası sözleşmelere uygun şekilde düzenlenmiş gemi inşa ve teçhizat belgeleri ve klas sertifikaları, tanınmış kuruluşlar dışındaki kuruluşlar tarafından verilen gemiler,
- İlgili kontrol mutabakatı tarafından yayımlanan yıllık raporda siyah listede yer alan devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler<sup>50</sup>,
- Belirli koşullarla taraf olunan mutabakat muhtırasına üye ülkelerin limanlarından kalkışına aşağıda belirtilen şartlarla izin verilen gemiler,
  - Eksikliklerini, kalkıştan önce gidermesi gereken gemiler,

---

<sup>50</sup> Akdeniz Memorandumu tarafından yayımlanan yıllık raporlar incelendiğinde bayrak devletlerinin, siyah liste gibi sınıflara ayrılmadığı görülmüştür.

- Eksikliklerini, bir sonraki limanda gidermesi gereken gemiler,
- Eksikliklerini, on dört gün içerisinde gidermesi gereken gemiler,
- Eksikliklerini, diğer belirtilen koşullar için gidermesi gereken gemiler.

(İlgili düzeltici önlemler alınmış ve eksiklikler uygun şekilde giderilmiş ise bu durum dikkate alınır.)

- Bir önceki denetim sırasında eksiklikleri tespit edilmiş olan gemiler (Kaydedilen eksikliklerin sayısı göz önüne alınacaktır),
- Bir önceki denetimde tutulan gemiler,
- Daha önceki bölümlerde belirtilen ilgili enstrümanların bir kısmına taraf olmamış devletlerin bayrağını taşıyan gemiler,
- 13 yaşından büyük gemiler

şeklindedir.

**Şekil 3.4. MEDSIS'ten alınan gemi durum örneği**

View Reports	Search Ship / State of Ship			
Search By Ship	State of Ship			
Advanced Search By Ship				
Search By Report				
<b>Admin Reports</b>	<b>Current ship information</b>			
Codifications	IMO number		Ship name	
Admin Users	Call sign		Flag	Italy
Statistics	Gross tonnage - GT	11845	Date of build	01.01.2010
Documents	Deadweight	18000	Ship type	Tanker, not otherwise specified
	Company name	Unknown	Company code	9991001
	Classification	Other (OTHER)		
	Last update	30.05.2008		
	Target Factor calculated on : 12.06.2017			
	Priority level	High	Target Factor	65
	Generic Factor	15	History Factor	50
	» Targeted flag	0	» Inspection interval	50
	» Targeted ship type	0	» Detained	0
	» Non IACS member classification society	10	» Number of deficiencies	0
	» Ships age	5	» Outstanding deficiencies	0
	<b>List reports</b>			
	No report found for this ship.			

Kaynak: [www.medsis.org/ship/search\\_ship.aspx](http://www.medsis.org/ship/search_ship.aspx)

Şekil 3.3'te görüleceği üzere gemilerin hedefleme puanı, sisteme girildiğinde gözlemlenebilmektedir. Memorandumda kullanılan hedefleme sisteminde puan ağırlıkları ise düzenlenen Tablo 3.10'da detaylı olarak belirtilmektedir.

**Tablo 3.10. Akdeniz MoU hedefleme sistemi kriterleri ve hedef faktörleri**

<b>Kriter</b>	<b>Hedef Faktörü</b>
<b>Gemi Yaşı</b>	0-5 Yaş : <b>0 puan</b> 6-10 Yaş: <b>5 puan</b> 11-15 Yaş: <b>10 puan</b> 16-20 Yaş: <b>10 + 1 puan</b> (15 yaş sonrası her yıl için +1 puan) 20 Yaşından Büyük: <b>15 + 2 puan</b> (20 yaş sonrası her yıl için +2 puan)
<b>Gemi Tipi</b>	15 yaş ve üstü Petrol Tankerleri, Kimyasal Tankerler, Dökme Yük Gemileri, Ro-Ro Kargo, Ro-Ro Yolcu, Genel Kargo/Çok Amaçlı Gemiler, Soğutmalı Gemiler, Yolcu Gemileri: <b>4 puan</b> ; diğerleri: <b>0 puan</b>
<b>Gemi Bayrağı</b>	3 yıllık genel ortalama tutulma değerinin üzerinde bulunan Bayraklar için her bir yüzdelerik değer için: <b>+1 puan</b>
<b>Eksiklikler</b>	Son dört denetimde ve/veya tamamlama denetimlerinde tespit edilen yeni her bir eksiklik için: <b>+0,6 puan</b>
<b>Tutulmalar</b>	Son dört denetime göre; 1 tutulma için: <b>15 puan</b> 2 tutulma için: <b>30 puan</b> 3 tutulma için: <b>60 puan</b> 4 tutulma için: <b>100 puan</b>
<b>Klası</b>	IACS üyesi değilse: <b>10 puan</b>
<b>Kapatması Yapılmayan Eksiklikler</b>	Kapatılmamış her bir eksiklik için: <b>2 puan</b>
<b>Son Denetim Tarihi</b>	Son denetim tarihinden 6-12 ay geçmiş ise: <b>3 puan</b> Son denetim tarihinden 12-24 ay geçmiş ise: <b>6 puan</b> Son denetim tarihinden 24 ay ve üzeri veya hiç denetlenmemiş ise: <b>50 puan</b>
<b>Öncelik Seviyesi Hedefleme Faktörü</b>	101 ve üzeri puan için : <b>Öncelik 1 (Çok Yüksek Risk)</b> 41 - 100 puan için : <b>Öncelik 2 (Yüksek Risk)</b> 11 - 40 puan için : <b>Öncelik 3 (Standart Risk)</b> 0 - 10 puan için : <b>Öncelik 4 (Düşük Risk)</b>

Kaynak: Med MoU (2017).

Bununla birlikte her ne kadar yukarıda belirtildiği üzere gemilerin, belirlenen kriterlere göre risk seviyeleri belirlense de uygulamada aksaklıklar bulunmaktadır. Gemi risk puanlarının günlük olarak hesaplandığı belirtilse de bu durum, uygulamada gerçeği yansıtmamaktadır. Gemi risk puanlarının güncel olmaması sebebiyle uygulamada, gemi

limana uğrak yaptığında sistemden geminin son denetim tarihi kontrol edilmekte ve eğer bu süre 6 aydan fazla ise konu gemiye denetim yapılmaktadır. Ayrıca gemiler, risk seviyelerine göre önceliklendirilse de bu risk seviyelerine göre denetim periyodunun ne olması gerektiği ile ilgili memorandum metninde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

### **3.2.1.2. Giriş Yasağı Uygulaması**

Akdeniz Memorandumunda, giriş yasağı aşağıdaki durumlarda uygulanmaktadır:

- Denetim sonucu tutuklandığı limandan liman otoritesinin izni olmaksızın ayrılması,
- Tamir görmek üzere uğrak yapacağını beyan ettiği tersaneye gitmemesi.

### **3.2.1.3. Üye Devletlerin Sorumlulukları**

Akdeniz Memorandumu metnine göre üye devletlerin denetim sorumluluğu, son 3 yıllık bazda limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı tekil gemi ortalamasının %15'inin denetlenmesi olarak ifade edilmektedir.

### **3.2.1.4. Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Asgari Kriterler**

Akdeniz MoU'nun liman devleti kontrolü görevlileri için belirlediği asgari gereklilikler incelendiğinde belirlenen standartların Paris Memorandumun uygulamalarıyla büyük ölçüde benzerlik taşıdığı görülmektedir. Bu bakımdan, söz konusu kriterlerin açıklanmasına bu bölümde gerek görülmemiştir.

### **3.2.1.5. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları**

Akdeniz Memorandumunda, her yıl Eylül-Kasım ayları içerisinde belirli konularda denetim kampanyaları yürütülmektedir.

### 3.2.2. Karadeniz MoU Uygulamaları

Karadeniz Memorandumunda, denetimler aşağıda belirtilmekte olan ilgili enstrümanlar doğrultusunda Paris MoU'da olduğu gibi üç ayrı denetim türünde gerçekleştirilmektedir: başlangıç, detaylı ve genişletilmiş denetim. Bu ilgili enstrümanlar ise:

- Uluslararası Yükleme Hattı Üzerine Konvansiyon (LoadLine 66),
- Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konvansiyonu (SOLAS 74),
- Uluslararası Gemiden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Konvansiyonu, 1973, 1978 (MARPOL 73/78),
- Uluslararası Gemi Adamları Vardiya Tutma, Sertifikalandırma ve Eğitimi Konvansiyonu, 1978 değişikliği (STCW 1978),
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972, (COLREG 1972),
- Uluslararası Gemi Tonajı Ölçme Konvansiyonu, 1969 (TONNAGE 1969),
- Ticari Gemicilik (Minimum Standartlar) Konvansiyonu, 1976, (ILO Konvansiyonu no.147),
- Denizde Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006),
- Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS, 2001),
- Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKERS, 2001)

şeklindedir (BS MoU 2017).

Paris MoU'nun ilgili enstrümanları arasında yer alan Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM, 2004), Uluslararası Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme ve 1992 değişikliği (CLC, 1969), Load Line, SOLAS ve ILO Sözleşmelerine ait değişiklikler, Karadeniz MoU ilgili enstrümanları arasında yer almamaktadır.

Memorandumda başlangıç denetimini, detaylı denetime dönüştüren açık dayanakların listesi incelendiğinde bu dayanakların Paris MoU tarafından yayımlananlarla birebir aynı olduğu görülmekte olup bir kısmı aşağıda sıralanmaktadır:

- Gemide ağır basan veya beklenmedik faktörlerin tespit edilmesi,
- Gemi sertifikalarında veya dökümanlarında yanlışlıkların bulunması, doğru biçimde saklanmaması,
- Gemi personelinin birbiriyle, liman veya kıyı devleti yetkilileriyle yeterli iletişim kuramadığı yönünde belirtilerin bulunması,
- Gemi personelinin sahip olduğu sertifikaların STCW sözleşmesine taraf olmayan devletlerden birisi tarafından yayımlanmış olması,
- Liman devleti kontrolü görevlisinin, geminin yapısal, su geçirmez veya hava şartlarına dayanıklı bütünlüğünü tehlikeye atabilecek ciddi yapısal eksikliklerinin bulunduğu dair genel izlenimlerinin ve gözlemlerinin bulunması,
- Gemi kaptanı veya personelinin deniz emniyeti veya kirliliğin önlenmesine ilişkin gerekli gemi operasyonlarına aşina olmadığına veya bu operasyonların yapılmadığına dair bilgi veya bulguların tespit edilmesi,
- Çalışma ve yaşam koşullarının MLC gereksinimlerini karşılayamadığının tespit edilmesi,
- Gemi adamlarının çalışma ve dinlenme saatlerinin kaydının tutulmaması

şeklinde ifade edilebilir.

Genişletilmiş denetim ise aşağıdaki gemi tipleri ve gemi risk gruplarına yönelik olarak gerçekleştirilir:

- Kimyasal tanker, gaz tankeri, petrol tankeri, dökme yük, yolcu ve ro-ro kargo gemileri arasından 12 yaş üzeri olanlar,
- Yüksek riskli gemiler.

### 3.2.2.1. Karadeniz MoU Hedefleme Sistemi

Gemiler, BSIS tarafından gemilerin karakteristik özelliklerinden ve denetim geçmişinden yola çıkılarak düşük, standart ve yüksek risk olmak üzere üç ayrı sınıfa ayrılmaktadır. Sisteme göre 5 veya daha yüksek puana sahip gemiler, yüksek riskli olarak; düşük risk parametrelerini karşılayan ve son 36 ay içerisinde en az bir denetim geçirmiş gemiler, düşük riskli olarak; yüksek risk veya düşük risk niteliklerinden ikisini de taşımayan gemiler ise standart riskli olarak sınıflandırılmaktadır.

Geminin risk puanını etkileyen karakteristik özellikleri: geminin tipi, yaşı, bayrağı, klas kuruluşu ve şirketidir. Denetim geçmişinde ise son 36 ay içerisindeki geçirmiş olduğu denetimlerin sonucundaki tutulma ve eksiklik sayılarıdır.

Hedefleme sisteminde kullanılan birtakım parametreler, hesaplama sonucunda elde edilmekte olup bu hesaplama yöntemleri aşağıda belirtilmektedir.

#### 3.2.2.1.1. Bayrak Devleti Tutulma İndeksi

Son 36 ay içerisinde bayrak devletinin altındaki tüm gemilerin geçirmiş olduğu denetim sayısı ile tutulma sayısının oranı sonucunda elde edilir. Bu oran, bölgedeki ortalama tutulma oranı ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.11. Bayrak devleti tutulma indeksi seviyesinin hesabı**

Bayrak Devleti Tutulma İndeksi/Ortalama Tutulma İndeksi	Bayrak Devleti Tutulma İndeksi Seviyesi
$>1.1$ ve $\leq 2.0$	Yüksek
$>2.0$	Çok yüksek

Kaynak: BS MoU (2017).



### 3.2.2.1.2. Bayrak Devleti Eksiklik İndeksi

Son 36 ay içerisinde bayrak devletinin kayıtları altındaki tüm gemilerin geçirmiş olduğu denetimlerde tespit edilen eksiklik sayısının denetim sayısına bölünmesiyle elde edilir. Bu oran, bölgedeki genel ortalama ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.12. Bayrak devleti eksiklik indeksi seviyesinin hesabı**

Bayrak Devleti Eksiklik İndeksi/Ortalama Eksiklik İndeksi	Bayrak Devleti Eksiklik İndeksi Seviyesi
<1	Düşük

Kaynak: BS MoU (2017).

### 3.2.2.1.3. Klas Kuruluşu ile İlişkili Tutulma İndeksi

Son 36 ay içerisinde klas kuruluşunun altındaki tüm gemilerin geçirmiş olduğu denetim sayısı ile klasla ilişkili tutulma sayısının oranı sonucunda elde edilir. Bu oran, bölgedeki ortalama klasla ilişkili tutulma oranı ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.13. Klasla ilişkili tutulma indeksi seviyesinin hesabı**

Klasla İlişkili Tutulma İndeksi/Klasla İlişkili Ortalama Tutulma İndeksi	Klasla İlişkili Tutulma İndeksi Seviyesi
>1.1	Yüksek

Kaynak: BS MoU (2017).

### 3.2.2.1.4. Klas Kuruluşu ile İlişkili Tutulmaya Sebep Eksiklik İndeksi

Son 36 ay içerisinde klas kuruluşunun altındaki tüm gemilerin geçirmiş olduğu denetim sayısı ile klasla ilişkili tutulmaya sebep eksiklik sayısının oranı sonucunda elde edilir. Bu oran, bölgedeki ortalama klasla ilişkili tutulmaya sebep eksiklik sayısının oranı ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.14. Klasla ilişkili tutulmaya sebep eksiklik indeksi seviyesinin hesabı**

<b>Klasla İlişkili Tutulmaya Sebep Eksiklik İndeksi/Ortalama Klasla İlişkili Tutulmaya Sebep Eksiklik İndeksi</b>	<b>Klasla İlişkili Tutulmaya Sebep Eksiklik İndeksi Seviyesi</b>
<1	Düşük

Kaynak: BS MoU (2017).

### 3.2.2.1.5. Şirket Tutulma İndeksi

Son 36 ay içerisinde şirket bünyesindeki tüm gemilerin geçirmiş olduğu denetimler sonucu tutulma sayısı ile denetim sayısının oranlanması sonucunda elde edilir. Bu oran, bölgedeki genel ortalama ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.15. Şirket tutulma indeksi seviyesinin hesabı**

<b>Şirket Tutulma İndeksi/Ortalama Şirket Tutulma İndeksi</b>	<b>Şirket Tutulma İndeksi Seviyesi</b>
>1.1	Yüksek

Kaynak: BS MoU (2017).

### 3.2.2.1.6. Şirket Eksiklik İndeksi

Son 36 ay içerisinde şirket bünyesindeki tüm gemilerin geçirmiş olduğu denetimler sonucu tespit edilen eksiklik sayısı ile denetim sayısının oranlanması sonucunda elde edilir. Bu oran, bölgedeki genel ortalama ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.16. Şirket eksiklik indeksi seviyesinin hesabı**

<b>Şirket Eksiklik İndeksi/Ortalama Şirket Eksiklik İndeksi</b>	<b>Şirket Eksiklik İndeksi Seviyesi</b>
<1.0	Düşük

Kaynak: BS MoU (2017).

### 3.2.2.1.7. Gemi Eksiklik İndeksi

Son 36 ay içerisinde geminin geçirmiş olduğu denetimler sonucu tespit edilen eksiklik sayısı ile denetim sayısının oranlanması sonucunda elde edilir. Bu oran, bölgedeki genel ortalama ile ilişkilendirilerek aşağıda gösterildiği üzere sonuca varılır.

**Tablo 3.17. Gemi eksiklik indeksi seviyesinin hesabı**

Gemi Eksiklik İndeksi / Ortalama Gemi Eksiklik İndeksi	Gemi Eksiklik İndeksi Seviyesi
<1.0	Düşük
>2.0	Yüksek

Kaynak: BS MoU (2017).

Aşağıdaki Tablo 3.18.'de gemi hedefleme sisteminde kullanılan parametreler özetlenmektedir.

**Tablo 3.18. BS MoU hedefleme sistemi kriterleri**

Profil					
Genel Parametreler		Yüksek Risk		Standart Risk	Düşük Risk
		Kriter	Ağırlık Puanı	Kriter	Kriter
<b>Gemi Tipi</b>		Kimyasal tanker, gaz tankeri, petrol tankeri, dökme yük gemisi, yolcu gemisi, ro-ro kargo gemisi	1	Yüksek veya Düşük Risk Özelliğine Sahip Olmayan Gemiler	Gemi tipi sınırlaması yok
<b>Gemi Yaşı</b>		>12; ≤24	1		Yaş sınırlaması yok
		≥25	2		
<b>Bayrak</b>	Tutulma İndeksi	Yüksek	1		
		Çok yüksek	2		

	Eksiklik İndeksi	-	-		Düşük
	IMO Denetim	-	-		Evet
<b>Klas Kuruluşları</b>	BS MoU klas kuruluşu <sup>51</sup>	-	-		Evet
	Klasla ilgili tutulma indeksi	Yüksek	1		-
	Klasla ilgili tutulmaya sebep eksiklik indeksi	-	-		Düşük
<b>Şirket</b>	Tutulma İndeksi	Yüksek	2		-
	Eksiklik İndeksi	-	-		Düşük
<b>Denetim Geçmişi</b>	Eksiklik İndeksi	Çok yüksek	1		Düşük
	Tutulma Sayısı	2 tutulma	1		Tutulması
		3 ve daha fazla tutulma	2		olmamalı

Kaynak: BS MoU (2017).

### 3.2.2.2. Denetim Periyodu ve Seçim Şeması

Memorandumda denetim periyodu, gemi risk seviyelerine göre bölgedeki son denetim tarihinden sonraki aşağıdaki tabloda belirtildiği süre zarfları içerisindeki gibidir.

**Tablo 3.19. Gemi risk seviyelerine göre denetim periyotları**

Gemi Risk Seviyeleri	Denetim Periyodu
Yüksek Riskli Gemiler	2-4 ay
Standart Riskli Gemiler	5-8 ay
Düşük Riskli Gemiler	9-18 ay

Kaynak: BS MoU (2017).

Memorandumda denetim yapılacak gemiler için belirlenen seçim şeması ise aşağıdaki tabloda gibidir.

<sup>51</sup> Karadeniz MoU üye devletlerinin en az birisi tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşu.

**Tablo 3.20. Gemi risk seviyelerine göre öncelik durumları ve denetim türleri**

<b>Öncelik</b>	<b>Periyot</b>	<b>Denetim Biçimi</b>
<b>I</b> <b>Gemi denetlenmek</b> <b>zorunda</b>	Ağır basan Faktör	İlave
	Son 4 ay içerisinde denetlenmemiş Yüksek Riskli Gemi	Periyodik
	Son 8 ay içerisinde denetlenmemiş Standart Riskli Gemi	Periyodik
	Son 18 ay içerisinde denetlenmemiş Düşük Riskli Gemi	Periyodik
<b>II</b> <b>Gemi denetlenebilir</b>	Son 2 ay içerisinde denetlenmemiş Yüksek Riskli Gemi	Periyodik
	Beklenmedik Faktör	İlave
	Son 5 ay içerisinde denetlenmemiş Standart Riskli Gemi	Periyodik
	Son 9 ay içerisinde denetlenmemiş Düşük Riskli Gemi	Periyodik Denetim

Kaynak: BS MoU (2017).

Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere seçim şeması, Paris MoU ile büyük ölçüde benzerlik taşımakta olup farklılık gösteren konu sadece denetim periyotlarıdır. Memorandumda, ağır basan faktörler ve beklenmedik faktörler ise Paris MoU'da belirtilenlerle büyük ölçüde benzerlik taşıdığından bu bölümde bahsedilmeye gerek görülmemiştir.

### **3.2.2.3. Giriş Yasağı Uygulaması**

Memorandumda, giriş yasağı aşağıdaki durumlarda uygulanmaktadır:

- Denetim limanı otoritesi tarafından belirlenen şartları tamamlamadan denetim limanından ayrılması,
- Tamir görmek üzere uğrak yapacağını beyan ettiği tersaneye gitmemesi.

Memorandum metninde ayrıca çoklu tutulma durumu yaşayan gemiler için üye devletlerin giriş yasağı uygulayabileceği ifade edilse de hangi durumlarda bu yasağın uygulanacağına dair bir bilgi paylaşılmamıştır.

#### **3.2.2.4. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu**

Memorandum metninde üye devletlerin gerçekleştirmesi gereken denetim oranının belirtilmesinden kaçınılmıştır. Bununla birlikte bölge genelinde limanlara uğrak yapan tekil gemi sayısının %75'inin denetlenmesinin hedeflendiği ortaya konulmuştur ancak bu hedefin nasıl gerçekleştirileceğine dair bilgi paylaşımında bulunulmamıştır.

#### **3.2.2.5. Liman Devleti Kontrolü Görevlileri için Asgari Kriterler**

Karadeniz MoU'nun liman devleti kontrolü görevlileri için belirlediği asgari gereklilikler incelendiğinde belirlenen standartların Paris Memorandumunun uygulamalarıyla büyük ölçüde benzerlik taşıdığı görülmektedir. Bu bakımdan söz konusu kriterlerin açıklanmasına bu bölümde gerek görülmemiştir.

#### **3.2.1.6. Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları**

Karadeniz Memorandumunda, her yıl Eylül-Kasım ayları içerisinde belirli konularda denetim kampanyaları yürütülmektedir.

### **3.3. Ülkemizdeki Uygulamalar ile Paris MoU Uygulamalarının Karşılaştırmalı Analizi**

Tez çalışmasında, daha önce de belirtildiği üzere liman devleti kontrolü konusunda ilk kurulan, çoğunluğu Avrupa Birliği ülkelerinden oluşan, en etkin, en prestijli PSC rejimi olarak uygulamaları dünya genelinde kabul gören Paris MoU uygulamaları ideal durum olarak kabul edilmiştir. Daha önceki bölümlerde Paris MoU, Akdeniz MoU ve Karadeniz

MoU’da kullanılan hedefleme sistemleri ve liman devleti konusundaki diğer uygulamalar ayrıntılı biçimde incelenmiş; bu bölümde ise bahse konu memorandumlardaki uygulama farklılıkları ortaya konacaktır.

### 3.3.1. Hedefleme Sistemlerinde Kullanılan Faktörlerin Karşılaştırılması

Üçüncü bölümde, incelenen memorandumlarda uygulanan hedefleme sistemleri ayrıntılı biçimde incelenmiştir. Bu bölümde bu sistemlerdeki farklılık gösteren birtakım parametrelerin analizi sağlanmıştır. Aşağıdaki tabloda, hesaplamada kullanılan risk parametreleri, karşılaştırmalı olarak belirtilmektedir.

**Tablo 3.21. Hedefleme sistemi kriterlerinin karşılaştırılması**

Risk Parametresi	Paris MoU	MED MoU	BS MoU
Geminin Tipi	+	+	+
Geminin Yaşı	+	+	+
Geminin Bayrak Devleti	+	+	+
Geminin Klas Kuruluşu	+	+	+
Gemi İşleteni	+	-	+
Tarihsel Bilgiler (Eksiklik Sayısı) <sup>52</sup>	+	+	+
Tarihsel Bilgiler (Tutulma Sayısı) <sup>53</sup>	+	+	+

Yukarıdaki tablodan üç memorandumun da hedefleme sistemlerinde benzer parametreler kullandığı görülmektedir. Ancak hesap metodunda ciddi farklılıklar bulunmaktadır.

#### 3.3.1.1. Gemi Tipi

Gemi tipi bazında üç memorandum ortak olarak kimyasal tanker, petrol tankeri gaz tankeri, dökme yük ve yolcu gemi tiplerini riskli olarak kabul etmiştir. Ancak Paris MoU, bu belirtilen gemi tiplerini diğer memorandumlara oranla daha riskli görmüştür. Şöyle ki gemi tipinin, anılan gemi tiplerinden birisi olması halinde gemi, yüksek risk karşılığı olan 5 puanın

<sup>52</sup> Son 36 ay içerisindeki denetimler baz alınmaktadır.

<sup>53</sup> Son 36 ay içerisindeki denetimler baz alınmaktadır.

2 puanını almaktadır. Oran bazında Paris MoU'da %40, Karadeniz MoU'da %20 ve Akdeniz MoU'da ise belirtilen gemi tiplerinde 15 yaşından büyük olması koşuluyla olmak üzere yaklaşık %10 şeklindedir. Paris MoU uygulamasının deniz emniyetinin sağlanması adına daha etkili olduğu düşünülmektedir.

### **3.3.1.2. Gemi Yaşı**

Gemi yaşı bazında Paris MoU, 12 yaş üstü gemileri riskli gemi olarak kabul etmiştir. Karadeniz MoU, 12-24 yaş ve 25 yaş üstü olarak ikiye ayırmış; Akdeniz MoU ise 6-10, 11-15, 16-20 ve 20 yaş üstü olarak sınıflandırmıştır. Bu konuda, Karadeniz ve Akdeniz MoU uygulamalarında Paris MoU uygulamasında olduğu gibi yaş faktörü dikkate alınmaktadır ancak puanlamada verdiği ağırlığın yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

### **3.3.1.3. Bayrak Devleti**

Bayrak devleti kontrolleri, liman devleti kontrolü mekanizmasından önce de var olan gemilerin uluslararası sözleşmelere uygunluğunun ilk kontrolünün sağlandığı mekanizmadır. Bu bakımdan, gemilerin bayrak devletlerinin, geminin risk derecesine etki ettiği değerlendirilmektedir. Paris MoU, bayrak devletlerini son 3 yıl göstermiş olduğu performans (denetim/tutulma) dayalı geliştirdiği formülasyonla siyah, gri ve beyaz olarak ayırmakta; siyah listede bulunan bayrakları da kendi içerisinde sınıflandırmaktadır. Paris MoU, gemilerin düşük riskli olabilmesi için bayrak devletinin IMO tarafından denetlenmiş olmasının yanı sıra beyaz bayrak kategorisinde olmasını da zorunlu kılmaktadır. Diğer taraftan, siyah listede bulunan bayrak devletlerinin altındaki gemilere, listede buldukları konuma göre risk puanları eklenmektedir. Karadeniz MoU, geminin düşük riskli olabilmesi için IMO tarafından denetlenmiş olmasını ve bayrak devletinin kayıtları altındaki gemilerin performansının denetimler sonucu tespit edilen eksiklik sayısı bakımından ortalamanın altında olmasını şart koşmaktadır. Karadeniz MoU'nun bu konudaki uygulamasında bayrak devletinin, diğer bayraklardan kötü performansa sahip olmaması yeterli gözükmektedir. Hemen hiçbir sorumluluğunu yerine getirmeyen birçok bayrak devletinin bulunduğu göz önüne alındığında



memorandumun bu uygulaması yetersiz değerlendirilmektedir. Akdeniz MoU hedefleme sisteminde gemi bayrağını sadece gemi tutulma oranları üzerinden değerlendirilmekte; ortalamanın üzerindeki her bir yüzdellik değer için geminin risk değerine 1 puan eklenmektedir. Akdeniz MoU’da geminin yüksek riskli olabilmesi için en az 41 puan gerektiği düşünüldüğünde bu konuda Akdeniz MoU uygulamasının son derece yetersiz olduğu değerlendirilmektedir. Karadeniz MoU, bu konuda kendisine ait geliştirdiği uygulama ile bayrak devletini, geminin risk parametresi içerisine dahil etse de bu konuda Paris MoU’nun geliştirdiği uygulamanın çok daha gelişmiş olduğu değerlendirilmektedir.

#### **3.3.1.4. Klas Kuruluşu**

Paris MoU, klas kuruluşları açısından yaptığı değerlendirmede iki hususu dikkate almaktadır. Birincisi, klas kuruluşlarının göstermiş oldukları performanstır. Klas kuruluşları performans bazında yüksek, orta, düşük ve çok düşük olarak sınıflandırılmaktadır. İkincisi ise klas kuruluşunun en az bir Paris MoU üye devleti tarafından yetkilendirilip yetkilendirilmediği hususudur. Klas kuruluşu açısından yapılan değerlendirmede geminin düşük riskli olabilmesi için ikinci şartı taşıması gerekmekte olup aynı zamanda performansının da yüksek olması gerekmektedir. Paris MoU, her yıl yayımlanan yıllık raporlarında klas kuruluşlarının performanslarını yüksek, orta ve düşük olarak sınıflandırmaktadır. Bu listeye göre 2016 yılında yüksek performans gösteren kuruluşlar: ABS, LRS, DNV-GL, BV, KRS, RINA, CCS, NKK, TL, RMRS şeklindedir<sup>54</sup>. Paris MoU tarafından 1 Temmuz 2017 tarihinde yayımlanan listeye göre memorandum tarafından yetkilendirilen kuruluşlar: ABS, BV, CCS, CRS, DNV-GL, IRS, KRS, LRS, NKK, PRS, RINA, RP ve RMRS şeklindedir.<sup>55</sup> Yüksek performansa sahip olmayan yetkilendirilen klas kuruluşlarından RP dışındakiler klas kuruluşları performans listesinde orta seviyede yer almakta iken; RP, listede yer almamaktadır. Diğer taraftan uygulamada geminin düşük riskli sayılabilmesi için performansının yüksek olmasının şart koşulması sayesinde düşük veya orta

---

<sup>54</sup> ABS: American Bureau of Shipping, LR: Lloyd’s Register of Shipping, BV: Bureau Veritas, KR: Korean Register of Shipping, RINA: Registro Italiano Navale, CCS: China Classification Society, NKK: Nippon Kaiji Kyokai, TL: Turkish Loyd, RMRS: Russian Maritime Register of Shipping.

<sup>55</sup> CRS: Croatian Register of Shipping, IRS: Indian Register of Shipping, PRS: Polski Rejestr Statkow, RP: RINAVE Portuguesa.

seviyeli performansa sahip klas kuruluşlarının kayıtları altındaki gemiler, düşük riskli olamamaktadır. Bu itibarla, konu uygulamada eksikliğe yol açtığı değerlendirilmemektedir.<sup>56</sup>

Akdeniz Memorandumu, klas kuruluşu IACS üyesi olmayan gemilerin risk puanına 10 puan eklemektedir. Bu bakımdan hangi klas kuruluşlarının IACS üyesi olduğunu belirtmek gerekmektedir. Bu kuruluşlar: ABS, BV, CCS, CRS, DNV-GL, IRS, KRS, LRS, NKK, PRS, RINA ve RMRS şeklindedir.<sup>57</sup> Performansa dayalı olmayan bu uygulamanın son derece yetersiz olduğu değerlendirilmektedir. Karadeniz Memorandumunda ise, klas kuruluşlarıyla ilişkili tutulma ve tutulmaya sebep eksiklik parametreleri hesaplanmakta; gemilerin düşük riskli olabilmesi için eksiklik oranının, ortalamanın altında olması yeterli kabul edilmektedir. Ayrıca, klas kuruluşunun en az bir memorandum üyesi tarafından yetkilendirilmiş olması da düşük risk kriterleri arasında yer almaktadır. Bu yetkilendirilmiş kuruluşlar arasında, klas kuruluşlarının performans listesinin yer aldığı Paris MoU 2016 yıllık raporda orta seviyede yer alan Bulgarian Register of Shipping (BRS)'nin ve kötü seviyede yer alan Shipping Register of Ukraine (SRU)'nun bulunması sistemin eksikliği olarak değerlendirilmektedir.<sup>58</sup>

### 3.3.1.5. Geminin İşleteni

Paris MoU, gemi işleten parametresini 2011'den önce hesaba katmazken 2011'de hayata geçen yeni denetim rejimi ile bu parametreyi risk puanlamasında kullanmaya başlamıştır. Uygulama, şirkete ait tüm gemilerin denetim performansı üzerinden yapılmakta olup son 3 yıldaki eksiklik ve tutulma sayıları üzerinden şirketin performans seviyesi belirlenmektedir. Eksiklik sayıları incelenirken ISM eksikliğine çok daha büyük önem verildiğini belirtmek gerekmektedir. Ayrıca geminin, düşük riskli olabilmesi için şirket performansının yüksek olması gerekmektedir. Kötü performanslı şirketlerin gemilerini farklı şirket altında göstererek bazı gemileri için düşük performanslı olmamak adına yaptığı uğraşlar, memorandumda

---

<sup>56</sup> Yüksek performans gösteren ancak yetkilendirilmiş kuruluşlar listesinde yer almayan TL'nin kayıtları altındaki gemiler, düşük riskli olamamaktadır.

<sup>57</sup> [www.iacs.org.uk/about/members/](http://www.iacs.org.uk/about/members/)

<sup>58</sup> <http://www.bsmou.org/downloads/reference/National%20Arrangements%20on%20PSC%20in%20the%20Black%20Sea%20Region.pdf>

karşılık bulmamaktadır çünkü geminin denetim kaydı yoksa şirket performansı yüksek değil orta olmaktadır. Karadeniz Memorandumunun bu konudaki uygulaması incelendiğinde şirket performansının eksiklik ve tutulma bakımından değerlendirildiği görülmekte; geminin, düşük riskli olabilmesi için şirket performansının Paris MoU'da olduğu gibi yüksek olması şart koşulmaktadır. Memorandumun bu yaklaşımının kabul edilebilir seviyede olduğu düşünülmektedir. Akdeniz MoU'da ise gemi işletmecileri, herhangi bir biçimde risk hesabı içerisinde değerlendirilmemektedir. Literatürde, geminin risk derecesini önemli derecede etkilediği kabul edilen bu parametrenin göz ardı edilmesi önemli bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir.

### **3.3.1.6. Geçmiş Denetim Performansı**

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

Akdeniz Memorandumunda gemilerin son dört denetimdeki eksiklik sayıları 0,6 ile çarpılmakta ve son denetiminden kapatılmamış her bir eksikliği için 2 puan eklenmektedir. Memorandumda geminin riskli olması için en az 41 puan gerektiği düşünüldüğünde bu uygulamanın yetersiz olduğu değerlendirilmektedir. Tutulma durumu için ise gemiye, geçirdiği son dört denetime göre puanlar verilmektedir. Ayrıca geminin, son denetim tarihine göre gemiye puanlar verilmektedir. Bu durum, riskli gemiler için kabul edilebilir olsa da iyi yönetilen ve deniz emniyetine gerekli hassasiyeti gösteren gemi ve işletenleri için de uygulamanın aynı şekilde tezahür etmesinden dolayı bir haksızlık teşkil ettiğini ifade etmek gerekmektedir. Karadeniz MoU, geminin denetim geçmişinde tespit edilen eksiklik sayılarını ve tutulma sayılarını dikkate almaktadır. Geminin tutulma yaşaması halinde bu durum geminin risk puanını arttırmaktadır. Geminin düşük riskli olması için ise geminin eksiklik

ortalamasının bölge ortalamasının altında olması ve tutulmasının olmaması gerekmektedir. Söz konusu uygulamanın, bu bakımdan yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

### **3.3.1.7. Literatürde Gemi Hedefleme Sistemi Üzerine Yapılan Çalışmaların İncelenmesi**

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

eksiklik sayısıyla doğrudan ilişkili olduğu 2007 senesinde yapılan çalışmayla ortaya konulmuştur (Cariou vd., 2007).

Literatürde farklı çalışmalar da yürütülmüş, dolaylı olarak da olsa bu çalışmalar bu konuda bizlere yine fikirler vermektedir. Düşük standartlı gemilerin sıklıkla bayrak devletini ve klas kuruluşunu değiştirmeye eğilimli olduğu Cariou ve Wolf tarafından 2011 senesinde yaptıkları çalışmayla ortaya konulmuştur (Cariou ve Wolf, 2011). Fan, Luo ve Yin 2014 yılında yaptıkları liman devleti denetimlerinin bayrak devleti seçimlerine etkisini inceledikleri çalışmada IACS üyesi klas kuruluşlarının kayıtları altındaki gemilerin bayrak devletini değiştirmeyi çok tercih etmediklerini ifade etmektedirler (Fan vd., 2014).

### **3.3.2. Giriş Yasağı Uygulaması**

Önceki bölümlerde, Paris MoU'da uygulanan giriş yasağı prosedürleri detaylı olarak açıklandığı için bu bölümde bir kez daha bahsedilmeyecektir. Paris MoU'da giriş yasağı geminin tutulma performansına göre uygulanmaktadır. Akdeniz MoU ve Karadeniz MoU'da ise geminin tutulma durumuna göre giriş yasağı prosedürü bulunmamaktadır. Bir başka deyişle geminin deniz emniyetinin temini açısından asgari gereklilikleri karşılayamadığı durumlarda gemi tutuklansa da herhangi bir süre kısıtlaması olmadan yine bölge limanlarına uğrak yapabilmektedir. Bu bakımdan, bir yaptırımdan bahsetmek de mümkün değildir. Bu durum, deniz emniyetini ciddi biçimde tehdit etmekte; aynı zamanda deniz emniyetinin sağlanması adına yapılan uğraşlar olan liman devleti kontrollerini bir anlamda boşa çıkarmaktadır.

Gemilerin geçmiş denetim performansının geminin risk faktörünü etkileyen parametreler arasında olması gerektiğine dair literatürde yer alan çalışmalardan bahsedilmişti. PSC etkinliğini arttırmak adına bulunan eksiklikler karşılığında para cezası gibi ilave yaptırımlar uygulanması gerektiği; halihazırda yürürlükteki PSC uygulamalarının bu konuda yetersiz olduğu Knudsen ve Hassler tarafından dile getirilmektedir (Knudsen ve Hassler, 2011). Ülkemizin taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında, Paris MoU'da uygulanan

giriş yasağı uygulamasının dahi bulunmadığı göz önüne alındığında bu uygulamanın getirilmesinin son derece gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

### 3.3.3. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu

Liman devletleri, üye oldukları memorandumun belirlediği ölçüde ülkesine uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere liman devleti kontrolleri yürütmektedir. Paris MoU'da bu sorumluluğun şartları önceki bölümlerde detaylı olarak açıklanmıştır. Özetle, üye devletlerin sorumluluğu ülkelere uğrak yapan yabancı bayraklı gemi sayısına göre belirlenmekte; bu gemilerin risk seviyelerine göre hesaplanan öncelik durumlarına göre denetlenmesi gereken oranlar ve istisnalar, memorandum metninde açıklanmaktadır. Avrupa Komisyonunun 2009/16 sayılı direktifinin 12. maddesinde üye devletlerin yapacakları denetimlerde adil dağılımın olması gerektiği ve bu devletlerin ülkelerindeki gemi trafiği nispetinde yeterli sayıda ve kalitede personel bulundurması gerektiği belirtilmektedir. Akdeniz Memorandumunda ise bu oran, gelen tekil gemi sayısının %15'i şeklindedir. Karadeniz MoU'da ise memorandum genelinde gelen gemi sayısının %75'ini denetleme hedefi açıklanmakta olup üye ülke bazında herhangi bir sorumluluktan bahsedilmemiştir. Belirtmek gerekir ki Knapp, PSC denetiminin maliyetinin 509 ile 759 Dolar arasında değiştiğini ifade etmektedir (Knapp, 2007). Ülkemizde 2013-2017 yılları arasında gelen tekil gemi sayısı ile gerçekleşen denetim verileri Tablo 3.22.'de belirtilmektedir. Tablodan da görüleceği üzere ülkemizde her sene ortalama yaklaşık 1700 adet yabancı bayraklı gemi denetimi gerçekleştirilmektedir. Bu durumun, ülkemize ciddi bir ekonomik yük getirdiği açıktır. Bu hususta, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında yeni düzenlemeler gerektiği değerlendirilmektedir. Öte yandan 26/03/2006 tarihinde yayımlanan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği gereği yıllık denetim yükümlülüğümüz %25 olarak belirlenmiş olduğunu ifade etmek gerekmektedir.

**Tablo 3.22. Türk Limanlarına gelen tekil gemi sayıları ve liman devleti kontrolü sayıları (2013-2016)**

Yıl	Gelen Tekil Gemi Sayısı	Liman Devleti Kotrolü Sayısı	Denetim Oranı (%)
2014	5606	1520	27,11
2015	5833	1898	32,53
2016	5758	1852	32,16
2017	5947	1661	27,93

## 4. ANKET ÇALIŞMASI

### 4.1. Anket Bilgileri

Önceki bölümlerde, Paris MoU ile Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarının uygulamaları arasındaki farklar ayrıntılı biçimde incelenmiş, eksiklik bulunan uygulamalar literatürde yer alan çalışmaların da yardımıyla ortaya konulmuştur. Hazırlanan anket ile gemilerin denetimi öncesinde gemilerin risk faktörünün belirlenerek denetim için öncelik sıralaması yapılması adına kullanılan hedefleme sisteminde yer alan faktörlerin doğruluğu, sistemin etkinliği ile diğer uygulamaların, sahada görev yapan uzmanlar tarafından değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Teoride bu konuda birçok araştırma yapılsa da sahada bizzat bu denetimleri gerçekleştiren uzmanların değerlendirmelerine ihtiyaç duyulmuştur. Anket sorularının hazırlanmasında Eyigün'ün 2013 yılında yapmış olduğu çalışmadan yararlanılmıştır (Eyigün, 2013). Karadeniz MoU hedefleme sisteminin yakın zamanda değiştiği göz önüne alındığında anket sonuçlarında ne gibi değişikliklerin olduğu gözlemlenecektir.

Anket sonucunda, kullanılan hedefleme sistemlerinin ve diğer uygulamaların etkinliği ölçülmek istenmiş, ilave parametrelerin uzmanlar tarafından nasıl değerlendirildiği gözlemlenmeye çalışılmıştır.

Anket çalışmasında, 5'li likert ölçeği kullanılmıştır. Ankette, farklı PSC rejimlerinde görev yapan uzmanlar hedef alınmıştır. Anketin ilk kısmında ankete katılanların kişisel ve mesleki deneyimlerine yönelik sorular; ikinci kısımda ise bir tanesi açık uçlu olmak üzere 17 soru yöneltilmiştir. Cevaplar, katılıp katılmama seviyelerine göre aşağıda belirtildiği gibi puanlanmıştır.

- Kesinlikle Katılmıyorum: 1
- Katılmıyorum: 2



- Kararsızım: 3
- Katılıyorum: 4
- Kesinlikle Katılıyorum: 5

#### 4.2. Anket Soruları

Ankette, 1 tanesi açık uçlu olmak üzere 17 soru kullanılmıştır. Ayrıca çoktan seçmeli olan 16 sorudan 2 tanesinde verilecek cevaba göre katılımcılardan açık uçlu cevap talep edilmiştir. Tablo 4.1’de ankette yöneltilen sorular listelenmektedir.

**Tablo 4.1. Anket soruları**

LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ (PSC) HEDEFLEME SİSTEMİ ETKİNLİĞİ ANKET SORULARI		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	PSC denetimlerinde, denetlenecek gemi seçiminde hedefleme sistemi olması etkin bir denetleme mekanizması için gereklidir.					
2	Denetlenecek geminin bulunduğunuz PSC rejimindeki geçmiş denetim sonuçları, denetim öncesinde o gemi hakkındaki izleniminizi etkiler.					
3	Denetlenecek geminin diğer PSC rejimlerindeki geçmiş denetim sonuçları, denetim öncesinde o gemi hakkındaki izleniminizi etkiler. Cevabınız evet ise hangi PSC rejimi sonuçları izleniminizi etkiler, lütfen belirtiniz.					
4	Geminin tipi (tanker, kuru yük, dökme yük, yolcu v.b), risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir. Cevabınız evet ise hangi tiplerin riskli olduğunu düşünüyorsunuz, lütfen belirtiniz.					
5	Geminin yaşı, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
6	Geminin klas kuruluşu, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
7	Geminin klas kuruluşunun IACS üyesi olup olmaması risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
	Geminin klas kuruluşu altındaki gemilerin geçmiş					

8	denetimlerdeki performansı, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
9	Geminin bayrak devleti, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
10	Kolay bayrak (flag of convenience) altında bulunan gemiler, diğerlerine kıyasla daha risklidir.					
11	Gemi işleteni, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
12	Gemi tonajı, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
13	Gemi mürettebatının uyruğu, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.					
14	Geminin risk seviyesi belirlenirken en etkili parametre size göre hangisidir?					
15	Bağlı bulunduğunuz Memorandum kriterleri uyarınca sık periyotlarda denetlenen bir geminin, denetimler sayesinde emniyet seviyesinin yükseldiğini düşünürüm.					
16	Geminin geçmiş denetimlerdeki tutulma sayısına göre bölgeye giriş yasağı uygulaması gereklidir.					
17	Giriş yasağı uygulaması sayesinde bölgede emniyet seviyesinin yükseldiğini düşünürüm.					

Anket sorularından 1. soru hedefleme sisteminin gerekliliği üzerine yöneltilmiştir. 10., 12. ve 13. sorular günümüzde hedefleme sisteminde kullanılmayan parametrelere yönelik sorulmuştur. 16. ve 17. sorular giriş yasağı ile ilgili yöneltilmiştir. 15. soru ise bölgede gerçekleştirilen denetimlerin amacına ulaşıp ulaşmadığına yöneliktir. Diğer sorular ise genel olarak Paris, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları tarafından kullanılan parametreler ile ilişkili sorulardır. Açık uçlu olan 14. soru ise gemiyi riskli yaptığı düşünülen en etkili parametrenin ne olduğuna ilişkindir.

#### 4.3. Verilerin Toplanması ve Kullanılan Analiz Programı

Anket, Mart- Nisan 2018 tarihleri arasında farklı PSC rejimlerinde görev yapmakta olan 50 liman devleti kontrolü görevlisinin katılımıyla yapılmıştır. IBM SPSS İstatistik 20 Paket Programı üzerinde çalışılarak analizler yapılmıştır. Bu bakımdan, kullanılan istatistik programından bahsedilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

SPSS programı başta anket analizleri olmak üzere sağlık bilimleri ve fen bilimleri alanlarında da elde edilen bazı ölçümlerin analiz edilmesi için kullanılan bir bilgisayar programıdır. Verilerin sayısal olarak dağılımlarının belirlenmesinde frekans analizi kullanılır. Elde edilen verilere ilişkin ortalama, standart sapma, mod, medyan gibi değerlerin hesaplanmasında ise tanımlayıcı istatistiklerden yararlanır. Frekans analizi ile tanımlayıcı istatistikler temel analizler olup program vasıtasıyla kolaylıkla yapılabilmektedir.<sup>59</sup> Bu doğrultuda, belirtilen program aracılığıyla katılımcıların kişisel bilgilerine yönelik sayısal çıkarımlar yapılmış; güvenilirlik analizi, frekans analizi, ortalama ve standart sapma değerleri, korelasyon analizi ve son olarak da açık uçlu sorulara verilen cevaplara ilişkin sayısal analiz yapılmıştır.

#### **4.4. Anket Sonuçları**

##### **4.4.1. Katılımcıların Özellikleri**

Anket çalışmasında, kullanılan hedefleme sistemlerinin ve diğer uygulamaların etkinliği ölçülmek istenilmiş, ilave parametrelerin uzmanlar tarafından nasıl değerlendirildiği gözlemlenmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda katılımcılar, sahada bizzat bu denetimleri gerçekleştiren dünyada çeşitli PSC rejimlerinde görev yapan deneyimli uzmanlardan seçilmiştir. Ayrıca katılımcıların büyük çoğunluğunun, geçmişlerinde denizde bilfiil çeşitli derecelerde zabit/kaptan veya mühendis olarak görev yapan uzmanlardan oluşmasına dikkat edilmiştir. Denetim uzmanlarının geçmişte gemilerde görev yapmış olmalarının, gemi şartlarını bilmelerinin ve denetim tecrübelerinin uzun süre olmasının, anket çalışmasında elde edilen verilerin doğruluğunu artıracakları değerlendirilmektedir.

---

<sup>59</sup><http://www.akademidestek.com/blogicerik/spss-nedir-ne-ise-yarar-1>

**Tablo 4.2. Ankete katılan denetim uzmanlarının bilgileri**

Katılımcı Bilgileri		Sayı	%
Görev Yaptığı Memorandum	Akdeniz	28	56
	Karadeniz	12	24
	Tokyo ve Paris	10	20
Denetim Tecrübesi (Yıl)	≤3	14	28
	4-7	13	26
	>7	23	46
Deniz Tecrübesi	Var	42	84
	Yok	8	16
Gemi adamı Yeterliliği	Kaptan	21	42
	I. Zabit	9	18
	Vardiya Zabiti	1	2
	Baş Mühendis	3	6
	2. Mühendis	4	8
	Vardiya Mühendisi	4	8

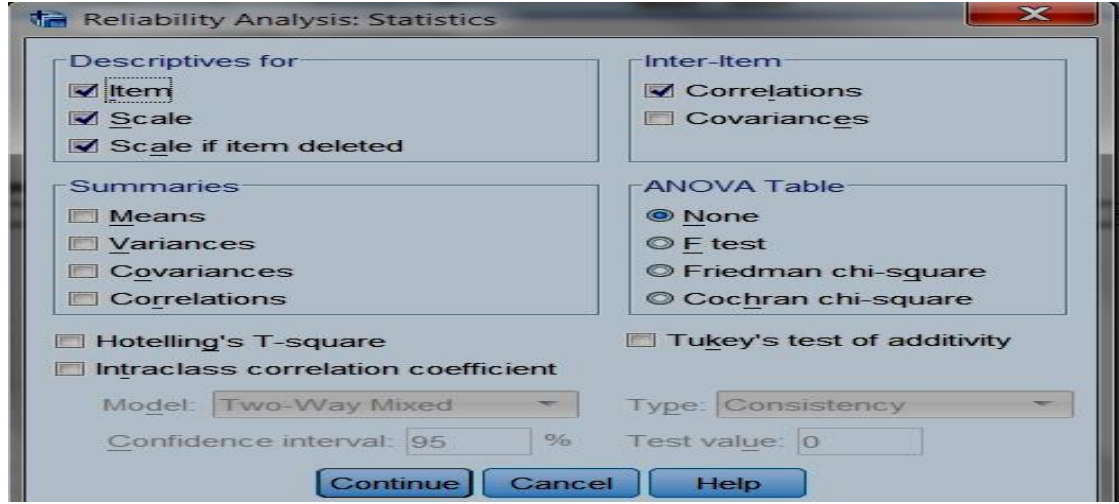
Ankete katılım sağlayan denetim uzmanlarının %56'sı Akdeniz; %24 'ü Karadeniz, %20'si ise Paris ve Tokyo Memorandumlarında görev yapmaktadır. Ankete katılanların denetim tecrübesinin ortalama 7,5 yıl olduğu; %46'sının 7 yıldan fazla tecrübeye sahip olduğu belirlenmiştir. Ayrıca ankete katılım sağlayanların %84'ünün deniz tecrübesine sahip olduğu görülmektedir. Deniz tecrübesine sahip olanların ise % 48'i uzakyol kaptanı/baş mühendisi yeterliliğine sahiptir.

#### 4.4.2. Güvenirlilik Analizi

“Güvenirlilik analizi ölçmede kullanılan testlerin, anketlerin ya da ölçeklerin özelliklerini ve güvenilirliklerini değerlendirmek üzere geliştirilmiş bir yöntem güvenirlilik analizi prosedürü ile toplam skorların (puanların) söz konusu olduğu likert. Q tipi vb. ölçeklerin güvenilirliğini belirleyen katsayılar hesaplanır ve ölçekte yer alan sorular arasındaki ilişkiler hakkında bilgi elde edilir.”<sup>60</sup>

<sup>60</sup> <https://www.onlineistatistik.com/single-post/2017/01/01/Guvenirlilik-Analizi-Nedir-Turleri-Nelerdir-ve-Nasil-Yorumlanir>

Şekil 4.1. Güvenirlik analizi sekmesi



Tablo 4.3. Anketin güvenilirlik verileri

Güvenirlik İstatistiği		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,806	,812	16

Çoktan seçmeli 16 soru üzerinde alpha modeli uygulanarak yapılan güvenilirlik analizi sonucunda Cronbach's Alpha değeri 0,806 çıkmış olup bu değer gayet tatmin edicidir. Anketin güvenilirlik katsayısını düşüren sorular da yine aynı sekmeden görüntülenerek Tablo 4.4.'te belirtilmektedir. Burada önemli olan en sağdaki sütun olan "Cronbach's Alpha if them deleted" sütunundaki bulgulardır. 1, 12, 13, 16 ve 17 numaralı sorular, anketin güvenilirliğini olumsuz etkilemiş gözükse de bu değerler ihmal edilebilecek büyüklüktedir.

Tablo 4.4. Soruların güvenilirlik verilerine etkileri

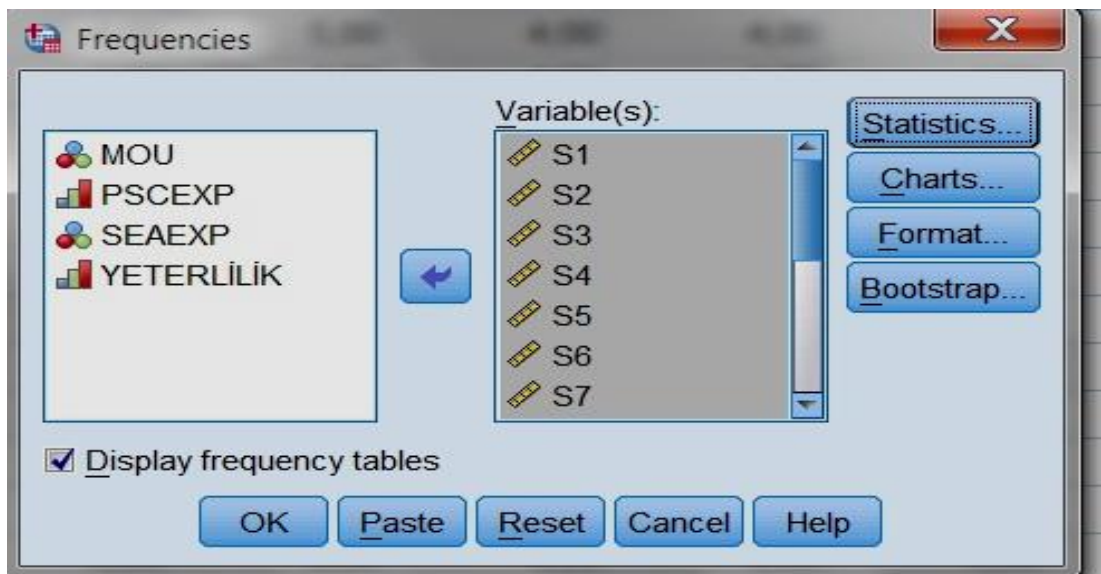
Item-Total Statistics					
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
<b>S1</b>	58,4600	42,825	,129	,388	<b>,810</b>

S2	58,8000	39,061	,440	,745	,794
S3	58,9400	39,404	,401	,740	,796
S4	59,0000	36,898	,577	,527	,783
S5	58,6600	38,637	,587	,444	,786
S6	58,8000	39,837	,564	,633	,790
S7	58,9400	35,894	,688	,771	,774
S8	59,0000	38,694	,509	,577	,790
S9	58,7000	39,724	,416	,383	,796
S10	59,0400	36,815	,471	,670	,792
S11	59,0600	36,996	,545	,563	,785
S12	60,3600	40,847	,197	,504	,812
S13	60,0200	40,061	,214	,532	,814
S15	59,0400	38,162	,507	,650	,789
S16	58,7600	41,411	,224	,748	,807
S17	58,8200	42,028	,157	,729	,811

#### 4.4.3. Frekans Analizi

Çoktan seçmeli 16 soru, Şekil 4.2.'de görülen Analyze-Descriptive Statistics- Frequencies penceresinden frekans analizine tabi tutulmuş ve Tablo 4.5'teki verilere ulaşılmıştır.

Şekil 4.2. Frekanslar penceresi



**Tablo 4.5. Cevapların frekans analizi ve yüzdesel dağılımı**

Soru No	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
1	0	0	0	0	1	2	23	46	26	52
2	1	2	1	2	3	6	29	58	16	32
3	2	4	0	0	3	6	35	70	10	20
4	1	2	4	8	3	6	30	60	12	24
5	0	0	1	2	3	6	26	52	20	40
6	0	0	1	2	1	2	37	74	11	22
7	1	2	2	4	7	14	25	50	15	30
8	1	2	1	2	6	12	33	66	9	18
9	0	0	2	4	2	4	27	54	19	38
10	1	2	5	10	9	18	17	34	18	36
11	1	2	4	8	6	12	27	54	12	24
12	6	12	17	34	18	36	9	18	0	0
13	5	10	12	24	16	32	15	30	2	4
15	1	2	0	0	13	26	24	48	12	24
16	0	0	1	2	6	12	25	50	18	36
17	0	0	0	0	10	20	23	46	17	34

Frekans analizine göre katılımcıların %98'i hedefleme sistemini gerekli bulmuştur. Katılımcıların %90'ı PSC rejimlerindeki geçmiş denetim sonuçlarını önemsemektedir. Yine katılımcıların %96'sı geminin klas kuruluşunu; %92'si geminin yaşını ve bayrak devletini geminin risk seviyesini belirlemede etkisinin olduğunu ifade etmişlerdir.

#### 4.4.4. Ortalama ve Standart Sapma Değerleri

Cevapların ortalama değerleri incelendiğinde sadece 12. soru olan “Gemi tonajı, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir” ve 13. soru olan “Gemi mürettebatının uyruğu, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.” cevapların ortalamalarının, “katılmıyorum” ile “kararsızım” seçenekleri arasında bir değerde olduğu görülmektedir. Bu parametreler, daha önce de belirtildiği gibi günümüzde hedefleme sistemlerinde kullanılmamaktadır. Bu bakımdan, bu sonuçlar şaşırtıcı değildir. Diğer taraftan 4, 8, 10, 11, 15 numaralı sorulara

verilen cevapların ortalamaları “katılıyorum” ile “kararsızım” arasında olsa da değerler “katılıyorum”a oldukça yakındır. Diğer sorulara verilen cevapların ortalamaları ise “katılıyorum” ile “kesinlikle katılıyorum” arasındadır.

Cevap dağılımlarının ölçüldüğü standart sapma değerleri incelendiğinde 10 numaralı soru olan “Kolay bayrak (flag of convenience) altında bulunan gemiler, diğerlerine kıyasla daha risklidir.” ve 13. soru olan “Gemi mürettebatının uyruğu, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.” sorularına cevaplar farklı şekillerde gelmiş ve standart sapma değerleri yüksek çıkmıştır.

**Tablo 4.6. Cevapların ortalama ve standart sapma değerleri**

Cevapların İstatistiksel Değerleri			
	Cevapların Ortalama Değerleri	Cevapların Standart Sapma Değerleri	Sayı
Soru 1	4,5000	,54398	50
Soru 2	4,1600	,79179	50
Soru 3	4,0200	,79514	50
Soru 4	3,9600	,90260	50
Soru 5	4,3000	,67763	50
Soru 6	4,1600	,54810	50
Soru 7	4,0200	,89191	50
Soru 8	3,9600	,75485	50
Soru 9	4,2600	,72309	50
Soru 10	3,9200	1,06599	50
Soru 11	3,9000	,93131	50
Soru 12	2,6000	,92582	50
Soru 13	2,9400	1,05772	50
Soru 15	3,9200	,82906	50
Soru 16	4,2000	,72843	50
Soru 17	4,1400	,72871	50

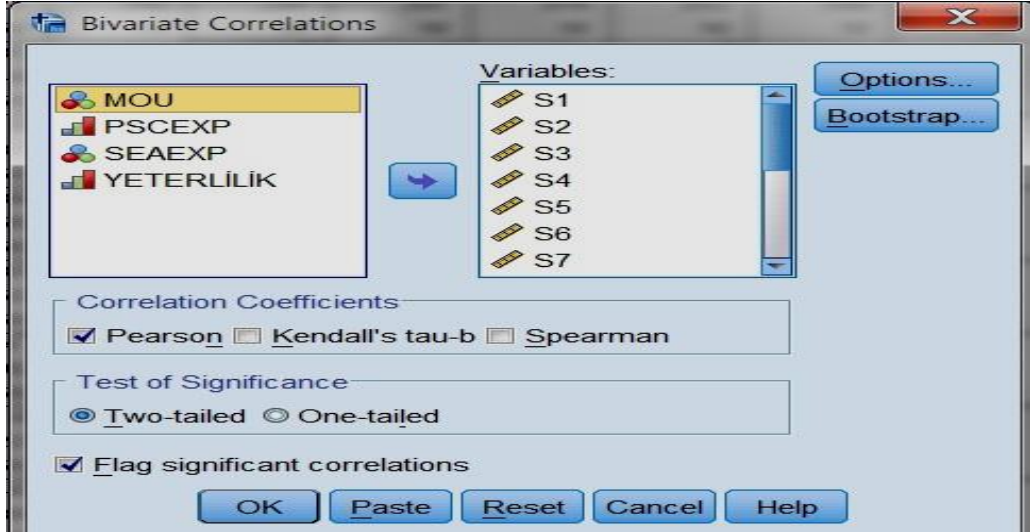
#### 4.4.5. Cevapların Korelasyon Analizi

İki sayısal ölçüm arasında doğrusal bir ilişki olup olmadığını, varsa bu ilişkinin yönünü ve şiddetinin ne olduğunu belirlemek için kullanılan bir istatistiksel yöntem olan korelasyon



analizi, liman devleti kontrolü görevlilerinin kişisel bilgileri olan görev yaptığı memorandum, deniz tecrübesi, gemiadamı yeterliliği ve PSC tecrübesi sorularının çoktan seçmeli sorularla ve soruların kendi aralarında ilişkileri Pearson metodu ile ortaya konmuştur.

**Şekil 4.3. Bivariate korelasyon penceresi**



Yapılan analiz neticesinde memorandum bilgisinin, 16. ve 17. sorularla ilişkili olduğu saptanmıştır. Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında görev yapan denetim uzmanları, giriş yasağını daha şiddetli savunarak yasağın bölgedeki emniyet seviyesini yukarı çıkaracağını düşünmektedir. Standart sapması yüksek olan sorular olan 10. soru (Kolay bayrak (flag of convenience) altında bulunan gemiler, diğerlerine kıyasla daha risklidir.) ile 13. soru olan “Gemi mürettebatının uyruğu, risk seviyesinin belirlenmesinde etkilidir.” sorularına verilen cevapların birbirleriyle ilişkili olduğu görülmüştür. “Denetlenecek geminin bulunduğunuz PSC rejimindeki geçmiş denetim sonuçları, denetim öncesinde o gemi hakkındaki izleniminizi etkiler.” sorusu ile “Bağlı bulunduğunuz Memorandum kriterleri uyarınca sık periyotlarda denetlenen bir geminin, denetimler sayesinde emniyet seviyesinin yükseldiğini düşünürüm.” sorusuna verilen cevaplar tahmin edildiği üzere ilişkili çıkmıştır. Yine tahmin edildiği üzere giriş yasağı sorularına verilen cevaplar, birbirleriyle ilişkili çıkmıştır.

#### 4.4.6. Açık Uçlu Sorulara Verilen Cevapların Analizi

Açık uçlu olarak sorulan 14. soru “Geminin risk seviyesi belirlenirken en etkili parametre size göre hangisidir?” ile sırasıyla 3. ve 4. soruların açık uçlu kısımları olan “Cevabınız evet ise hangi PSC rejimi sonuçları izleniminizi etkiler, lütfen aşağıda belirtiniz.” ile “Cevabınız evet ise hangi tiplerin riskli olduğunu düşünüyorsunuz, lütfen aşağıda belirtiniz.” sorularına verilen cevaplar aşağıda tablolar halinde belirtilmektedir.

**Tablo 4.7. Açık uçlu sorulara verilen cevapların dağılımı**

Geminin risk seviyesi belirlenirken en etkili parametre size göre hangisidir?	Bayrak Devleti	Yaş	Şirket	Klas Kuruluşu	Tip	Geçmiş Denetim	Uyruk
	22	18	14	12	11	9	3
Hangi gemi tipleri risklidir?	Tanker	Yolcu	Dökme	Kuru Yük	Diğer		
	27	24	12	6	5		
Hangi PSC rejimi sonuçları izleniminizi etkiler	Paris MoU	Tokyo MoU	BS MoU	Med MoU	Diğer		
	41	15	14	10	10		

Açık uçlu sorulardan “Geminin risk seviyesi belirlenirken en etkili parametre size göre hangisidir?” sorusuna 49 katılımcı cevap vermiştir. Katılımcılar, cevaplarında çoğunlukla birden fazla parametre belirtmiştir. Verilen cevaplarda 22 kişi geminin bayrak devleti, 18 kişi geminin yaşı ve 14 kişi geminin işleteni bilgilerini geminin risk seviyesi belirlenirken en etkili parametre olarak belirtmiştir. Gemi tipleri bazında tanker gemi tipini 27 kişi riskli bulurken; 24 kişi yolcu gemi tipini; 12 kişi ise dökme yük gemi tipini riskli gördüğünü belirtmiştir. PSC rejimlerine bakış açısını anlamak adına sorulan açık uçlu soru karşısında en çok cevap 41 cevap ile Paris MoU olmuştur. Bu soruya cevap veren 41 kişinin de Paris MoU cevabını vermesi de anılan memorandumun dünyada en prestijli memorandum olarak kabul edildiğini bir kez daha ortaya koymaktadır.

#### 4.4.7. Anket Sonuçlarının Analizi

Hedefleme sisteminin etkinliğine yönelik yapılan anket çalışması sonucunda elde edilen bulgular aşağıda sıralanmaktadır.

- PSC denetimlerinde, denetlenecek gemi seçiminde hedefleme sistemi olması etkin bir denetleme mekanizması için gereklidir.
- Denetlenecek geminin PSC rejimlerindeki geçmiş denetim sonuçları, hedefleme sistemlerinde dikkate alınmalıdır. Anketten çıkan sonuca göre denetim uzmanları, sadece kendi PSC rejimlerindeki denetimlerin değil; diğer PSC rejimlerindeki denetim bulgularının da aynı derecede dikkate alınması gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir. Dünya genelinde hiçbir memorandum, hedefleme sistemlerinde diğer memorandumlardaki denetim kayıtlarını hesaba katmamaktadır.
- Gemi tipi faktörü, hedefleme sistemlerinde hesaba katılmalıdır. Tez çalışmasında incelenen üç memorandum da gemi tipini hedefleme sistemlerinde kullanmaktadır ancak Karadeniz ve özellikle Akdeniz Memorandumunun gemi tiplerini çok geniş tuttukları ve gereksiz gemi tiplerini de riskli gemi kategorisine almış oldukları değerlendirilmektedir. Paris MoU'da riskli gemiler: tanker, yolcu ve dökme yük gemileri olarak belirtilmektedir. Bu gemi tipleri, anket sonucunda riskli oldukları düşünülen gemi tipleri arasında ilk üç sırada yer almaktadır.
- Gemi yaşı faktörü, hedefleme sistemlerinde kullanılmalıdır.
- Geminin klas kuruluşu Akdeniz MoU'da kullanılan IACS üyesi kriteri ve Paris ve Karadeniz MoU'da kullanılan performans kriterleri bakımından hedefleme sistemi kriterleri arasında yer almalıdır.
- Geminin bayrak devleti, hedefleme sistemlerinde değerlendirilmelidir. Anket sonucunda kolay bayrak altında bulunan gemiler de riskli çıksa da bu görüş nispeten güçlü biçimde desteklenmemiştir. Bunun sebebi ise Liberya, Malta gibi kolay bayrak devletlerinin son yıllardaki performanslarında göstermiş oldukları yükseliş olarak gösterilebilir.

- Anket sonuçlarına göre geminin işleten bilgisi hedefleme sistemleri içerisinde değerlendirilmelidir. Akdeniz Memorandumunda bu faktörün herhangi biçimde hesaba katılmaması büyük bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir.
- Gemi tonajı ve gemi mürettebatının uyruğu günümüzde PSC rejimlerinin hedefleme sistemlerinde değerlendirilmeyen parametrelerdir. Anket çıktılarına göre bu faktörlerin, geminin risk faktörü değerlendirmesinde kullanılması fikri destek görmemiştir.
- “Bağlı bulunduğunuz Memorandum kriterleri uyarınca sık periyotlarda denetlenen bir geminin, denetimler sayesinde emniyet seviyesinin yükseldiğini düşünürüm.” önermesi anket sonucunda desteklenmiş olup bu sonuç da hedefleme sisteminin gerekliliğini ve önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Tez çalışmasında, ülkemizin taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Memorandumu uygulamaları ile Paris Memorandumu uygulamaları incelenmiştir. Literatürde yer alan çalışmalar araştırılmış ve hazırlanan anket çalışması ile çeşitli analizler yapılmıştır.

Önceki bölümlerde liman devleti kontrollerinin, denizde can, mal ve çevre emniyetinin temini açısından kullanılan en önemli araçlardan birisi olduğu açıklanmaktadır. Ülkemiz limanlarında da taraf olduğumuz Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları kapsamında bu yönde kontroller yapılmaktadır. Denizlerimizin emniyetli kılınması adına son derece önemli olan bu kontrollerin etkin biçimde yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda, en etkin liman devleti kontrolü rejimi olduğu dünyaca kabul gören Paris MoU uygulamalarının incelenerek ülkemiz limanlarında yürütülen uygulamalar ile kıyası sağlanarak ülkemiz limanlarında eksik oldukları düşünülen uygulamalar açıklanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda ülkemizin taraf olduğu memorandumlarda üç temel eksiklik tespit edilmiştir.

### 5.1. Hedefleme Sistemi

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

Akdeniz, Karadeniz, Paris ve Tokyo MoU'da görev yapan liman devleti kontrolü görevlilerinin katıldığı anket çalışmasıyla tespit edilmiştir.

Literatür çalışmaları ve yapılan anket çalışması çıktılarına göre etkin bir liman devleti denetimi mekanizması için PSC rejimleri tarafından kriterleri doğru belirlenmiş bir hedefleme sistemi geliştirilmelidir. Gemi tipi bazında Paris MoU'nun belirlediği kriterler, anket sonuçlarıyla birebir örtüşmektedir. Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında ise riskli gemi tipi tanımlarının gereksiz biçimde genişletildiği görülmektedir. Ayrıca, söz konusu memorandumlarda geminin riskli olabilmesi için gemi tipi ile gemi yaşı faktörlerine verilen puan ağırlıklarının Paris MoU'ya kıyasla az olduğu; bu bakımdan konu uygulamaların yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

Geminin bayrak devleti, anket çalışmasında katılımcılar tarafından geminin risk seviyesini en çok etkileyen parametre olarak belirtilmiştir. Önceki bölümlerde, birçok bayrak devletinin sorumluluklarını yerine getirmekten oldukça uzak olduğu ve literatürde bayrak devletinin, geminin eksiklik veya tutulma performansları ile doğrudan ilişkili olduğunu belirten çalışmalardan bahsedilmişti. Bu bakımdan oldukça önemli olduğu değerlendirilen bayrak devleti parametresini, hedefleme sistemlerine yeterince dahil etmeyen Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları uygulamalarının yetersiz oldukları değerlendirilmektedir.

Geminin risk faktörünü belirleyen diğer önemli parametre de klas kuruluşlarıdır. Klas kuruluşu açısından Akdeniz Memorandumu, değerlendirmesini kuruluşun IACS üyesi olup olmaması açısından gerçekleştirmekte olup performans açısından bir değerlendirme yapmamaktadır. Karadeniz Memorandumu ise klasları performans değerlendirmesine tabi tutmaktadır. Yapılan anket çalışmasında klas kuruluşu performansının geminin risk seviyesini etkilediğine dair sonuçlara ulaşılmıştır. Bu bağlamda, Akdeniz MoU'nun bu konudaki uygulamasının yetersiz olduğu değerlendirilmektedir.

Geminin işleteni konusunda, yapılan anket çalışmasıyla bu faktörün geminin risk seviyesini etkilediği ortaya konulmuştur. Bu konuda, Akdeniz MoU'da herhangi bir uygulama

bulunmazken; Karadeniz MoU'da Paris MoU'ya benzer biçimde işleticilerin performansı baz alınarak değerlendirme yapılmaktadır. Bu bakımdan, Akdeniz MoU'nun bu konudaki uygulamasının yine yetersiz olduğu değerlendirilmektedir.

Geminin geçmiş denetim performansı, anket sonuçlarına göre hedefleme sisteminde dikkate alınması gereken unsurlardandır. Bu konuda Karadeniz MoU'da Paris MoU'nunkine benzer bir yaklaşım getirilmiştir. Akdeniz MoU'da ise belirli kriterler koyulsa da bunun kendi hedefleme sistemindeki puan ağırlığı düşüktür. Bu bakımdan, konu uygulamanın da yetersiz olduğu değerlendirilmektedir.

Ankette değerlendirmeye sunulan geminin tonajı ve gemi mürettebatının uyruğu parametrelerinin hedefleme sistemi içerisinde kullanılmasına ilişkin öneri, denetim uzmanları tarafından destek görmemiştir.

Yapılan anket çalışmasında verilen cevapların, Paris MoU'da kullanılan hedefleme sistemindeki faktörlerle genellikle örtüştüğü gözlemlenmiş; hedefleme sisteminde kullanılmayan faktörlerin test edildiği sorular ise anket katılımcıları tarafından destek bulmamıştır.

Diğer taraftan Akdeniz MoU'da gemiler risk seviyelerine göre öncelik 1, 2, 3, 4 şeklinde gruplandırılrsa da bu gemilere hangi denetim periyotlarında denetim yapılacağı belirtilmemiştir. Uygulamada Akdeniz Memorandumunda bu denetim periyodu 6 aydır. Karadeniz MoU'da, birden fazla tutulma yaşayan gemiler için üye devletlerin giriş yasağı uygulayabileceği ifade edilse de bu yasağın hangi durumlarda ve nasıl uygulanacağına dair bir bilgi paylaşımında bulunulmamıştır.

Sonuç olarak liman devleti kontrolü konusunda en önemli uygulamalardan olan hedefleme sistemi hususunda, yapılan analizler neticesinde böyle bir sistemin gerekli olduğu ve Paris MoU tarafından uygulanan sistemin etkin bir mekanizma sunduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu

bağlamda, taraf olduğumuz Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları sistemlerinde Paris MoU sisteminin örnek alınarak ciddi revizyonlara gidilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

## **5.2. Giriş Yasağı Uygulaması**

Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları tarafından uygulanmayan giriş yasağı hususunda “Gemilerin geçmiş denetimlerdeki tutulma sayısına göre bölgeye giriş yasağı uygulaması gereklidir.” önermesi Akdeniz ve Karadeniz Memorandumu uzmanları tarafından yaklaşık %93 gibi çok yüksek bir oranda kabul görmüştür. Söz konusu uygulamanın bölgede emniyet seviyesini yükselteceği fikri yine çok yüksek oranda destek görmüştür. Dünyada giriş yasağının yanı sıra ilave ceza ve yaptırımlar gündeme getiriliyorken ülkemiz limanlarına ve demir sahalarına giriş yasağının dahi uygulanmaması düşündürücüdür. Bu bağlamda, konu uygulamanın yürütülmeye başlanmasının denizlerimizin emniyeti açısından son derece gerekli olduğu değerlendirilmektedir. Bu uygulama sayesinde düşük performanslı, riskli gemilerin bölgemize girişine izin verilmeyecek; bölgemizde deniz emniyetini tehdit edebilecek olası tehlikelerin önüne geçilebilecektir. Bu bakımdan Paris MoU tarafından uygulanan, kötü performans sahibi oldukları tutulma sayılarıyla tescillenmiş gemilere, bölgeye giriş yasağı uygulamasının getirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

## **5.3. Üye Devletlerin Denetim Sorumluluğu**

Paris MoU’da üye devletlerin denetim sorumluluğu, ülkelerine uğrak yapan yabancı bayraklı gemi sayısına göre belirlenmektedir. Bu gemilerin risk seviyelerine göre hesaplanan öncelik durumlarına göre denetlenmesi gereken oranlar ve istisnalar, önceki bölümlerde açıklanmıştır. Akdeniz Memorandumunda ise denetim yükümlülüğü, ülkelerin limanlarına gelen tekil gemi sayısının %15’i şeklindedir. Karadeniz MoU’da ise memorandum genelinde gelen gemi sayısının %75’ini denetleme hedefi açıklanmış olup üye ülke bazında herhangi bir sorumluluktan bahsedilmemiştir. Bu konuda, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarındaki uygulamaların adaleti sağlamadıkları düşünülmektedir. Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında denetim sayısı bakımından başı çeken devletlerden olan ülkemiz bu



konuda ciddi sayıda personel istihdam ederek ekonomik olarak büyük bir yükün altına girmektedir. Diğer taraftan anılan bu memorandumlar kapsamında denetim yapan diğer ülkelerin büyük kısmı gereken önemi göstermeyerek ülkemizin yükünü ağırlaştırmaktadır. Bu durum, ekonomik olarak ülkemize ciddi bir yük getirmektedir. Ayrıca en önemli işlevi, standart altı gemilerin tespit edilerek elimine edilmesi olan liman devleti kontrollerinin bu anlamda sekteye uğraması, ülkemiz tarafından deniz emniyetinin sağlanması adına gösterilen çabaların yeteri kadar amacına ulaşamamasına sebep olacaktır. Bu itibarla Paris MoU’da uygulanan adil dağılım uygulamasına benzer bir uygulamanın getirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

#### **5.4. Bakanlık için Önemi**

Öncelikle ifade etmek gerekir ki yukarıda açıklanan eksiklikler, taraf olduğumuz memorandumların uygulamalarına ait olup ülkemizin iç mevzuatıyla bir ilişkisi bulunmamaktadır. İlk olarak üye ülke olarak katılım sağlayacağımız Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarının Komite Toplantılarında bahse konu önerilerin gündeme getirilmesi gerekmektedir. Diğer taraftan belirtmek gerekir ki taraf olduğumuz memorandumlara üye devletlerden birkaçı aynı zamanda Paris MoU’ya üye ülke konumunda olup bu ülkeler halihazırda Paris MoU uygulamalarını takip etmektedir. Bu bakımdan bu durum, önerilerin kabul edilmesi açısından avantaj gibi gözükse de çoğunluğu oluşturan diğer üye ülkelerin tavrı bu konuda belirleyici olacaktır. Bu önerilerin kabul edilmesinin ardından söz konusu değişiklikler ulusal mevzuatımıza dahil edilebilecektir. Bu bağlamda söz konusu önerilerin, ülkemiz ve bölgemiz açısından önemlerinden bahsedilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Ülkemiz açısından değerlendirildiğinde yapılan çalışmada, deniz emniyeti kavramı üzerine yoğunlaşıldığından en önemli hususun deniz emniyeti alanında olduğu değerlendirilmektedir. Önerilen uygulamalar sayesinde, deniz emniyetinin temini açısından en önemli araç haline gelen liman devleti kontrollerinin etkinliğinin artırılması sonucunda bölgemizdeki deniz alanlarında deniz emniyeti seviyesi yükselecek; dolayısıyla denizlerimizde kaza ve gemi kaynaklı kirlilik riski azalacak ve emniyetli seyir yapılmasının önü açılacaktır.

İkinci husus olarak taraf olduğumuz Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları, atıl duruma gelmiş olan uygulamalarını güncelleyerek dünya genelinde prestij sahibi olabilecek; söz konusu memorandumlardaki denetimler dünya genelinde daha fazla dikkate alınacaktır. Bu sayede Türk Bayraklı gemilerimize yönelik olarak gerçekleştirilen PSC'lerde siyasi nedenlerle tutulma durumlarına verilen karşılıklar daha etkili olacaktır. Diğer taraftan önerilen hedefleme sistemi, limanlarımızda Türk Bayraklı gemilere yönelik gerçekleştirilen ön sürvey denetimleri öncesinde uygulanarak Türk Bayraklı riskli gemi ve işletmecilerine yoğunlaşılabilir. Bu şekilde limanlarımızda oluşan gereksiz iş yükü azalacak ve Türk Bayraklı gemilerin yurt dışı limanlarındaki denetimlerde göstermiş oldukları performansları yükselecektir. Bu bağlamda bu önerinin, Bakanlığımızın Türk Bayrağının Paris MoU'da bulunduğu beyaz listedeki konumunu sürdürmesi hedefine katkıda bulunacağı değerlendirilmektedir.

Son olarak ifade edilebilecek husus, ekonomi alanındadır. Daha önce bahsedildiği üzere bu tez çalışması, deniz emniyeti alanında ele alınsa da çalışmada getirilen önerilerin dolaylı olarak da olsa ekonomik açıdan katkıları olabileceği değerlendirilmektedir. Hedefleme sisteminin güncellenmesiyle riskli gemilere daha sık; risksiz gemilere daha seyrek periyotlarla denetim yapılacağından limanlarımızda gereksiz gecikmelerin önüne geçilerek daha hızlı operasyon hizmeti sağlanabilecek; ticaretin aksaması engellenecektir. Yine hedefleme sistemi sayesinde yüksek performanslı ve deniz emniyetini tehdit etmeyen gemilere daha uzun periyotlarla denetim yapılacağından gereksiz PSC'ler yapılmayarak bu alanda oluşan gereksiz iş yükü ortadan kalkacak; dolayısıyla bu konudaki istihdam gereksinimi azalacaktır. Diğer husus ise riskli gemilere yapılacak sık periyotlarda ve etkin denetimler sayesinde bu gemiler eksikliklerini gidermek adına ülkemizde faaliyet gösteren tersanelere yönlendirilecektir. Dolayısıyla bu durumun, ülkemize ekonomik kazançlar oluşturacağı değerlendirilmektedir.

## **KAYNAKLAR**

BANG, H. (2009): Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 40(2).

BS MoU (2017): [http://www.bsmou.org/downloads/reference/bsmou\\_text\\_2017.pdf](http://www.bsmou.org/downloads/reference/bsmou_text_2017.pdf)

CARIOU, P., MEJIA, M. Q. ve WOLFF, F. C. (2007): An econometric analysis of deficiencies noted in port state inspections. *Maritime Policy Management*, June, Vol.34.

CARIOU, P., MEJIA, M. Q. & WOLFF, F.-C. (2008): On the effectiveness of port state control inspections. *Transportation Research*, E(44).

CARIOU, P., MEJIA, M. Q. ve WOLFF, F. C. (2009): Evidence on Target Factors Used for Port State Control Inspections. *Marine Policy*, Volume 33.

CARIOU, P. & WOLFF, F. C. (2011): Do Port State inspections influence flag- and class-hopping phenomena in shipping? *Journal of Transport Economics and Policy*, 45(2), pp.

CHURCHILL, R.R. ve LOWE A.V. (2009): *The Law of the Sea*. Third Edition. Manchester: MANCHESTER UNIVERSITY PRESS.

CUTTLER, M. (1995): Incentives for reducing oil pollution from ships: the case for enhanced port state control. *Georgetown International Environmental Law Review*, 8, 175–204.

ÇELİK, M., ER, D. ve ÖZOK, F. (2009): Application of fuzzy extended AHP methodology on shipping registry selection: The case of Turkish maritime industry. *Expert Systems with Applications*, Volume 36.

EYİGÜN, Ö. (2013): Liman Devleti Kontrolü (Psc) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

FAN, L., LUO, M. ve YİN, J. (2014): Flag Choice and Port State Control inspections / Emprical evidence using a simultaneous model. Transport Policy, Volume 35.

GALLAGHER, W. (2003): Choice of Flag: Multi-Faceted Business Decision. Amsterdam: Mareforum Ship Finance.

GIANNI, M. (2008): Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety, Oslo.

HARE, J. (1997): Port state control: strong medicine to cure a sick industry. Georgia Journal of International and Comparative Law, 26(3).

HEIJ, C., BIJWAARD, G. E. ve KNAPP, S. (2010): Ship Inspection Strategies: Effects on Maritime Safety and Environmental Protection, Econometric Institute Report 2010-33, Rotterdam: Econometric Institute, Erasmus University.

IACS. (2016): <http://www.iacs.org.uk/publications/publications.aspx?pageid=4&sectionid=4>

IMO.(2016):<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/FormalSafetyAssesment.aspx>

KNAPP, S. (2007): The econometrics of maritime safety recommendation to enhance safety at sea. Doctoral thesis, Rotterdam, Erasmus University.

KNAPP, S. ve FRANSES, P. H. (2007): Econometric analysis on the effect of port state control inspections on the probability of casualty - Can targeting of substandard ships for inspections be improved?. Marine Policy, Volume 31.

KNAPP, S.ve FRANSES, P. H. (2009): Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?. *Marine Policy*, Volume 33.

KNAPP, S. ve VELDEN, M. V. (2009): Visualization of Differences in Treatment of Safety Inspections across Port State Control Regimes: A Case for Increased Harmonization Efforts. *Transport Reviews*, 29(4).

KNUDSEN, O.F., HASSLER B. (2011): IMO legislation and its implementation: accident risk,vessel deficiencies and national administrative practices. *Maritime Policy* 35 (2).

LI, K. X. ve WONHAM, J. (2001): Maritime legislation: new areas for safety of life at sea. *Maritime Policy and Management*, 28(3).

LI, K. X. ve ZHENG, H. (2008): Enforcement of law by the Port State Control (PSC). *Maritime Pol. Management*, 35(1), 61-71.

MedMoU.(2017):<http://197.230.62.214/Manual/1.1%20Mediterranean%20MoU%20Text%20and%20Annexes.pdf>

ODEKE, A. (2006): An Examination of Bareboat Charter REgistries and Flag of Convenience Registries in International LAW. *Ocean Development & International Law*, Volume 36:4.

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

ParisMoU.(2016):<https://www.parismou.org/2016-paris-mou-annual-report%E2%80%9Cseafarers-matter%E2%80%9D>

ParisMoU.(2017):[https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%2C%20including%2040th%20amendment\\_0.pdf](https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%2C%20including%2040th%20amendment_0.pdf)

PSARAFTIS, H. N. (2002): Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Volume 1, 3-16.

ROBERTS, S. E. & MARLOW, P. B. (2002): Casualties in Dry Bulk Shipping. *Marine Policy*, Issue 26.

RODRIGUEZ, E. ve PINIELLA F. (2011): The new Inspection Regime of the Paris MoU on Port State Control: Improvement of The System. *Journal of Maritime Research*, Vol. IX (1).

RUSSO, G. (2010): Port State Control, Istanbul: European Maritime Safety Agency.

SHAUGHNESSY, T. ve TOBIN, E. (2016): Flags of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas.

SINGH, N. (1973): International Convention of Merchant Shipping. *British Shipping Laws*, 8(2).

STOPFORD, M. (2009): *Maritime Economics*. 3rd Edition ed. USA and Canada: Routledge.

USCG.(2016):<http://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/CGCVC/CVC2/psc/AnnualReports/annualrpt16.pdf>

VORBACH, J. E. (2001): The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping. *Ocean Development & International Law*, Volume 32, 27-42.

ZWINGE, T. (2011): Duties of Flag States to Implement and Enforce International Standards and Regulations - And Measures to Counter Their Failure to Do So. Journal of International Business and Law, 10(2).

### **İnternet Adresleri**

URL-1: <http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/54-textbook-of-maritimemedicine/14-ship-control/709-port-state-control>

[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20Dergisi/subat\\_ek\\_2017.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf): Deniz Ticaret Odası

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf): Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

<http://www.medmouic.org/Advanced/TrouverAdv>: Akdeniz Memorandumu

<http://www.bsmou.org/downloads/annual-reports/BSMOU%20AR-2016.pdf>: Karadeniz Memorandumu

<https://atlantis.udhb.gov.tr/UMA/RTekilGemiSayisi.aspx>: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı E- Denizcilik Sistemi

<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>: Uluslararası Denizcilik Örgütü

<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>: Uluslararası Çalışma Örgütü

<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>: Uluslararası Denizcilik Örgütü

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf): Birleşmiş Milletler

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf): Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

<http://www.fao.org/fishery/topic/16159/en>: Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü

<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>: Uluslararası Denizcilik Örgütü

<https://www.parismou.org/about-us/history>: Paris MoU

<https://worldmaritimeneews.com/archives/91240/paris-mou-ready-for-enforcement-of-mlc/>:

[https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%20Organizational%20structure\\_0.pdf](https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%20Organizational%20structure_0.pdf): Paris MoU

<http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN16.pdf>: Tokyo MoU

<https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>: Paris MoU

<http://www.tokyo-mou.org/organization/>: Tokyo MoU

<http://www.tokyo-mou.org/doc/Memorandum%20rev17.pdf>: Tokyo MoU

<http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN16.pdf>: Tokyo MoU

<http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN16.pdf>:

<http://alvm.pfecturanaaval.gob.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=1456636342173&pagename=CIALA%2FPage%2FtemplateSeccionCiala>: Acuerdo de Vina Del Mar MoU

<http://www.bsmou.org/about/>: Karadeniz MoU

<http://www.bsmou.org/contacts/observers/>: Karadeniz MoU

[http://www.caribbeanmou.org/docs/annual\\_report\\_2016.pdf](http://www.caribbeanmou.org/docs/annual_report_2016.pdf): Karayip MoU

<http://www.iomou.org/moumain.htm>: Hint Okyanusu MoU

<https://www.riyadhmo.org/aboutmoutext.html>: Riyadh MoU

<http://www.emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html>: Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı

[www.medsis.org/ship/search\\_ship.aspx](http://www.medsis.org/ship/search_ship.aspx): Akdeniz MoU Bilgi İşlem Sistemi

<http://www.bsmou.org/downloads/reference/National%20Arrangements%20on%20PSC%20in%20the%20Black%20Sea%20Region.pdf>: Karadeniz MoU

[www.iacs.org.uk/about/members/](http://www.iacs.org.uk/about/members/): Uluslararası Akredite Klas Kuruluşları Birliği

<https://www.onlineistatistik.com/single-post/2017/01/01/Guvenirlilik-Analizi-Nedir-Turleri-Nelerdir-ve-Nasil-Yorumlanir>:

<http://www.akademidestek.com/blogicerik/spss-nedir-ne-ise-yarar-1>



## ÖZGEÇMİŞ

Adı : Necip Fazıl  
Soyadı : KAYBAL  
Doğum Tarihi : 29/07/1990  
Doğum Yeri : Kırıkkale  
Lise : 2004 - 2008, Kırıkkale Anadolu Lisesi  
Lisans : 2009 – 2014, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi  
Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği  
Çalıştığı Kurum : 2015 – devam ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı