



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

**ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ ÜYE
DEVLET DENETİM PROGRAMI (IMSAS)
UYGULAMALARININ ANALİZİ VE TÜRKİYE’NİN
2022 DENETİMİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

DENİZCİLİK UZMANLIĞI TEZİ

Engin ESENLİ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

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

Haziran, 2018

Ankara

TEZ ONAY SAYFASI

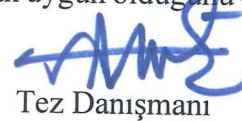
Görev Yaptığı Birim: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Engin ESENLİ tarafından hazırlanan ve sunulan “Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programı (IMSAS) Uygulamalarının Analizi ve Türkiye’nin 2022 Denetimi Açısından Değerlendirilmesi” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.






Tez Danışmanı

Ergün ÖZGÜR, Genel Müdür Yardımcısı

08.06.2018

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 V. 
Üye	Ergün ÖZGÜR Genel Müdür Yardımcısı 
Üye	Dr. Battal DOĞAN Genel Müdür Yardımcısı V. 
07.10.2018	

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

TEŞEKKÜR

Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programı (IMSAS) Uygulamalarının Analizi ve Türkiye'nin 2022 Denetimi Açısından Değerlendirilmesi konulu tez çalışmamda değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan danışmanım Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Ergün ÖZGÜR'e, Gemi Denetim Dairesi Başkanı Yılmaz TAŐCI'ya, Denizcilik Uzmanı Zafer ASLAN'a, Bakanlığımız personeline, sevgili arkadaşlarıma ve aileme sonsuz teőekkürlerimi sunarım.

BEYAN

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimidaki 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.

08.06.2018
Engin ESENLİ
Denizcilik Uzman Yardımcısı

ÖZET

Küresel deniz ve çevre emniyetinin sağlanması, tüm devletlerin sorumluluk ve yükümlülüklerini Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen uluslararası standartlara göre yerine getirmesi yoluyla gerçekleştirilebilir. Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devletler Denetim Programı (IMSAS), üye devletlerin bayrak, liman ve kıyı devleti sorumluluk ve yükümlülüklerin hangi ölçüde yerine getirebildiğinin denetlenebilmesi için tek araç olarak karşımıza çıkmaktadır. IMSAS, IMO'ya üye devletler için 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren zorunlu hale gelmiştir. 2016 öncesinde VIMSAS adı altında gönüllülük esasına göre yürütülmüş olan söz konusu denetim programına Türkiye 2013 yılında katılmış ve başarılı bir denetim geçirmiştir. IMO tarafından açıklanan takvime göre Türkiye, 2022 yılı içerisinde ilk zorunlu denetim programını tecrübe edecektir. Bu tez çalışmasında, IMSAS'ın temelini oluşturan IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu (III Kod), IMSAS çerçevesi, 2016 yılından önceki gönüllü ve sonra yapılmış olan zorunlu denetim uygulamaları incelenmiştir. Buna göre, ülkemiz açısından 2022 denetimi öncesi odaklanması faydalı olacak alanlar belirlenmiş, bu alanlara yönelik çeşitli yöntemlerle değerlendirmelerde bulunulmuş, eksiklik görülen veya geliştirmeye açık konular tespit edilmeye çalışılarak bu hususlarda öneriler getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: IMSAS, IMO, Denetim, III Kod, Bayrak Devleti

ABSTRACT

Ensuring the maritime safety and preservation of marine environment in global level can be maintained by way of Member State's fulfil their responsibilities and obligations in accordance with the international standards set by IMO. IMSAS is the only instrument to assess the performances of the Member State's in fulfilling those obligations in terms of Flag, Port and Coastal State rules and standards. IMSAS has become mandatory for the Member States since 1 January 2016. Before this date, it was implemented on a voluntary basis. Turkey has undergone the voluntary audit in 2013 with a result which can be considered as successful. According to the IMSAS timeframe announced by IMO, Turkey is going to experience the first mandatory audit in 2022. This thesis is analyzing the III Code which grounds the basis for IMSAS, framework of the scheme, implementations and results of the audits before and after 2016. Furthermore, before 2022 audit of Turkey, the areas which should be focused are identified and the proposals are brought forward regarding the remarkable shortcomings.

Keywords: IMSAS, IMO, Audit, III Code, Flag States

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	I
BEYAN.....	II
ÖZET	III
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
TABLO LİSTESİ.....	VIII
ŞEKİL LİSTESİ.....	IX
KISALTMA LİSTESİ	X
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Tezin Amacı	2
1.2. Tezin Kapsamı	3
1.3. Sınırlandırma.....	3
2. IMO ENSTRÜMANLARININ UYGULANMASI VE IMO GÖZETİMİ	4
2.1. Bayrak Devletinin Sorumluluğu	4
2.2. Sorumlulukların Yerine Getirilmesi.....	5
2.3. Uygulamaların Denetimi İçin Bir Araç: IMSAS	6
2.4. IMSAS'ın Hedefleri ve Kapsamı	7
2.4.1. IMSAS'ın Hedefleri	7
2.4.2. IMSAS'ın Kapsamı	9
2.5. IMO Enstrümanlarının Uygulanması Koduna Genel Bakış.....	10
2.6. Genel Değerlendirme	13
3. IMSAS UYGULAMALARININ ANALİZİ	17
3.1. 2006-2016 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Denetim Özet Raporlarının Analizi.....	18
3.1.1. Denetim Raporlarının Analizinde İzlenen Yöntem.....	19

3.1.2. Kod Hükümleri Açısından Analiz	19
3.1.2.1. Ortak Alanlar	20
3.1.2.2. Bayrak Devletleri	22
3.1.2.3. Genel Değerlendirme	24
3.1.3. Zorunlu IMO Enstrümanları Açısından Analiz	24
3.1.3.1. SOLAS	25
3.1.3.2. MARPOL	26
3.1.3.3. STCW	27
3.1.3.4. Diğer Sözleşmeler	28
3.1.4. Bulgulara Göre Öne Çıkan Alanlara İlişkin Değerlendirme	29
3.2. Öne Çıkan Önemli Alanlara İlişkin 2016 Yılı IMSAS Denetlerinde Tespit Edilen Bulgulara Yönelik Karşılaştırma ve Örneklem	32
3.2.1. 2016 Yılı IMSAS Denetimlerinde Tespit Edilen Bulgu ve Gözlemlere Yönelik Karşılaştırma ve Değerlendirme	33
3.2.2. Öne Çıkan Önemli Alanlara İlişkin Bulgu ve Gözlem Örneklemesi	35
3.2.2.1. Mevzuat	35
3.2.2.2. Uygulama	36
3.2.2.3. Yürütme	37
3.2.2.4. Bilgi Paylaşımı/İletimi	38
3.2.2.5. Yetki Devri	39
3.2.2.6. Bayrak Devleti sörveyörleri	40
3.2.2.7. Kaza İnceleme	40
3.2.2.8. Strateji	41
4. TÜRKİYE’NİN 2022 IMSAS DENETİMİ İÇİN DURUM DEĞERLENDİRMESİ	42
4.1. Denetim Raporlarının Analizine Göre 2022 IMSAS Deneti Hazırlıkları İçin Belirlenen Odak Noktaları	42

4.2. 2013 VIMSAS Denetimine Göre 2022 IMSAS Değerlendirmesi	43
4.2.1. 2013 VIMSAS Denetimine Göre İyi Uygulamalar	44
4.2.2. 2013 VIMSAS Bulguları ile Türkiye'nin Düzeltici-Önleyici Faaliyetleri	45
4.2.3. Diğer Olumsuz Hususlar	46
4.2.4. VIMSAS Denetim Raporu Değerlendirmesi Temelinde Mevcut Durum ve 2022 IMSAS'a Yönelik Muhtemel Bulgular	46
4.3. 2013 Sonrası PERGE Analizlerinin Değerlendirmesi	50
4.4. III Koda İlişkin Alanların Onay Endeksi ile Değerlendirmesi.....	58
4.5 Değerlendirme Sonucu Tespit Edilen Muhtemel Bulgu ve Gözlemler	78
4.5.1 Ortak Alanlar	79
4.5.1.1 Strateji.....	79
4.5.1.2 Mevzuat	80
4.5.1.3 Bilgi Paylaşımı/İletimi.....	81
4.5.2 Bayrak Devletleri.....	81
4.5.2.1 Uygulama.....	81
4.5.2.2 Yetki Devri	83
4.5.2.3 Bayrak Devleti sörveyörleri.....	84
4.5.2.4 Kaza İnceleme.....	84
4.5.2.5 Değerlendirme ve Gözden Geçirme	85
4.6 Bulgu ve Gözlemlere Yönelik Düzeltici Faaliyet Önerileri.....	85
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	91
KAYNAKLAR	98
ÖZGEÇMİŞ	100

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. III Kod kompozisyonu.....	11
Tablo 2.2. IMO sözleşmeleri kapsamında zorunlu kılınan enstrümanların listesi.....	15
Tablo 3.1. Denetimlerde öne çıkan alanlarda bulguların alt kategorilere göre dağılımı	30
Tablo 4.1. 2022 IMSAS denetimi için öne çıkan önemli alanlar	43
Tablo 4.2. 2013 VIMSAS raporundaki hususlar ile mevcut durumun değerlendirilmesi	47
Tablo 4.3. 2014 PERGE analizi ile mevcut durumun değerlendirmesi.....	50
Tablo 4.4. III Kod'a ilişkin alanların onay endeksi ile değerlendirilmesi	59
Tablo 5.1 Sözleşme eki değişiklikleri kapsamında oluşturulması gereken mevzuat.....	94
Tablo 5.2 Önerilerin uygulanmasına yönelik tavsiye edilen iş planı.....	96

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1. III Kod hükümlerinin dağılımı	13
Şekil 2.2. Yükümlülükler listesine göre dağılım	14
Şekil 3.1. Grostonaja göre denetlenen ve denetlenmeyen Üye Devletlerin dağılımı	18
Şekil 3.2. Kod bölümlerine göre bulgu sayıları	20
Şekil 3.3. Ortak Alanlar bulgularının dağılımı	21
Şekil 3.4. Bayrak Devletleri bulgularının dağılımı.....	23
Şekil 3.5. Bulgu tespit edilen denetim sayılarının Kodun alt bölümlerine göre dağılımı.....	24
Şekil 3.6. Zorunlu IMO enstrümanlarına göre uygunsuzlukların dağılımı.....	25
Şekil 3.7. SOLAS 74 maddeleri ve bölümlerine göre bulgu referans dağılımı	26
Şekil 3.8. MARPOL maddeleri ve Eklerine göre bulgu referans dağılımı.....	27
Şekil 3.9. STCW 78 maddeleri ve bölümlerine göre bulgu referans dağılımı.....	28
Şekil 3.10. III Kod bölümlerine göre bulgu ve gözlemlerin dağılımı.....	33
Şekil 3.11. III Kod bölümlerine göre bulgu ve gözlem toplamlarının yüzdesi	34

KISALTIMA LİSTESİ

ASR	: Denetim Özet Raporu
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BIMCO	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
CASR	: Konsolide Denetim Özet Raporu
COLREG	: Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme
DİABGM	: Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü
DİDGM	: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
DKK	: Denizcilik Koordinasyon Komisyonu
ICS	: Uluslararası Denizcilik Odası
III	: IMO Enstrümanlarının Uygulanması
ILLC	: Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMSAS	: IMO Üye Devletler Denetim Programı
INTERTANKO	: Uluslararası Bağımsız Tanker İşletmecileri Birliği
INTERCARGO	: Uluslararası Kuruyük İşletmecileri Birliği
ISM	: Uluslararası Emniyet Yönetimi
İbid	: İbidem (aynı yerde)
KAİK	: Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
MARPOL	: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesine Ait Uluslararası Sözleşme
MoU	: Mutabakat Zaptı
MEPC	: Deniz Çevresinin Korunması Komitesi
MSC	: Deniz Emniyeti Komitesi
PERGE	: IMO ile İlgili Uygulamalarda Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi
PSC	: Liman Devleti Denetimleri
RO	: Tanınmış Kuruluş
Res.	: Karar

SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
STCW	: Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
STEP	: Sertifikalı Teknik Eğitim Programı
TONNAGE	: Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi
VIMSAS	: Gönüllü Üye Devletler Denetim Programı

1. GİRİŞ

Birleşmiş Milletler'in denizcilik alanında ihtisas kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), uluslararası denizciliğin emniyet, güvenlik ve çevresel performansı için küresel standartları belirleyen kurumdur. Ana görevi, denizcilik endüstrisi için eşit ve etkili, küresel olarak kabul edilen ve küresel olarak uygulanan düzenleyici bir mevzuat çerçevesi oluşturmaktır. Yani bir başka deyişle, gemi işleticilerinin finansal sorunlarını sebep gösterip kolayca kaçarak emniyet, güvenlik ve çevre performansını riske atmalarının önüne geçmek için fırsat eşitliği yaratmaktır.¹ IMO'nun 2018-2023 stratejik planında bu amaca ulaşabilmenin tek yolunun, IMO enstrümanlarının etkili ve ortak bir şekilde uygulanması, bu enstrümanlara taraf olmuş Üye Devletlerin mevzuatında yürürlüğe konulması ve ilgili Üye Devletler ile deniz endüstrisi tarafından tam uyum sağlanması olduğu vurgulanmıştır. Bununla birlikte IMO'nun, Devletlere ve deniz endüstrisine söz konusu uygulamalarda karşılaşılan engelleri daha iyi tanımlayıp anlayabilmeleri için gerekli bilgiyi IMO Üye Devletler Denetim Programı (IMSAS) denetimlerinde ve/veya diğer kaynaklardan elde edilen bulguların analizi ile sağlayacağı kaydedilmiştir² (IMO, 2017).

IMO enstrümanlarının Üye Devletlerce etkili ve etkin bir şekilde uygulanıp uygulanmadığının IMO tarafından kontrolü açısından geliştirilmiş olan ve 2006 yılından itibaren Gönüllü Üye Devletler Denetim Programı (VIMSAS) adıyla gönüllülük esasına göre uygulanmış olan IMSAS, 2014 yılında hukuki altyapısının oluşturulması sonrasında 1 Ocak 2016 tarihinde Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL), Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW), Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (ILLC), Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE) ve Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye (COLREG) getirilen değişikliklerle bu sözleşmelere taraf Devletler için zorunlu

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

² IMO Genel Kurulu Kararı A.30/Res.1110

hale getirilmiştir.³ Taraf olunan söz konusu uluslararası sözleşmelerin standartlarını uygulamak ve uygulamak Bayrak Devletlerinin sorumluluğundadır (BARCHUE, 2009). (V)IMSAS ise, Üye Devletlerin uluslararası denizcilik sözleşmelerini uygulama ve uygulamadaki performansını/etkinliğini ölçebilme ve sözleşmelere taraf devletler arasındaki güvenilirliğini belirleyebilme ihtiyacına yönelik olarak geliştirilmiştir (BARCHUE, 2009). IMO'nun hukuki olarak Üye Devletler üzerinde yaptırım gücü olmadığı bilinse de, Barchue'nun bahsettiği bu yaklaşım, denetim sonuçlarının söz konusu Devletin prestiji açısından önemli olacağını işaret etmektedir. VIMSAS sürecinde Paris MoU tarafından denetimde başarılı ülkeler için getirilen denetim rejimi kolaylığı IMSAS denetimleri sonuçlarının da benzer şekilde uygulamalara dayanak yaratabileceği ihtimalini ortaya koymaktadır (GÜLKAYA YILMAZ, 2014).

2013 yılında VIMSAS denetimine giren Türkiye, bu denetimden 1 uygunsuzluk ve 1 gözlem bulgusuyla çıkarak başarılı bir denetim geçirmiş ve uluslararası denizcilik kurallarını uygulama kabiliyeti açısından güvenilirliğini ortaya koymuştur. IMO tarafından belirlenen programa göre Türkiye'nin ilk IMSAS denetimi 2022 yılı içerisinde gerçekleşecektir⁴ (IMO, 2017). Türkiye'nin ana denizcilik idaresi konumunda bulunan Bakanlığımızın IMSAS denetimlerinden de başarıyla çıkması güncellenen ve sürekli değişen denizcilik kurallarını tam ve etkin olarak uyguladığının bir göstergesi olacaktır.

1.1. Tezin Amacı

Yukarıda açıklanan temelde tezin amacı, IMSAS'ın temel olarak aldığı IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu (III Kod) ile belirlenen sorumluluklarımızın incelenmesi, günümüze kadar yapılmış olan VIMSAS ve IMSAS denetlerinin sonuç analizlerinin değerlendirilerek 2022 denetimimizde öncelikli odak alanlarının yorumlanması, bu alanlara yönelik Bakanlığımız Performans Geliştirme Sistemi (PERGE) analizleri, 2013 VIMSAS nihai raporu ve çalışma kapsamında uygulanan III Kod'a ilişkin alanların değerlendirilmesi için onay endeksi analizi sonuçları da dikkate alınmak suretiyle nitel bir değerlendirme yapılarak mevcut

³ <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/AuditScheme.aspx>

⁴ IMO Genel Kurul Dokümanı (A 30/8)

durumumuzda gözlemlenen eksiklikler ve/veya geliştirilebilir alanlara ilişkin önerilerde bulunulması olarak belirlenmiştir.

1.2. Tezin Kapsamı

Tezin amacı doğrultusunda 2. Bölümde Bayrak Devletinin sorumlulukları, IMSAS'ın gelişim süreci, IMSAS çerçeve ve prosedürleri ve IMSAS denetimlerinin temel aldığı III Kod hükümleri ile ilgili literatür taraması yapılarak teorik çerçeve oluşturulmuş, 3. Bölümde 2006-2015 yılları arası ile 2016 yılı içerisinde yapılan denetim sonuçlarının nicel analizleri doğrultusunda 2022 denetimimiz için öne çıkan önemli alanlar ve en sık rastlanılan ve tekrar eden eksiklik konuları III Kod hükümleri ve uluslararası sözleşmeler özelinde belirlenmiştir. 4. Bölümde belirlenen bu alanlar ve konularda, 2013 VIMSAS nihai raporu sonuç değerlendirmesi, PERGE hedefleri analizi, III Koda ilişkin alanlar için onay endeksi gibi nitel yöntemlerle Türkiye açısından mevcut durum değerlendirmesi yapılmış, gözlemlenen eksiklikler ve gelişmeye açık alanlara dikkat çekilmiş, son bölümde ise dikkat çekilen hususlara yönelik öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

1.3. Sınırlandırma

Tezin 2. Bölümünde ele alınan III Kod incelemesi ve 3. Bölümünde yer verilen analiz sonuçlarına dayanılarak, çalışmanın verimliliğini ve etkinliğini sağlamak amacıyla IMSAS değerlendirmesi Ortak Alanlar ve Bayrak Devleti sorumlulukları ile sınırlandırılmış olup, Liman ve Kıyı Devleti sorumlulukları çalışmanın dışında bırakılmıştır.

2. IMO ENSTRÜMANLARININ UYGULANMASI VE IMO GÖZETİMİ

2.1. Bayrak Devletinin Sorumluluğu

16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) uluslararası hukukun deniz hukuku alanındaki düzenlemelerini tek bir metin altında birleştirmekte olup denizlerde ve okyanuslardaki bilimsel, ticari ve ekonomik faaliyetleri kontrol etmek ve gerekli sınırlandırmaları düzenlemek ve aynı zamanda deniz ve deniz çevresi ile ilgili izlemeleri yaparak bu alanların korunmasını sağlamayı amaçlamaktadır (KARAPINAR, 2015). BMDHS Üçüncü Konferansının Singapurlu Başkanı Tommy T.B. KOH tarafından “Denizler İçin Anayasa” olarak isimlendirilen¹ BMDHS, uluslararası denizcilik sözleşmeleri açısından bir şemsiye sözleşme olarak anılmaktadır. Günümüzde, okyanuslar ve deniz hukuku ile ilgili tüm faaliyetlerin BMDHS kurallarına uygun olması gerektiği dünya çapında kabul görmüştür (KARAPINAR, 2015).

Sözleşmenin 90 ve 91. Maddeleri ile açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme ve bu gemileri kendi kanunlarına göre tescil etme hakkını elinde bulunduran devletlere Sözleşmenin 94. Maddesi ile bu gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanma sorumluluğu yüklenmiştir (KIM, 2017). Buna göre; her devlet denizlerde emniyetin sağlanması amacıyla, kendi bayrağını taşıyan geminin inşası, donatımı, denize elverişliliği, yeterli sayıda gemiadamı ile donatılması, bu gemiadamlarının çalışma şartları ve eğitimleri, seyirde işaretleşme, haberleşme ve denizlerde çatışmaların ve kirlenmenin önlenmesi hususlarında gerekli tedbirleri almalıdır.² Bu tedbirleri alırken, her devlet, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak durumundadır.³

¹ http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf

² BMDHS'nin 94. Maddesi 3 ve 4. fıkraları

³ BMDHS'nin 94. Maddesi 5. fıkrası

Bu bağlamda; geniş katılımlı bir uluslararası uzlaşısı sonucu yürürlüğe girmiş olan SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG, TONNAGE ve ILLC gibi önemli IMO sözleşmelerinin şartlarına uyulması ve buna uygun düzenlemelerin yapılması Bayrak Devletinin öncelikli sorumluluğu olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.2. Sorumlulukların Yerine Getirilmesi

Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Komisyonunun 7. Oturumunda, Bayrak Devletlerinin bütün gemilerinin uluslararası kural ve standartların gereklerini karşılaması için, Bayrak Devletlerinin taraf oldukları IMO sözleşmeleri ve diğer sözleşmeleri tam ve etkin olarak uygulamalarını sağlamak üzere tedbirler alınması gerektiği vurgulanmıştır⁴ (IMO, 2013). Uluslararası sözleşmelerin tarafları, onay sürecinin bir parçası olarak, taraf oldukları sözleşmeler ve diğer enstrümanlar altındaki sorumluluklarını tam olarak yerine getirmeyi ve tüm yükümlülüklerini ifa etmeyi kabul etmiş olurlar⁵ (IMO, 2013) Bayraklarını taşıyan gemileri kontrol altında tutmak ve bu gemilerin deniz emniyeti, güvenliği ve deniz çevresinin korunması üzerine uluslararası kural ve düzenlemelere uygun olmasını sağlamak için yeterli ve etkili bir sistem sahibi olmak öncelikli olarak Üye Devletlerin sorumluluğundadır⁶ (IMO, 2013). Üye Devletlerin, bu sorumluluklarının yanı sıra, coğrafi pozisyonlarına göre aynı zamanda kıyı ve liman devleti sorumlulukları ve yükümlülükleri de bulunmaktadır. IMO Genel Kurulunun 28. Oturumunda Üye Devletlerin IMO enstrümanlarına taraf olarak belli başlı faydalar sağlayabileceği ancak bu faydaların tam anlamıyla idrak edilebilmesi için enstrümanlara taraf olan bütün Üye Devletlerin bu enstrümanlar dahilinde yükümlülüklerini yerine getirmelerinin gerektiğinin altı çizilmiştir. Bununla birlikte, IMO enstrümanlarının en üst düzeyde etkinliğinin sağlanması için bütün Devletlerin;

- Deniz emniyeti, güvenliği ve deniz çevresinin korunması ve kontrolü üzerine bütün enstrümanlara taraf olmaları,
- Bu enstrümanları tam ve etkin olarak uygulama ve yürürlüğe koymaları ve

⁴ IMO Genel Kurul Kararı A.1070 (28)

⁵ İbid

⁶ İbid

- IMO'ya gerektiği şekilde bildirimde bulunmaları

gerektiği kaydedilmiştir⁷ (IMO, 2013)

2.3. Uygulamaların Denetimi İçin Bir Araç: IMSAS

“21. yüzyıl itibarıyla IMO kendi enstrümanlarının Bayrak Devletleri tarafından uygulanmasını geliştirme konusunda başarısız olduğunu ve daha güçlü tedbirlerin alınması gerektiğini kabul etmiştir” (GÜLKAYA YILMAZ, 2014). 2002 yılında IMO Konseyi, 9 Üye Devlet tarafından sunulan ve Üye Devletler için IMO tarafından yapılacak bir model denetim programı teklifinde bulunulan dokümanı⁸ değerlendirmeye almıştır (SEO, D.M., 2010). Bu teklifin ortaya çıkış sebebi, standartların altında kalan gemilerin uluslararası deniz ticaretinde kullanılmaya devam edildiği gerçeğidir. Ancak bu gerçeğin kaynağı, IMO enstrümanlarının yetersiz oluşu değil, bu enstrümanların Üye Devletlerce devamlılık sağlayacak şekilde yürürlüğe konmaması veya yürürlüğe konulsa dahi etkin bir şekilde uygulamasının yapılmamasıdır⁹ (SEO, D.M., 2010). Bu teklif ile başlayan süreç sonucunda IMO Genel Kurulu öncelikle 2003 yılındaki 23. Oturumunda gönüllülük esasına göre uygulanacak olan VIMSAS'ı¹⁰ ve 2005 yılındaki 24. Oturumunda ise VIMSAS denetlerinin standardını oluşturan Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu'nu¹¹ VIMSAS Çerçeve ve Prosedürleri¹² ile birlikte kabul etmiştir.

VIMSAS, Bayrak Devleti performansının ölçülebilmesi açısından en başarılı yöntem olarak kabul edilmiş ve tıpkı Tanınmış Kuruluşlar (RO) için olduğu gibi Üye Devletlerin performanslarının ölçülmesinde zorunlu standartlar getirilmesi gerektiği düşünölmeye başlanmıştır¹³ (Akt. KİM, 2017). Dahası, uluslararası denizciliğin yuvarlak masası kabul edilen

⁷ IMO Genel Kurul Kararı Res. A.1070 (28)

⁸ C 88/13/2

⁹ İbid

¹⁰ IMO Genel Kurul Kararı Res. A.946(23)

¹¹ IMO Genel Kurul Kararı Res. A.973(24)

¹² IMO Genel Kurul Kararı Res. A.974(24)

¹³ Mansell, J. N. (2009). Flag state responsibility: historical development and contemporary issues. Springer Science & Business Media.

BIMCO, ICS, INTERTANKO ve INTERCARGO gibi birlikler 2005 yılında VIMSAS'a tam destek vermiş ve IMO denetim sonuçlarının liman devleti denetimleri (PSC) hedefleme sistemleri için ve deniz emniyeti açısından geliştirilmesi gereken alanları belirlemede bir faktör olarak kullanılması gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir¹⁴ (Akt. KIM, 2017)

2009 yılındaki IMO Genel Kurulu 26. Oturumunda denetim programının zorunlu hale getirilmesi için takvim ve faaliyet programı hazırlanmış¹⁵ ve 2013 yılında ise denetim programının 2016 yılından itibaren zorunlu hale getirilmesine ilişkin karar alınmıştır¹⁶ (IMO, 2013) Bu sayede, 2014 yılından, denetimin zorunlu olacağı 2016 yılına kadarki denetim süreci de geçiş dönemi olarak adlandırılmıştır.

2.4. IMSAS'ın Hedefleri ve Kapsamı

2.4.1. IMSAS'ın Hedefleri

IMO'nun IMSAS için belirlemiş olduğu vizyon bildirisinde denetim programının amacının IMO enstrümanlarının sürekli ve etkin uygulanmasının teşvik edilmesi, Üye Devletlerin kapasitelerinin geliştirilmesine yardımcı olunması ve bu yolla taraf olunan enstrümanların gereklerinin yerine getirilmesinde her bir Üye Devletin ve aynı zamanda küresel performansın iyileştirilmesine katkıda bulunulması olduğu belirtilmiştir¹⁷ (IMO, 2013)

Denetimin hedefi Üye Devletlerin taraf oldukları IMO enstrümanlarını ne ölçüde uyguladıklarını ve uygulattıklarını belirlemektir. Bu hedefe ulaşmak amacıyla denetimlerde aşağıdaki hususlar gözlemlenecek ve değerlendirilecektir¹⁸ (IMO, 2013):

1. Denetim standardına yani III Kod'a uygunluk,

¹⁴ KIM, Y.M (2006), "Implementation of IMO MAS", Korea maritime journal

¹⁵ IMO Genel Kurul Kararı Res. A 1018 (26)

¹⁶ IMO Genel Kurul Kararı Res. A1068 (28)

¹⁷ IMO Genel Kurul Kararı A 28/Res. 1067

¹⁸ İbid

2. Üye Devletin deniz emniyeti ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili taraf olduğu IMO enstrümanlarını uygun şekilde kanunlaştırarak yürürlüğe koyması,
3. İlgili kanun ve düzenlemelerin yönetimi ve uygulanması,
4. RO'lara yetkilerin devredilmesi ile emniyet ve çevrenin korunmasını etkileyen sözleşme kurallarının uygulanmasına yönelik bir yöntem ve kontrol sisteminin varlığı,
5. Üye Devletin kendi uyguladığı veya yetkilendirdiği kuruluşların uyguladığı sorvey ve sertifikalandırma süreçleri için bir kontrol, gözetim ve geri bildirim sistemi,
6. Üye Devletin taraf olduğu IMO enstrümanlarındaki diğer sorumluluk ve yükümlülüklerini ne ölçüde yerine getirdiği.

Bu hususların değerlendirilmesinde III Kod hükümleri ve III Koda İlişkin Enstrümanlar Kapsamındaki Yükümlülüklerin Rehber Listesinin¹⁹ güncel hali denetçiler için bir standart ve rehber görevi görecektir.

Ayrıca denetim programı ile aşağıdaki hususların da gerçekleşmesi hedeflenmektedir²⁰ (IMO, 2013):

1. Üye Devletin sorumluluklarını yerine getirmede teknik desteğin yardımcı olacağı gelişmeye açık alanların belirlenerek ilgili teknik desteğin sağlanması ve kapasitenin geliştirilmesi,
2. Denetlenen Üye Devletin taraf olduğu enstrümanları uygulama kapasitesinin geliştirilmesinde yardımcı olmak için geri bildirimde bulunulması,
3. Denetlenen Üye Devletin gizliliğinin korunmasına dikkat edilmek suretiyle, denetimlerden geniş çaplı faydalanmayı sağlamak amacıyla, denetimlerden öğrenilen dersler hakkında Üye Devletlere geri bildirimde bulunulması,
4. IMO mevzuatının etkinliğinin ve uygunluğunun IMO tarafından değerlendirilebilmesi amacıyla denetimlerden çıkarılan dersler hakkında IMO'ya sistematik geri bildirimde bulunulması.

¹⁹ IMO Genel Kurul Kararı A 30/Res. 1121

²⁰ IMO Genel Kurul Kararı A 28/Res. 1067

Bu hususların gerçekleştirilmesi için IMO, Üye Devletler için teknik destek sağlamak amacıyla eğitimler, seminerler düzenlemekte, Üye Devletlerin personellerinin yetiştirilmesinde staj veya eğitim gibi olanaklar sunmakta, denetim sonuçları ile ilgili analizlerde bulunarak analiz sonuçlarını ve özet raporların listesini Üye Devletlerle çıkarılan sirkülerler yoluyla paylaşmaktadır. Bununla birlikte, denetimlerde tespit edilen bulgulara ilişkin düzeltici ve önleyici faaliyetlerin belirlenmesi ve uygulanması aşamalarında ve aynı zamanda denetimler öncesinde yapılması gerekli olan hazırlıklara ilişkin sürekli işbirliğini esas almaktadır.

2.4.2. IMSAS'ın Kapsamı

IMSAS'ın ve denetim programının standardı olarak belirlenen III Kod'un kapsamında aşağıdaki alanlarla ilgili IMO enstrümanları yer almaktadır²¹ (IMO, 2013):

1. Denizde Can Emniyeti
2. Gemi Kaynaklı Kirliliğin Önlenmesi
3. Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları
4. Yükleme Sınırı
5. Gemilerin Tonaj Ölçümleri
6. Denizde Çatışmayı Önleyici Kurallar

Denetim, yukarıda listelenen alanlarda Üye Devletlerin, taraf oldukları IMO enstrümanlarını kendi mevzuatında yürürlüğe koyması ve uygulaması, kontrol ve gözetim mekanizmasının etkinliği, IMO kural ve düzenlemelerini yürürlüğe koyarak yayımlaması, kanun ve kurallarının ihlal edilmesi durumunda uyguladığı yaptırımlar ve taraf olunan enstrümanlarla ilgili diğer sorumluluk ve yükümlülükleri kapsayacaktır²² (IMO, 2013).

²¹ IMO Genel Kurul Kararları A 28/Res. 1067 ve A 28/Res. 1070

²² IMO Genel Kurul Kararı A 28/Res. 1067

2.5. IMO Enstrümanlarının Uygulanması Koduna Genel Bakış

IMO, Üye Devletlerin taraf oldukları bahse konu enstrümanları uygulamalarında yardımcı olunması ve bu yolla küresel deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasının geliştirilmesi amacıyla 10 Aralık 2013 tarihli A 28/Res.1070 sayılı kararı ile III Kod'u kabul etmiştir. III Kod 1 Ocak 2016 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bu kod, daha önce yine aynı amaca hizmet eden ve ilk olarak 2005 yılında kabul edilip 2011 tarihinde son kez güncellenen “Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu”nun yerini almıştır. Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu 2006-2014 yılları arasındaki VIMSAS denetimlerinin temelini oluştururken, 2014-2016 yılları arasındaki geçiş dönemi ve 2016 sonrasındaki zorunlu denetim dönemi için ise III Kod temelinde denetimler gerçekleştirilmiştir. IMSAS denetimlerinin standardı olarak kabul edilen III Kod ile birlikte, “IMSAS Denetimleri İçin Çerçeve Ve Prosedürler”, VIMSAS Çerçeve ve Prosedürlerinin güncellenmesi sonucu son halini almış ve IMO denetimleri için ortak bir değerlendirme platformu ve yöntemi belirlenmiştir.

III Kod'un hedefi, küresel deniz emniyetinin ve deniz çevresinin korunmasının geliştirilmesi ve Üye Devletlere IMO enstrümanlarının uygulanması konusunda destek olmaktır²³ (IMO, 2013). Üye Devletler, Kodu kendi şartlarına göre tetkik edecekler ve yalnızca taraf oldukları enstrümanlar kapsamında değerlendirmeye tabi tutulacaklardır. Bulunduğu coğrafyanın ve diğer şartların bir sonucu olarak bazı Üye Devletlerin Bayrak Devleti sorumlulukları Liman Devleti ve Kıyı Devleti sorumluluklarına göre daha önemli bir role sahip olurken bazı Üye Devletlerin Kıyı ve Liman Devleti sorumlulukları Bayrak Devleti sorumluluklarına göre daha fazla öne çıkabilir²⁴ (IMO, 2013).

III Kod Üye Devletlerden beklenen uygulama gereklerine göre dört ana başlıkta ve bu ana başlıklar çerçevesinde alt başlıklar ile Tablo 2.1'de gösterildiği şekilde ele alınabilir.

²³ IMO Genel Kurul Kararı A 28/Res. 1070

²⁴ İbid

Tablo 2.1. III Kod kompozisyonu

1- ORTAK ALANLAR	Strateji	2- BAYRAK DEVLETLERİ	Uygulama
	Genel Hüküm		Yetki Devri
	Mevzuat		Yürütme
	Bilgi Paylaşımı		Bayrak Devleti Sörveyörleri
	Kayıtlar		Bayrak Devleti Kaza İnceleme
	Geliştirme		Değerlendirme ve Gözden Geçirme
3- LİMAN DEVLETLERİ	Uygulama	4- KIYI DEVLETLERİ	Uygulama
	Yürütme		Yürütme
	Değerlendirme ve Gözden Geçirme		Değerlendirme ve Gözden Geçirme

Tablo 2.1’de görüldüğü gibi III Kod, Ortak Alanlar, Bayrak Devletleri, Liman Devletleri ve Kıyı Devletleri olarak dört bölümden oluşmaktadır. Ortak alanlar bölümünde Kodun amacı ve kapsamı belirtilmekle birlikte Bayrak, Liman veya Kıyı Devleti ayrımı yapılmaksızın genel hususlarla ilgili İdareden beklenen gerekler açıklanmaktadır. Bu bölümde özetle, Üye Devletin deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili taraf olunan IMO enstrümanlarının etkin uygulanması için strateji belirlenmesi, stratejinin sürekli gözden geçirilerek güncellenmesi, yeni veya değiştirilmiş bir enstrümanın ulusal mevzuat yoluyla uygulanması ve yürütmesinin sağlanması, bunu sağlamak üzere İdarenin sahip olması gereken özellikler ve kaynaklar, kayıtların nasıl tutulması gerektiği, ulusal mevzuatın ve stratejinin ilgili tüm taraflarla paylaşılması, devamlı performans ve kapasite geliştirme ve bunun sağlanması için izlenebilecek yollar gibi önemli hususlar ele alınmıştır²⁵ (IMO, 2013). Stratejiye ilişkin hükümler tavsiye

²⁵ IMO Genel Kurul Kararları A 28/Res. 1070

niteliğinde olduğundan, denetim esnasında bu konuya ilişkin tespit edilecek bulgular gözlem olarak kaydedilebilecektir. Ancak, stratejinin III Kod'un etkin bir şekilde uygulanması üzerine tesis edileceği düşünüldüğünde, kapsamlı ve etkin bir stratejinin belirlenmesi ve uygulanmasının ne denli önemli olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Kodun Bayrak Devletleri başlıklı kısmı, en fazla hükmün yer aldığı bölüm olarak dikkat çekmektedir. 15. Paragraftan 44. Paragrafa kadar uzanan Bayrak Devletleri bölümünde 30 hüküm bulunmakta olup Kodun neredeyse yarısını oluşturmaktadır. Bu bölümde Bayrak Devletinin sorumluluklarını ve yükümlülüklerini yerine getirmesi için taraf olunan IMO enstürmanlarını ulusal mevzuat yoluyla yürütmek üzere politika uygulaması, bu politikaların güncellenmesi ve revize edilmesi için gerekli görevlendirmelerin yapılması, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması programının yönetimi için kaynakların ve süreçlerin tesisi, gemilerin yeterli ve etkin şekilde gemiadamı ile donatılması konularında şartlar açıklanmıştır. Ayrıca, Bayrak Devleti yetkilerinin tamamının veya belli bir kısmının devredildiği kuruluşların seçimi, gözetim programı, idaresi, denetimi, yetkilendirilmesine ilişkin şartlar, kuralların uygulanması ve kural ihlallerinde uygulanacak olan yaptırımlar ve cezalar ile bunların hukuki altyapısı, gemiadamları ve gemilerin belgelendirilmesi, bayrak devleti sörveyörlerinin görev ve sorumluluklarının belirlenmesi, bayrak devleti sörveyörleri için minimum gerekler, yeterlilik şartları, eğitimleri vb. hususlar ele alınmıştır. Kaza araştırma incelemeye ilişkin görev alacak personelin dikkate edeceği hususlar, bu personelin belirlenmesinde dikkate alınacak uzmanlık alanları, kaza araştırma inceleme işlemlerinde gözetilecek prensipler ve kaza inceleme ve raporlama için dikkate alınacak olan enstürmanlar ile ilgili şartlar da yine Bayrak Devletleri bölümünde yer almıştır. Son olarak, Bayrak Devletinin yükümlülüklerini karşılamada kullandığı kaynakların, prosedürlerin ve idari süreçlerin uygulanması hususlarında kendi performansını periyodik olarak değerlendirmesi gerektiği belirtilerek değerlendirme ve sürekli gözden geçirme süreçlerinde dikkate alınacak konular hakkında örnekler verilmiştir²⁶ (IMO, 2013).

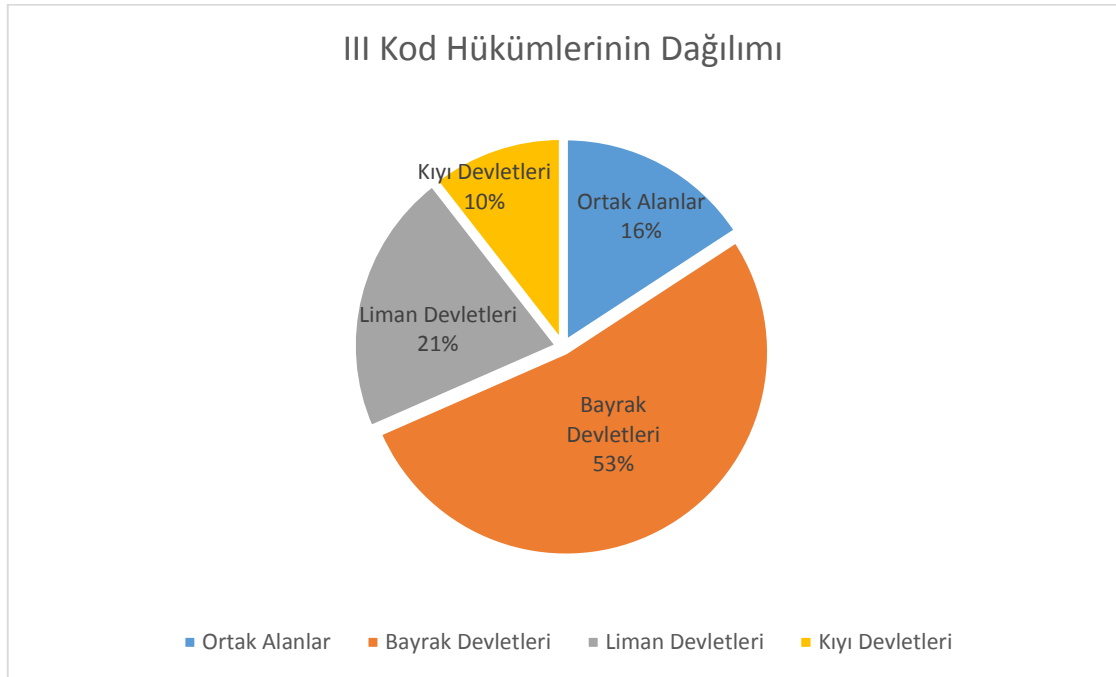
²⁶ IMO Genel Kurul Kararları A 28/Res. 1070

Bayrak Devletleri bölümünün alt başlıklarından değerlendirme ve gözden geçirme, uygulama ve yürütme/yaptırım kısımları Liman ve Kıyı Devletleri için de benzer şekilde verilmiştir. Ancak, kıyı devletleri ve liman devletleri bölümünde sorumluluk ve yükümlülükler ilave olarak, haklardan da bahsedilmektedir. Liman ve kıyı devletleri Kodda örnekleri verilen hakları kullanma hakkına sahipken aynı zamanda bu hususlarda yükümlülüklerini de yerine getirmek durumundadır²⁷ (IMO, 2013).

2.6. Genel Değerlendirme

III Kod bölümlerine göre Kod hükümlerinin dağılımı Şekil 2.1’de gösterilmektedir.

Şekil 2.1. III Kod hükümlerinin dağılımı

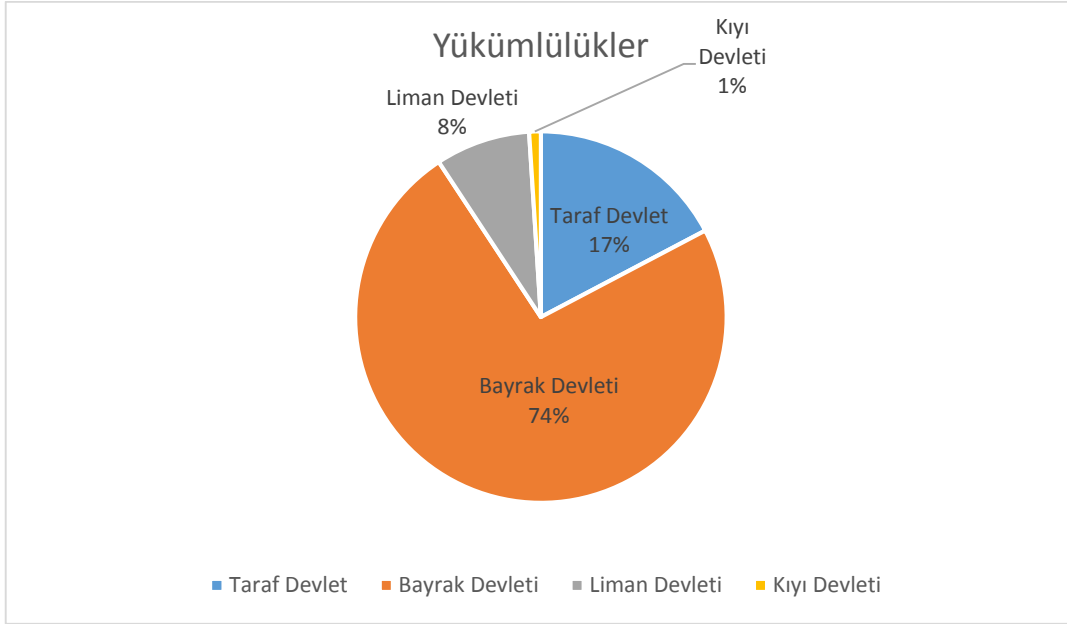


Taraf Devletin, Bayrak, Liman ve Kıyı Devletlerinin IMO sözleşmeleri, kodları ve kararlarına göre sorumluluklarının belirlendiği ve 2 senede bir güncellenen “III Koda İlişkin Enstrümanlar Kapsamındaki Yükümlülüklerin Rehber Listesi” son olarak 6 Aralık 2017

²⁷ IMO Genel Kurul Kararı A 28/Res. 1070

tarihinde Genel Kurul Kararı ile güncellenmiştir²⁸ (IMO, 2017) Bu listeye göre Taraf Devlet, Bayrak Devleti, Liman Devleti ve Kıyı Devleti için zorunlu enstrümanlar kapsamındaki toplam 885 yükümlülüğün dağılımı Şekil 2.2’de gösterilmektedir.

Şekil 2.2. Yükümlülükler listesine göre dağılım



Şekil 2.1 ve Şekil 2.2 incelendiğinde görüleceği üzere, III Kod’un gerekleri ve Üye Devletlere sözleşmeler kapsamında verilen yükümlülükler çoğunlukla Bayrak Devletleri üzerinde yoğunlaşmıştır. Ortak Alanlar ve Taraf Devlet bölümlerinin de İdarenin genel işleyişi ile alakalı olduğu ve Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti ayrımı yapılmaksızın geçerli alanlar olduğu düşünüldüğünde III Koda göre Ortak Alanlar ve Bayrak Devletleri bölümleri IMSAS denetimleri açısından öne çıkan odak alanlar olarak belirlenebilir.

Ayrıca, III Kod kapsamındaki IMO sözleşmeleri altında zorunlu kılınan IMO enstrümanlarının listesi aşağıdaki tabloda listelenmiştir²⁹ (IMO, 2017). IMSAS denetimleri ile bu enstrümanların gereklerinin yerine getirilip getirilmediği de incelenmeye açık olacaktır.

²⁸ IMO Genel Kurul Kararları A 30/Res. 1121

²⁹ İbid

Tablo 2.2. IMO sözleşmeleri kapsamında zorunlu kılınan enstrümanların listesi

SOLAS 74	Res. MSC.215(82), değşt.	Kural II-1/3-2.2
	Res. MSC.133(76), değşt.	Kural II-1/3-6.2.1
	Res. MSC.287(87)	Kural II-1/3-10.3
	Res. MSC.288(87), değşt.	Kural II-1/3-11.3.1
	Res. MSC.289(87)	Kural II-1/3-11.3.2
	Ses Kodu	Kural II-1/3-12
	2008 IS Code (giriş ve bölüm A)	Kural II-1/5.1
	FSS Kod	Kural II-2/3.22
	2010 FTP Kod	Kural II-2/3.23
	LSA Kod	Kural III/3.10
	IMSBC Kod	Kural VI/1-2
	CSS Kod, alt bölüm 1.9	Kural VI/2.1
	Tahıl Kodu	Kural VI/8.1
	IMDG Kod	Kural VII/1.1
	IBC Kod	Kural VII/8.1
	IGC Kod	Kural VII/11.1
	INF Kod	Kural VII/14.1
	ISM Kod	Kural IX/1.1
	1994 HSC Kod	Kural X/1.1
	2000 HSC Kod	Kural X/1.2
	RO Kod	Kural XI-1/1
	2011 ESP Kod	Kural XI-1/2
	Kaza İnceleme Kodu (Bölüm I-II)	Kural XI-1/6
	SOLAS 1997 Konf. Res.4	Kural XII/1.7
	Res. MSC.169(79)	Kural XII/7.2
	Res. MSC.168(79)	Kural XII/14
	III Kod	Kural XIII/2
	Polar Code (giriş ve bölüm I-A)	Kural XIV/3.1

	IGF Kod	Kural II-1/57
MARPOL	RO Kod	Ek-I, Reg.6 Ek II,Kural 8
	Res. MEPC.94(46), değst.	Ek I, Kural 20.6
	IBC Kod	Ek II, Kural 1.4
	BCH Kod	Ek II, Kural 1.4
	NOX Teknik Kod 2008	Ek VI, Kural 5.3.2
	III Kod	Ek I, Kural 44, Ek II, Kural 19, Ek III, Kural 10, Ek IV, Kural 15, Ek V, Kural 11, Ek VI, Kural 24
	Polar Kod (giriş ve bölüm II-A)	Ek I, Kural 47.2, Ek II, Kural 22.2, Ek IV, Kural 18.2, Ek V, Kural 14.2
STCW 1978	STCW Kod (bölüm A)	Kural I/1.2.3
	III Kod	Kural I/16.1
LL PROT 88	2008 IS Kod	Ek 1, Kural 1
	RO Kod	Ek I, Kural 2-1
	III Kod	Ek IV, Kural 54(1)
TONNAGE 1969	III Kod	Ek III, Kural 8
COLREG 1972	III Kod	Bölüm F, Kural 40

Kaynak: IMO (2017), “2017 Non-Exhaustive List Of Obligations Under Instruments Relevant To the IMO Instruments Implementation Code (III Code)”, A 30/Res. 1121, 6 Aralık 2017, Londra

3. IMSAS UYGULAMALARININ ANALİZİ

2006-2016 yılları arasında VIMSAS kapsamında 67 Üye Devlete 75 denetim¹, 2016 yılı içerisinde ise IMSAS kapsamında 19 Üye Devlete denetim gerçekleştirilmiştir² (IMO, 2017). VIMSAS kapsamında yapılan 75 denetimden 9 tanesi, 2014-2015 yılları içerisinde “VIMSAS’tan IMSAS’a Geçiş” başlıklı Genel Kurul Kararı³ gereği III Kod’un standart olarak kullanıldığı “geçiş dönemi denetimleri” olarak uygulanmıştır. IMO, IMSAS Prosedürleri dokümanının 7.4.3 numaralı paragrafına⁴ ve IMSAS hedeflerine uygun şekilde, denetimler sonucunda ortaya çıkan Denetim Özet Raporlarından (ASR) elde edilen bulgu ve kök nedenlerden oluşan Konsolide Denetim Özet Raporunu (CASR) her yıl sirküler halinde yayımlamaktadır. Bu raporlarda yer alan bulgular, IMSAS kapsamındaki IMO enstrümanlarının Üye Devletler tarafından uygulanması ve yürütülmesi üzerine değerli katkılar sağlamaktadır. Bununla birlikte, söz konusu raporlar taraf olunan IMO enstrümanları çerçevesinde hakların uygulanması ve sorumluluk ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde karşılaşılan güçlükler ve yetersiz kalınan alanları ortaya çıkarmaktadır. “En iyi uygulamalar” Üye Devletlerin güçlü yanlarını veya yükümlülüklerini etkin olarak yerine getirirken uyguladığı özgün fikirleri yansıtmaktadır⁵ (IMO, 2017). Bu bölümde, 2006-2016 yılları arasında yayımlanan 10 CASR’ın ve 2016 yılındaki denetim sonucu ortaya çıkan 1 CASR’ın analiz sonuçlarına yer verilerek IMSAS denetimlerinde, III Kod gerekleri ve IMSAS kapsamındaki IMO enstrümanları açısından dikkat edilmesi gereken öne çıkan alanlar ile ilgili değerlendirmelerde bulunulmuştur.

¹ Bir ülke iki kez denetime girmiştir. Ayrıca, beş bağlı bölge ve iki Ortak Üye (Associate Member) denetlenmiştir.

² IMO Genel Kurulu Toplantı Dokümanı, A 30/8

³ IMO Genel Kurul Kararı, A 28/Res.1028

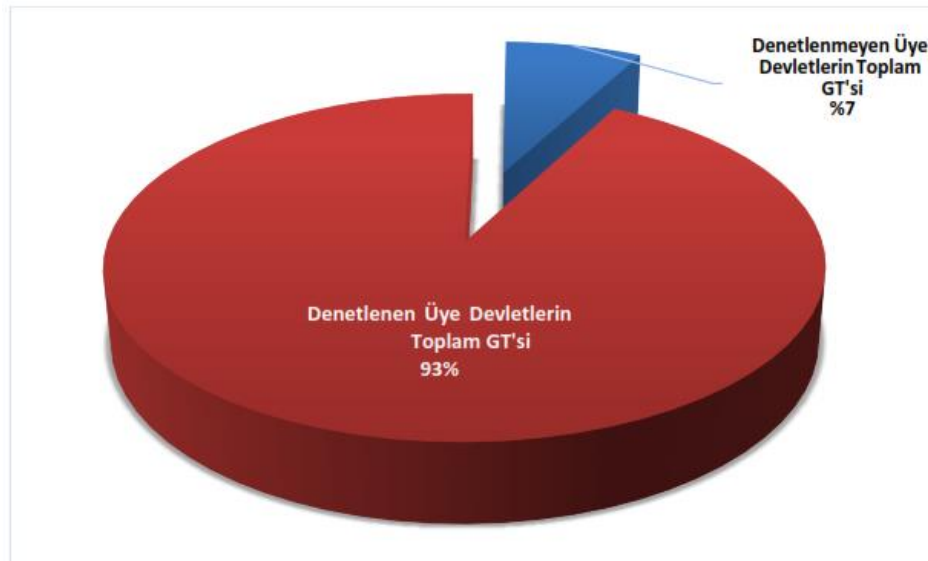
⁴ Based on audit final reports prepared by audit team leaders, the Secretariat should prepare an anonymous consolidated audit summary report on a periodic basis containing lessons learned from the audits.

⁵ IMO’nun 3772 numaralı sirküler mektubu

3.1. 2006-2016 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Denetim Özet Raporlarının Analizi

Analiz, 75 denetimden oluşan 10 CASR'a dayanmaktadır. Bu raporlar, 762 bulgu (301 uygunsuzluk, 461 gözlem), 562 kök neden ve IMO enstrümanlarının gereklerine atıfta bulunulan referanslar içermektedir. Bu analiz hem VIMSAS hem de geçiş dönemi düzenlemeleri⁶ kapsamında yapılan denetimleri kapsamaktadır. VIMSAS için denetim standardı “Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu”⁷ iken, geçiş dönemi denetimleri için III Kod denetim standardı olarak kullanılmıştır⁸ (IMO, 2016). Bu dönemde denetime tabi tutulan ve denetime girmeyen Üye Devletlerin sahip oldukları gemilerin toplam grostonuna göre dağılımı Şekil 3.1’de gösterilmektedir. Buna göre, denetimlerin ulaştığı yelpazenin oldukça geniş olduğu ve uygulamanın IMO açısından oldukça başarılı geçtiği değerlendirilebilir.

Şekil 3.1. Grostonaja göre denetlenen ve denetlenmeyen Üye Devletlerin dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

⁶ IMO Genel Kurul Kararı, A 28/Res. 1068

⁷ IMO Genel Kurul Kararları, A.973(24); A.996(25); A.1019(26)

⁸ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

3.1.1. Denetim Raporlarının Analizinde İzlenen Yöntem

Analiz kapsamına geçiş dönemi denetimleri dahildir. Bu nedenle iki ayrı kod “Zorunlu IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodu” (Bundan sonra “Kod” olarak anılacaktır) ve “III Kod” denetim standardı olarak kullanılmıştır. Dolayısıyla, bütün analizin ortak bir şekilde sunulabilmesi için ve çoğunlukla Kod’da içeriği aynı olan hükümlerin III Kod’da paragraf numaralarının değiştirildiği dikkate alınarak, geçiş dönemi denetimlerinde III Kod’a yapılan referanslar, Koda göre değiştirilmiş ve sadece “Kod” üzerinden analiz sonuçları şekillendirilmiştir⁹ (IMO, 2016).

Ayrıca, “uygunsuzluk” terimi VIMSAS denetimleri kapsamındaki IMO enstrümanları gereklerinde tespit edilen uygunsuzluklarla ilgili kullanılmış iken geçiş dönemi denetimlerinde bu uygunsuzlukları tanımlamak için “bulgu” terimi kullanılmıştır. Bu nedenle analizin amacı doğrultusunda, “uygunsuzluk” terimi zorunlu IMO enstrümanları gerekleri yani denetim kapsamındaki IMO sözleşmeleri gerekliliklerine uygunsuzlukları ifade etmek için kullanılmıştır. Her iki durumda da “gözlem” terimi, Kodun ve III Kodun zorunlu olmayan gerekliliklerinin uygulamalarında tespit edilen eksiklikler için kullanılmıştır. Çünkü geçiş dönemi denetimleri III Kodu zorunlu hale getiren IMO enstrümanları değişikliklerinden önce uygulanmıştır¹⁰ (IMO, 2016). Dolayısıyla, bu tez çalışmasının 3.1 numaralı kısmı olan bu kısımdaki incelemelerde “bulgu” terimi açıklandıkları şekilde “uygunsuzluk” ve “gözlem” lerin tamamını kapsayacak şekilde ifade edilmiştir.

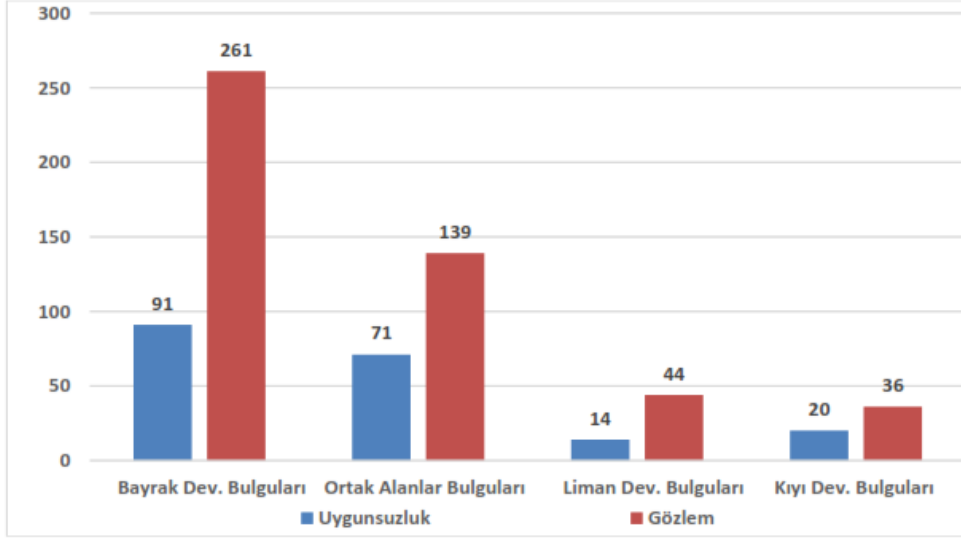
3.1.2. Kod Hükümleri Açısından Analiz

75 denetim sonucu tespit edilen bulguların Kodun bölümlerine göre dağılımı Şekil 3.2’de gösterilmektedir. Görüleceği üzere denetimlerde ortaya çıkan bulguların büyük çoğunluğu Ortak Alanlar ve Bayrak Devletleri bölümlerinde yoğunlaşmıştır. Bu durum, tez çalışmasının 2.6 numaralı alt başlığında ortaya çıkan sonuçla örtüşmektedir.

⁹ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

¹⁰ İbid

Şekil 3.2. Kod bölümlerine göre bulgu sayıları



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

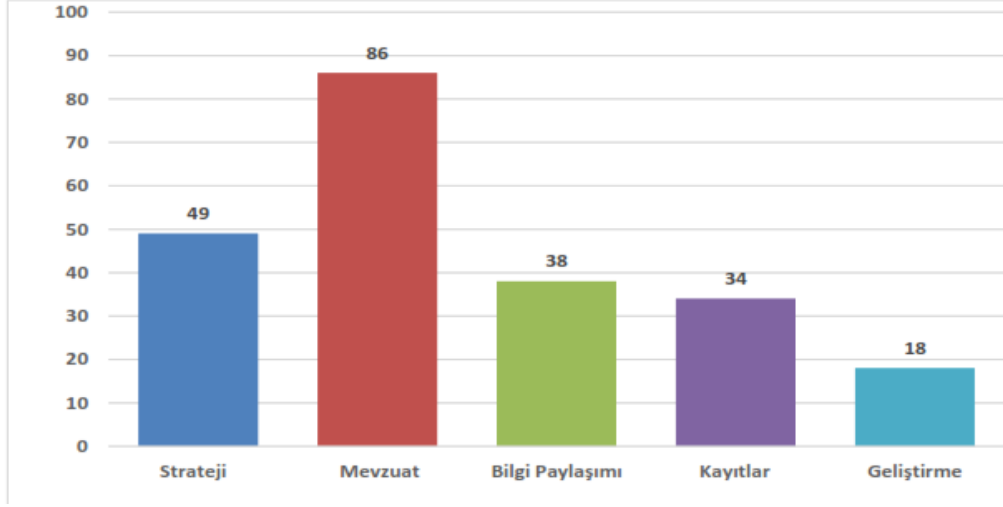
75 denet sonucu tespit edilen bulguların %52’sinin Bayrak Devleti sorumluluk ve yükümlülükleri, %31’inin Ortak Alanlar, %9’unun Liman Devletleri ve %8’inin Kıyı Devletleri ile alanlarına aittir¹¹ (IMO, 2016).

3.1.2.1. Ortak Alanlar

Ortak Alanlara ilişkin sorumluluk ve yükümlülüklerle ilgili tespit edilen bulgulara ilişkin dağılım ise Şekil 3.3’te görülebilir. Bu bulgular, strateji, mevzuat, bilgi paylaşımı, kayıtlar ve geliştirme olmak üzere beş alt başlıkta sınıflandırılmıştır.

¹¹ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

Şekil 3.3. Ortak Alanlar bulgularının dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

Ortak Alanlarla ilgili öne çıkan konu olarak mevzuat kısmı göze çarpmaktadır. Ortak Alanlar bulgularının %38 gibi büyük bir bölümü mevzuat kısmından tespit edilmiştir. Bunu sırasıyla %22 ile strateji, %17 ile bilgi paylaşımı ve %15 ile kayıtlar takip etmiştir¹² (IMO, 2016).

Mevzuat kısmıyla ilgili temel zorluk, uluslararası enstrümanlara getirilen değişikliklerin ulusal mevzuata aktarılması ve özellikle, zımni kabul yoluyla yürürlüğe giren bu değişikliklerin geç yayımlanması, yeni veya değiştirilmiş IMO enstrümanlarının kanuni düzenlemelerinin gerçekleştirilerek resmi gazetede yayımlanması sürecinin zaman alması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bayrak Devletin tüm sorumluluklarını yerine getirebilmesi için ulusal kuralların düzenlenerek yayımlanması ve ilgili sözleşmeler gereği bildirimlerin yapılması işlemlerini yürütecek kalifiye personelin azlığı da önemli ölçüde bulgunun sebebi olarak kaydedilmiştir¹³ (IMO, 2016).

¹² III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

¹³ İbid

Strateji kısmıyla ilgili temel bulgular ise daha çok, strateji belirleme üzerine dokümantasyon eksikliğine ilişkin kanıtlarla desteklenen geniş kapsamlı bir strateji geliştirilememesi veya stratejinin sürekli gözden geçirilmemesi, Üye Devletin uluslararası yükümlülüklerini karşılamaındaki etkinliğinin doğrulanması ve genel idari performans ve kapasitenin değerlendirilmesi hususlarında görülen eksiklikler olarak saptanmıştır¹⁴ (IMO, 2016).

Bilgi paylaşımı konusundaki bulgular kanunların, kararnamelerin, hüküm ve yönetmeliklerin metinlerinin ve çeşitli enstrümanlar kapsamında bildirilmesi gereken raporların IMO'ya iletilmesi hususundaki aksaklıklara ilişkindir¹⁵ (IMO, 2016).

Kayıtlara ilişkin bulgular ise gereklere uygunluğun ve Üye Devletin denizcilikle ilgili fonksiyonlarının etkin işleyişine dair kanıtların sunulabilmesi için etkili bir kayıt tutma sisteminin eksikliği ile alakalıdır¹⁶ (IMO, 2016).

3.1.2.2. Bayrak Devletleri

Koda göre Bayrak Devletleri sorumlulukları 6 kısımda sınıflandırılmıştır. Bu kısımlar, uygulama, yetkilerin devri, yürütme, Bayrak Devleti sörveyörleri, Bayrak Devleti kaza inceleme, değerlendirme ve gözden geçirme olarak isimlendirilmiştir¹⁷ (IMO, 2016). Bu alana ilişkin tespit edilen bulguların dağılımı ise Şekil 3.4'te gösterilmektedir.

Buna göre, Bayrak Devletleri alanında tespit edilen bulguların %34'ü uygulama, %21'i yetki devri ve %18 i Bayrak Devleti sörveyörleri ile ilişkilidir. Bunları %13 ile yürütme ile ilgili bulgular takip etmiştir.

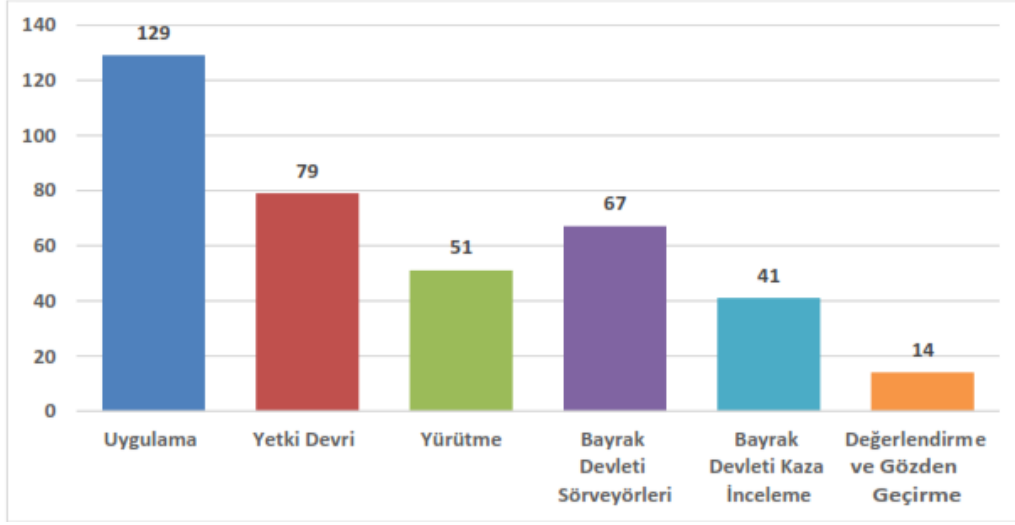
¹⁴ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

¹⁵ İbid

¹⁶ İbid

¹⁷ İbid

Şekil 3.4. Bayrak Devletleri bulgularının dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

Uygulama alanı ile ilgili temel bulgular, uluslararası kural ve düzenlemelerin uygulanması için yayımlanması gereken idari talimatların ve gereklerin uygulanması ve yürütülmesinde katkı sağlayacak rehberlerin yayımlanması hususundaki eksikliklere yöneliktir. Bununla birlikte, zorunlu gerekliliklerin uygulanmasında İdarenin takdirine bırakılmış hususlara yönelik talimatların ve bunlara ilişkin dokümanların eksikliği de bu alandaki bulgulara dahildir. Ayrıca zorunlu IMO enstrümanlarına uygunluğun sağlanması için gerekli kaynakların yetersizliği de bu alandaki bulgular arasında yer almaktadır¹⁸ (IMO, 2016).

Yetki devri ile ilgili olarak ise, bulgular genellikle RO’ların İdare tarafından gözetimi ve RO’lar ile İdare arasındaki Yetki Devri Protokolleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bayrak Devleti sörveyörleri ile ilgili yinelenen bulgular ise, eğitim programları, yeterlilik, sörveyörler arasındaki yetki ve ilişki ile personel yeterliliğinin sağlanması ve bilgilerin tazelenmesine ilişkin dokümanite edilmiş prosedürler konularında tespit edilmiştir¹⁹ (IMO, 2016).

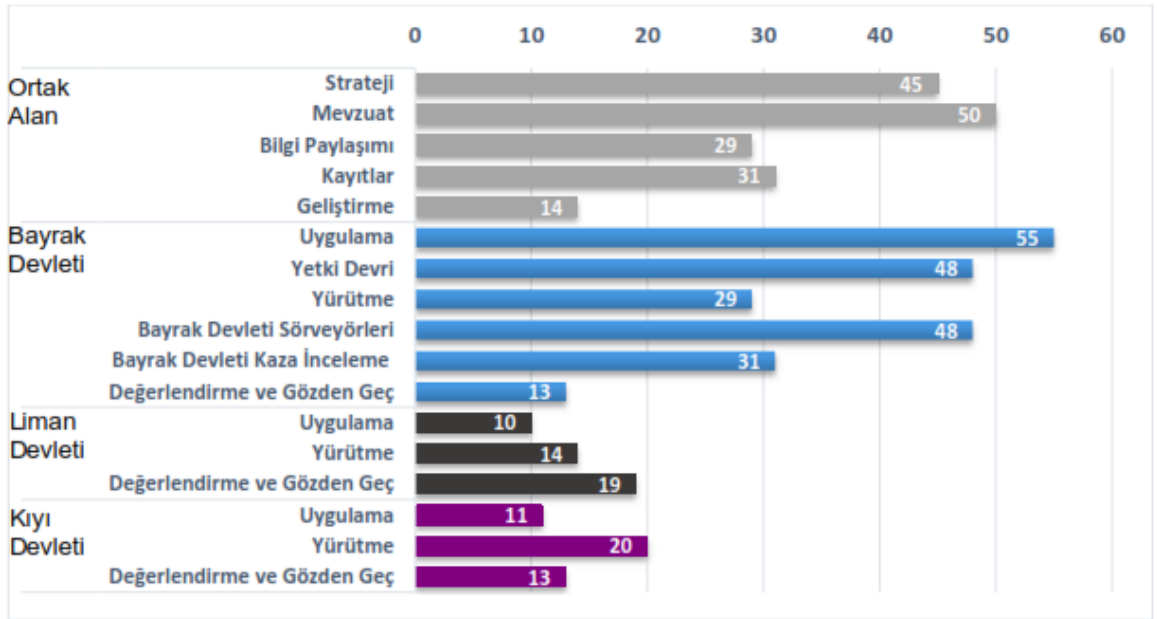
¹⁸ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

¹⁹ İbid

3.1.2.3. Genel Değerlendirme

Şekil 3.5 ise, Kodun genelinde alt başlıklar bazında bulgu tespit edilen denetim sayılarının bir dağılımını sunmaktadır. Denetlenen Üye Devletler açısından zorluk yaşandığı kaydedilen ana bölümlerin uygulama, mevzuat, yetkilerin devri, Bayrak Devleti sörveyörleri ve strateji olmak üzere 5 grupta toplandığı anlaşılmaktadır²⁰ (IMO, 2016).

Şekil 3.5. Bulgu tespit edilen denetim sayılarının Kodun alt bölümlerine göre dağılımı



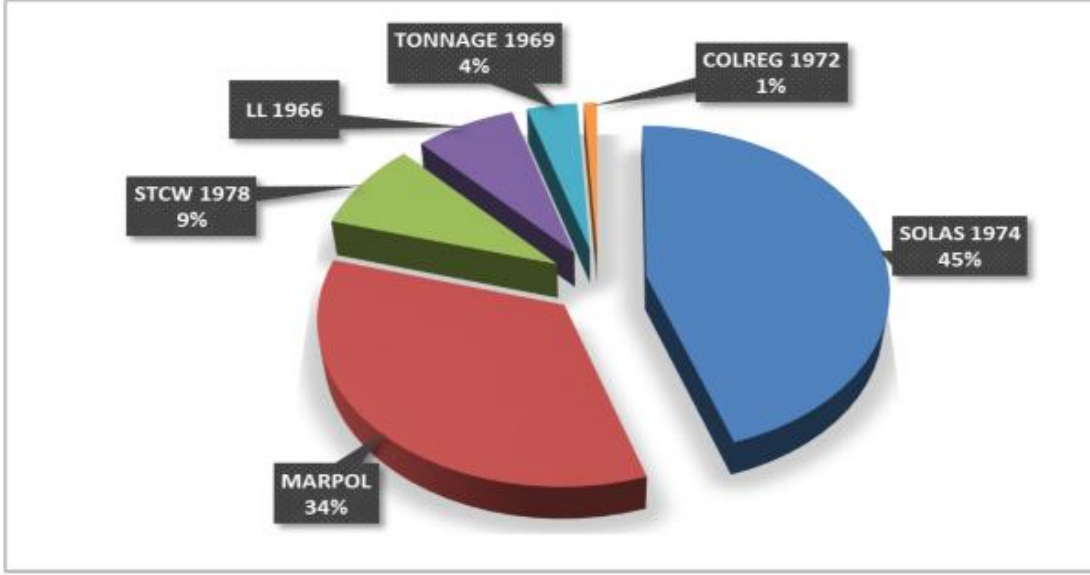
Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

3.1.3. Zorunlu IMO Enstrümanları Açısından Analiz

Bu alt bölümde IMSAS denetimleri kapsamında olan IMO sözleşmelerine göre tespit edilen uygunsuzluklara ilişkin analizlere yer verilmiştir. Şekil 3.6’da uygunsuzlukların IMO sözleşmelerine göre dağılımı gösterilmekte olup, bu kez de bu sözleşmelere göre öne çıkan önemli alanlara yönelik değerlendirmelerde bulunulacaktır.

²⁰ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

Şekil 3.6. Zorunlu IMO enstrümanlarına göre uygunsuzlukların dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

Şekil 3.6’da görüldüğü üzere denetimlerde tespit edilen uygunsuzluklar SOLAS (%45) ve MARPOL (%34) sözleşmeleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu sözleşmeleri ise %9’luk oranıyla STCW takip etmektedir²¹ (IMO, 2016).

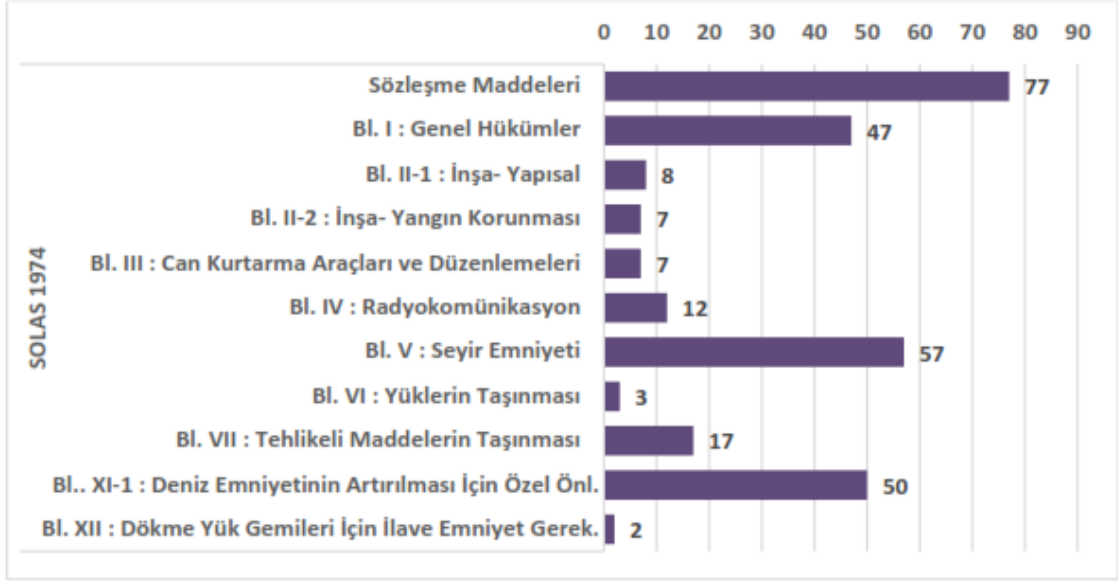
3.1.3.1. SOLAS

SOLAS açısından bakıldığında uygunsuzluklar sözleşme maddeleri ve bölümlerine göre Şekil 3.7’deki gibi dağılmıştır. Buna göre; uygunsuzlukların yoğunlaştığı alanlar Sözleşme Maddeleri, Bölüm-I genel hükümler, Bölüm-V seyir emniyeti ve Bölüm XI-1 deniz emniyetinin artırılması için özel gerekler olarak karşımıza çıkmaktadır²² (IMO, 2016).

²¹ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

²² İbid

Şekil 3.7. SOLAS 74 maddeleri ve bölümlerine göre bulgu referans dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

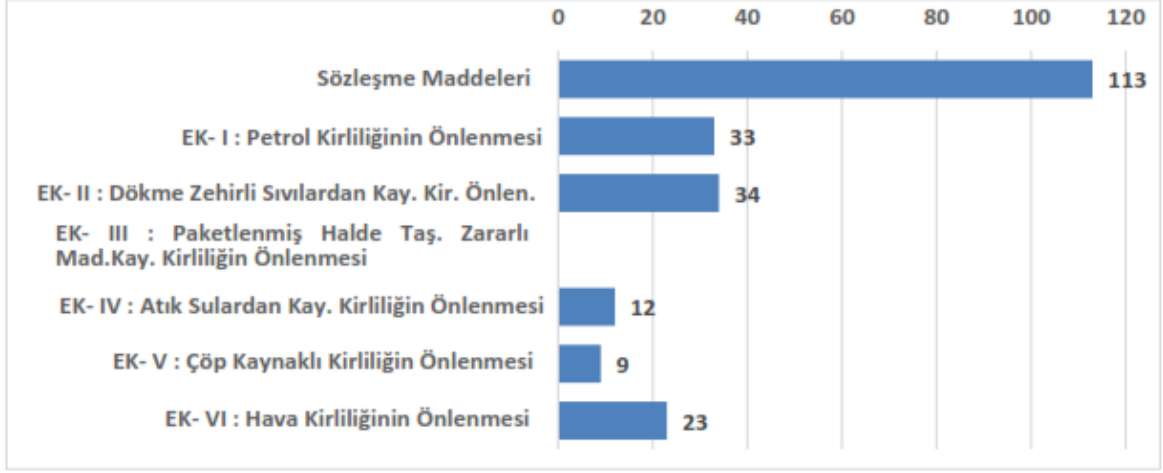
Sözleşme maddeleri içerisinde ise en çok uygunsuzluğun tespit edildiği alan Madde 3 Bilgi Paylaşımı/İletimi (45 uygunsuzluk) ve Taraf Devletlere sözleşmeyi ulusal mevzuata aktararak tam etkinliğinin sağlanması yükümlülüğünü veren Madde 1 (31 uygunsuzluk) olarak gözlemlenmektedir. Bölüm XI-1’de kapsamında RO’ların yetkilendirilmesinden 36 uygunsuzluk, Bölüm V/7’ye göre arama kurtarma hizmetleri hükümlerinden 28 uygunsuzluk ve Bölüm-I genel hükümlerde denetim ve sürveyler (harmonize sürvey ve belgelendirme sistemi) alanından 19 adet uygunsuzluk rapor edilmiştir²³ (IMO, 2016)

3.1.3.2. MARPOL

MARPOL’e göre belirlenen uygunsuzlukların dağılımı ise Şekil 3.8’de görülebilir. Buna göre öne çıkan önemli alanlar olarak SOLAS’ta gözlemlendiği gibi sözleşme maddeleri ile Sözleşme Ekleri arasından Ek-I, II ve VI belirlenebilir.

²³ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

Şekil 3.8. MARPOL maddeleri ve Eklerine göre bulgu referans dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

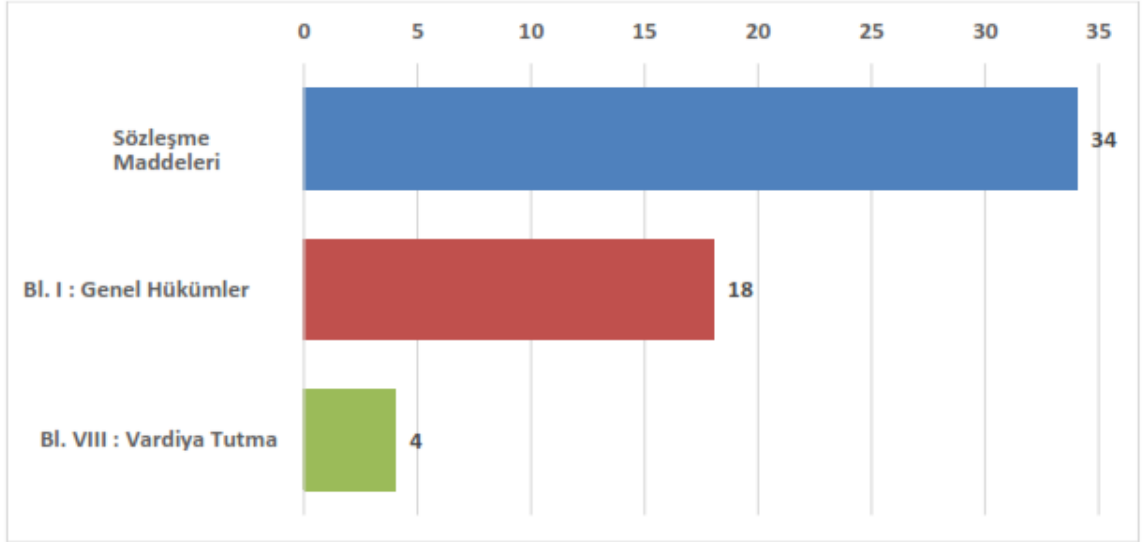
MARPOL sözleşme maddeleri arasından Madde 11 bilgi paylaşımı/iletimi ile sözleşmeye tam etkinlik sağlayacak şekilde ulusal mevzuata aktarılmasını öngören Madde 1 en fazla uygunsuzluğun tespit edildiği maddeler olmuştur. Bu hükümlerle ilgili sırasıyla 59 ve 24 uygunsuzluk kaydedilmiştir. Ayrıca sözleşme maddelerinden Madde 8 “kaza raporları” (10 uygunsuzluk) ve Madde 12 “kaza” (12 uygunsuzluk) konuları da Madde 11 ve 1’i takip etmektedir. Ek-I ve Ek-II ile ilgili uygunsuzluklar atık alım tesislerinin yetersizliği (sırasıyla 12 ve 17 uygunsuzluk) ve Ek-VI ile ilgili uygunsuzluklar ise yakıtlar ile ilgili gereklilikler (11 uygunsuzluk) hususlarında öne çıkmıştır²⁴ (IMO, 2016). Sözleşme maddelerinde en fazla uygunsuzluk kaydedilen maddelerin SOLAS’taki ile benzerlik göstermesi ise dikkati çekmektedir.

3.1.3.3. STCW

STCW sözleşmesi ile ilgili olarak ise yine sözleşme maddeleri ve bununla birlikte Bölüm-I genel hükümler dikkat çeken alanlar olarak Şekil 3.9’da görülmektedir.

²⁴ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

Şekil 3.9. STCW 78 maddeleri ve bölümlerine göre bulgu referans dağılımı



Kaynak: IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

STCW 1978’in sözleşme maddelerinden 8. Madde, yani özel izinlerin bildirimi (16 uygunsuzluk), Madde 1 kapsamında genel yükümlülükler (7 uygunsuzluk), sözleşme maddesi IV ve genel hükümler I/8’e göre bilgi paylaşımı/iletimi hususları öne çıkan uygunsuzluk konuları olarak görülmektedir²⁵ (IMO, 2016).

3.1.3.4. Diğer Sözleşmeler

LL 1966, LL PROT 1988 ve TONNAGE 1969 sözleşmelerinde ise öne çıkan önemli uygunsuzluk alanları bilgi paylaşımı/iletimi olmuştur (sırasıyla 27 ve 19 uygunsuzluk). Ayrıca, LL sözleşmesi için Madde 1, yani sözleşmenin tam etkinliğinin sağlanması için ulusal mevzuata aktarılması hususu da bilgi paylaşımı/iletiminden sonra en fazla uygunsuzluğun tespit edildiği

²⁵ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

alan olarak dikkat çekmektedir (11 uygunsuzluk). COLREG sözleşmesi kapsamında ise toplamda sadece 6 uygunsuzluk kaydedilmiştir²⁶ (IMO, 2016).

3.1.4. Bulgulara Göre Öne Çıkan Alanlara İlişkin Değerlendirme

Denetimlerde en belirgin alanlar 200 referans ile uygulama, 135 referans ile mevzuat, 108 referans ile yetkilerin devredilmesi, 106 referans ile Bayrak Devleti sörveyörleri ve 119 referans ile yürütme olarak ortaya çıkmıştır. Uygulama ve yürütme ile ilgili olarak, Kodun Kıyı ve Liman Devletleri bölümlerine ilişkin bulguların referans sayıları da sözü geçen sayılara dahil edilmiştir. Ayrıca, referanslar kaydedilirken bulguların içerdiği birden fazla Kod hükmünün referans olarak verilmiş olabileceği de dikkate alınmalıdır. Bulguların kesin ve en anlamlı şekilde değerlendirilebilmesi açısından, öne çıkan önemli alanlar ile ilgili tüm bulgular en fazla üç alt kategoriye (alt paragrafa) kadar kategorize edilerek inceleme yapılmıştır. Açıklanan yönetime göre yapılan incelemenin sonuçları Tablo 3.1.'de görülmektedir²⁷ (IMO, 2016).

²⁶ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

²⁷ İbid

Tablo 3.1. Denetimlerde öne çıkan alanlarda bulguların alt kategorilere göre dağılımı

Öne Çıkan Alanlar	Bulguların Alt Kategorileri	Eksiklik Sayıları
Bayrak Devleti sörveyörleri	Eğitim Programları	17
	Yeterlilik	22
	Sorumluluk ve yetki	13
	Kimlik belgesi	3
	Bayrak Devleti sörveyörlerinin eğitimi	10
	Yeterlilikler ve bilgilerin tazelenmesi için dokümante edilmiş sistem	36
	Diğer	5
Yetki Devri	RO'ların değerlendirilmesi	14
	Yetki Devri Protokolü	23
	RO'lar için talimatlar	12
	RO'lara bilgi sağlanması	14
	Gözetim programı	39
	Diğer	6
Mevzuat	Yayımlama	49
	Yürütme hükümleri	34
	Personel eksikliği	47
	Diğer	5
Uygulama	Ulusal mevzuat ve rehberlerin yayımlanması yoluyla kuralların uygulanması	79
	Sorumlulukların belirlenmesi	23
	İdari talimatlar/ulusal kuralların yorumlanması	37
	İdarenin takdirine bırakılmış gereklilikler için talimat eksikliği	32
	Kaynaklar	21
	Diğer	8
	Yürütme	Yürütme tedbirleri
Kontrol ve gözetim programı		20
Kalifiye personel ve eğitim		22
Düzeltilici önlemler		2
Sertifikaların yayımlanması		1
PSC için süreçlerin tesis edilmesi		9
Diğer		5

Kaynak: IMO (2016), "Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports", III Alt Komitesi Dokümanı, 13 Mayıs 2016, Londra

Uygulama alanındaki eksiklikler çoğunlukla şu konulardan oluşmaktadır: Kuralların ulusal mevzuat ve rehberler yoluyla uygulanması eksikliği (79 vaka), idari talimatlar/yorumlayıcı ulusal kurallar (37 vaka), İdarenin takdirine bırakılmış husulardaki yönlendirici talimat

eksikliği (32 vaka), sorumlulukların belirlenmesi (23 vaka) ile emniyet ve çevre koruma programının idaresi için kaynaklar ve süreçler (21 vaka)²⁸ (IMO, 2016).

Mevzuat alanında kaydedilen eksiklikler göstermektedir ki, bir çok örnek durumda Üye Devletler kanunların resmi gazetede yayımlanıp yürürlüğe sokulamaması nedeniyle zorunlu IMO enstrümanlarının hükümlerini uygulama ve yürütme noktasında yetersiz kalmakta (49 vaka), ulusal mevzuatın yürütülmesi/uygulatılmasında hukuki temel eksikliği (34 vaka) ile kanunların yayımlanıp yürürlüğe konulmasına ve IMO'ya bildirimler dahil olmak üzere diğer sorumlulukların yerine getirilmesine katkı sağlayacak yeterli personel eksikliği çekmektedir (47 vaka). Bulgular ve ilgili düzeltici faaliyetlerden anlaşıldığı kadarıyla, bu alanda zorluklar yaşayan Üye Devletler, yeni kabul edilmiş değişiklikleri inceleyerek uygun şekilde ulusal mevzuata aktarılmasına yönelik bir sistem kurmamış ve IMO enstrümanları ve yerel mevzuatları arasındaki olası uyumsuzlukları çözmemiş olabilirler²⁹ (IMO, 2016).

Yetkilerin devri alanında ise denetimler, Üye Devletlerin en çok karşılaştığı sorunun RO Kod hükümlerine uygun bir gözetim programının (39 vaka) ve İdare ile RO'lar arasındaki resmi sözleşmenin tesis edilmemesi (23 vaka) olduğunu ortaya çıkarmıştır. Yetkilendirmeye dayanak oluşturmak adına RO'nun İdare tarafından incelenmemesi/denetlenmemesi, RO'lara eksik talimat verilmesi ve RO'lara ulusal kurallar ve yorumlar hakkında bilgi sağlanmaması da bir çok denetimde karşılaşılan uygunsuzluklar arasındadır (toplam 40 vaka)³⁰ (IMO, 2016).

Bayrak Devleti sörveyörleri arasında, eksikliklerin çoğu sörveyörler için yeterlilik gerekleri ve sörveyörlerin bilgilerinin tazelenmesi üzerine bir dokümanla edilmiş bir sistemin kurulmamış olmasıdır (36 vaka). Bunu 22 vaka ile uygun yeterliliğin olmaması, 27 vaka ile eğitim programının ve sörveyörün fiili eğitiminin eksikliği ve 13 vaka ile sorumluluk ve yetki hususları takip etmektedir³¹ (IMO, 2016).

²⁸ III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

²⁹ İbid

³⁰ İbid

³¹ İbid

Yürütme ve yaptırımlar, yani kuralların uygulatılması konusu da denetimlerde en çok karşılaşılan eksiklik alanı olarak ortaya çıkmıştır. Yürütme ve yaptırım tedbirlerinin/uygulamalarının eksikliği (60 vaka), kontrol ve gözetim programının eksikliği (20 vaka) ile kalifiye personel ve eğitim yetersizliği (22 vaka) bu alanda en çok karşılaşılan hususlar olarak öne çıkmaktadır³² (IMO, 2016).

IMO'ya bildirim/IMO'yla bilgi paylaşımı hususu denetim alanlarının hemen hepsinde belirlenen en çok tekrarlanan uygunsuzluklardan biri olmasına rağmen, Kod'da buna ilişkin belirgin bir hüküm olmaması ve ayrıca bu konuya ilişkin tespitlerin referansı ilgili zorunlu IMO sözleşmeleri kapsamında yapılmış olması nedeniyle bu alt başlıktaki kategorizasyona dahil edilmemiştir³³ (IMO, 2016). Yine de IMO'ya bildirimler ve bilgi iletimi konusunun dikkat çekici şekilde öne çıkan bir alan olarak olduğu ve denetimlerde önemle üzerinde durulduğu ilgili alt başlıkta açık şekilde ortaya konmuştur.

3.2. Öne Çıkan Önemli Alanlara İlişkin 2016 Yılı IMSAS Denetlerinde Tespit Edilen Bulgulara Yönelik Karşılaştırma ve Örneklem

2016 yılı içerisinde 18 Üye Devlete IMSAS denetimi gerçekleştirilmiş olup bu denetimlerin özet raporları konsolide halde 2017 yılı içerisinde yayımlanmıştır. Özet raporun içeriğinde denetimler sonucu tespit edilen bulgular ve gözlemler, bunların dayandığı IMO enstrümanları ve III Kod referansları, IMO'ya sunulan düzeltici faaliyetler ve bulgu ve gözlemlerin kök nedenleri bulunmaktadır. Bu kısımda, IMO tarafından son yayımlanan denetim bulgu ve gözlemleri arasından çalışmanın önceki bölümlerindeki incelemeler sonucunda ortaya konan öne çıkan önemli alanlarla ilgili bulgu örnekleri seçilmiş ve daha önce teorik ve genel ifadelerle açıklanmaya çalışılmış bu alanlara ve kategorize edilmiş alt başlıklara ilişkin bulguların pratikte özgül olarak ne tür eksiklikleri işaret edebileceğine dair bir resim sunulmaya çalışılmıştır. Şuna dikkat edilmelidir ki, 2016 yılı öncesindeki dönemdeki VIMSAS denetimleri için “bulgu” terimi uygunsuzluk ve gözlemlerin her ikisini de birden kapsarken, 2016 sonrası IMSAS denetimleri açısından “bulgu” terimi sadece “uygunsuzlukları” ifade

³² III Alt Komitesi Toplantı Dokümanı, III 3/INF.29

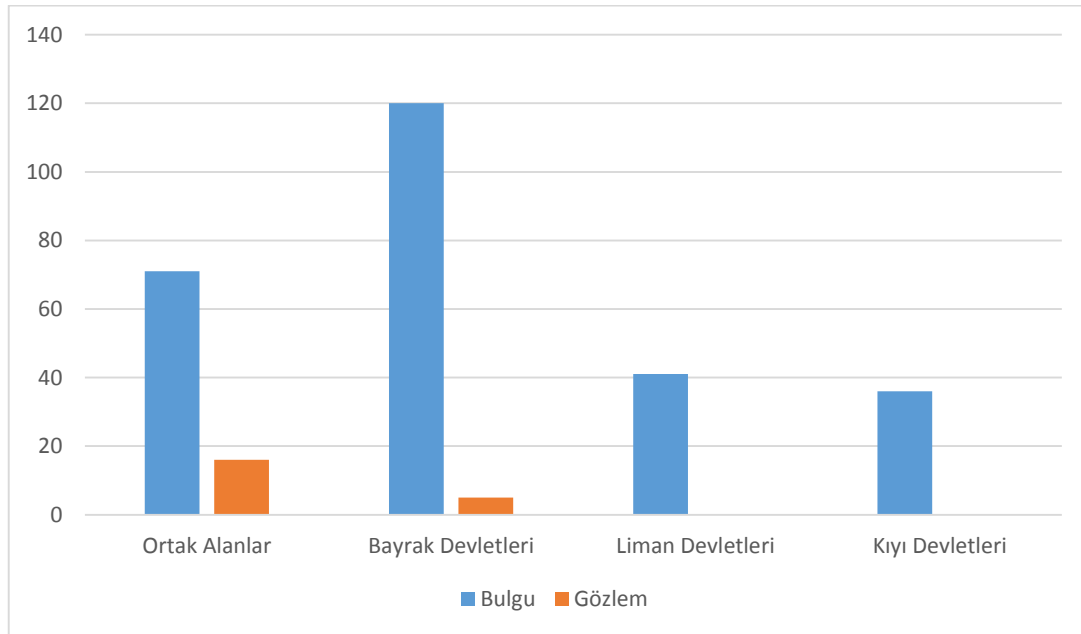
³³ İbid

etmek için kullanılmıştır. Bu çalışmanın 3.1 numaralı kısmı kapsamında kullanılan “bulgu” ifadesi ile bu kısımda kullanılacak olan “bulgu” ifadesi bu açıdan farklılık göstermektedir. Ayrıca uygunsuzluğu ifade eden bulgu terimi, III Kod’un zorunlu hale gelmesinden dolayı hem III Kod gereklerine hem de III Kod kapsamındaki IMO sözleşmeleri gereklerine uygunsuzluğu kapsamaktadır.

3.2.1. 2016 Yılı IMSAS Denetimlerinde Tespit Edilen Bulgu ve Gözlemlere Yönelik Karşılaştırma ve Değerlendirme

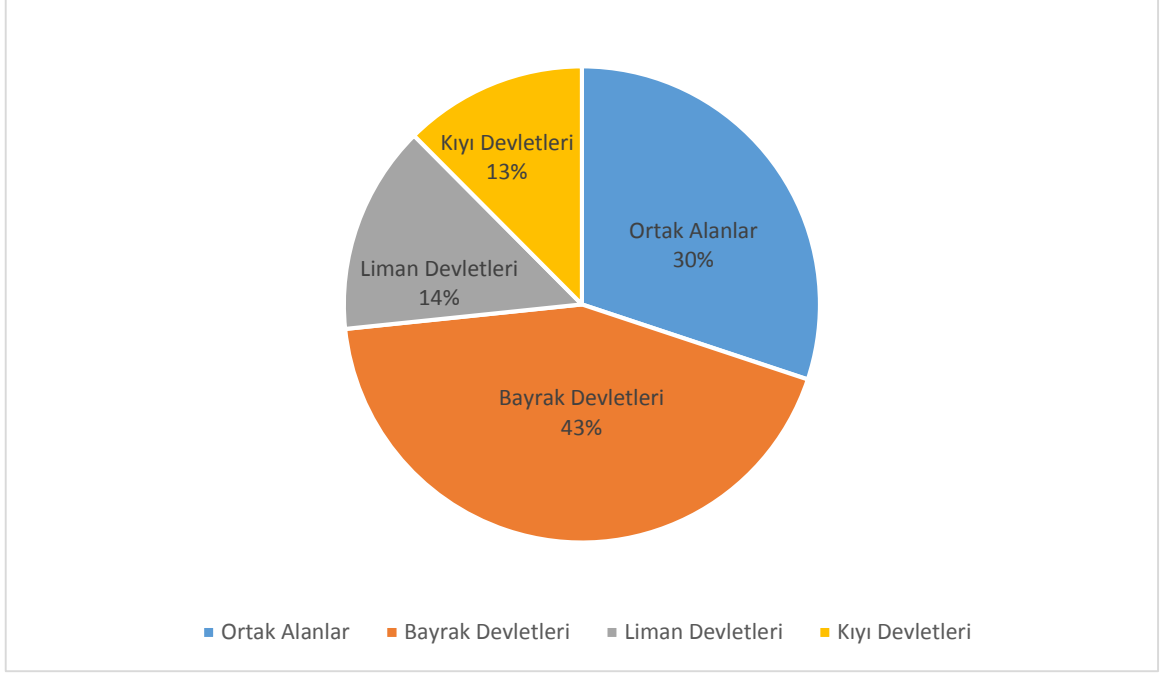
2016 yılında gerçekleştirilen denetimlerde 268 bulgu ve 21 gözlem tespit edilmiştir. III Kod kapsamında bulgulardan 120 tanesi Bayrak Devletleri, 71 tanesi Ortak Alanlar, 41 tanesi Liman Devletleri ve 36 tanesi Kıyı Devletleri alanlarında tespit edilmiştir. Gözlemlerin 16 tanesi Ortak Alanlardan 5 tanesi ise Bayrak Devletleri bölümlerinden çıkmıştır³⁴ (IMO, 2017). Şekil 3.10 ve 3.11’de bu duruma ilişkin dağılım görülebilir.

Şekil 3.10. III Kod bölümlerine göre bulgu ve gözlemlerin dağılımı



³⁴ IMO’nun 3772 numaralı sirküler mektubu

Şekil 3.11. III Kod bölümlerine göre bulgu ve gözlem toplamlarının yüzdesi



3.1 numaralı kısımdakine benzer şekilde 2016 yılı denetimleri için de öne çıkan III Kod bölümlerinin yine Bayrak Devletleri ve Ortak Alanlar olduğu söylenebilir.

Ortak Alanlarda tespit edilen bulgulardan 29'u mevzuat, 22'si bilgi paylaşımı/iletimi, 10'u kayıtlar ve 10'u da geliştirme konularından çıkmıştır. 16 tane gözlemin tamamı III Kod'un tavsiye niteliğindeki ve dolayısıyla zorunlu olmayan hükmü olan strateji alt başlığına aittir³⁵ (IMO, 2017). Bayrak Devletleri bölümünde ise 120 bulgunun 41'i uygulama, 21'i yürütme/yaptırım, 17'si yetki devri, 15'i kaza inceleme ve 14'ü Bayrak Devleti sörveyörleri alanlarında tespit edilmiş olup, değerlendirme ve gözden geçirme ile ilgili olarak da 12 adet bulgu kaydedilmiştir³⁶ (IMO, 2017). 3.1 numaralı başlıktaki inceleme sonuçlarına paralel olarak mevzuat, bilgi paylaşımı/iletimi, uygulama, yürütme, yetki devri ve Bayrak Devleti sörveyörleri başlıklarının öne çıktığı görülmektedir. 3.1.4 numaralı alt başlıktaki değerlendirmede altı çizilen ancak Tablo 3.1'de yer verilmeyen bilgi paylaşımı/iletimi konusunun ise, III Kod'un zorunlu hale gelmesi ile birlikte sadece uluslararası sözleşmeler

³⁵ IMO'nun 3772 numaralı sirküler mektubu

³⁶ İbid

kapsamındaki uygunsuzluklar kapsamında değil aynı zamanda III Kod kapsamında da uygunsuzluk yani bulgu olarak değerlendirildiğine dikkat edilmelidir. Öne çıkan bu 6 ana konuya ilave olarak, kaza inceleme ve strateji konularında tespit edilen bulgu ve gözlem sayılarının da önemli seviyede olduğu dikkat çekmektedir.

3.2.2. Öne Çıkan Önemli Alanlara İlişkin Bulgu ve Gözlem Örnekleme

3.2.2.1. Mevzuat

Bulgu: Üye Devletin taraf olduğu uluslararası sözleşmelere gelen ve uluslararası alanda yürürlüğe girmiş olan değişikliklerin ulusal mevzuata aktarılmamıştır. (Ref: III Kod Paragraf 8, SOLAS 1974 Madde 1)

Bulgu: Üye Devletin ulusal mevzuatında yer alan yaptırımlar uluslararası kuralların ihlali halinde gerekli caydırıcılığı sağlayacak ciddilikte değildir. (Ref: III Kod Paragraf 8.2, MARPOL Madde 4(4))

Bulgu: Zorunlu IMO enstrümanlarının ve bunlara getirilen zımni kabul prosedürüne göre yürürlüğe giren değişikliklerin ulusal mevzuata aktarılması, bunların yürürlüğe giriş tarihinden önce gerçekleştirilmemektedir. Ulusal mevzuatın yürütülmesi/uygulanmasında soruşturma/inceleme ve cezai süreçler de dahil olmak üzere yeterli hukuki dayanak oluşturulmamıştır. IMO enstrümanlarına getirilen değişikliklerin ulusal mevzuata zamanında aktarılması amacıyla incelenmesi üzerine bir sistem kurulmamıştır. Denizcilik İdaresi, IMO'ya uluslararası sözleşmeler kapsamında bildirim yapma sorumluluğu da dahil olmak üzere, sorumluluk ve yükümlülüklerini kanunlar ve kuralların oluşturulup yayımlanmasına yardım ederek yerine getirebilecek denizcilik alanında uzmanlaşmış yeterli sayıda personele sahip değildir. (Ref: III Kod Paragraf 8, SOLAS, MARPOL, LL ve STCW sözleşmeleri Madde 1)

Bulgu: Zorunlu IMO enstrümanlarına getirilen ve zımni kabul prosedürüne göre yürürlüğe giren değişikliklerin uygulanması pratik yollardan gerçekleştirilmekte ancak ne ulusal mevzuata aktarımı sağlanmakta ne de sörveyörlere bu değişiklikler hakkında herhangi bir talimat veya

rehber yayımlanmaktadır. Bu uygulama, söz konusu değişikliklerin Üye Devletin bayrağını taşıyan gemilere RO'lar tarafından yürürlüğe giriş tarihi itibarıyla uygunmasının sağlanması durumunu ortaya çıkarmıştır. Değişikliklerin ulusal mevzuatta kanun/kural olarak uygulanamaması ve yürürlüğe sokulamaması sorunu, ilgili sözleşmeler kapsamında tespit edilecek uygunsuzluklara yönelik cezai işlemlerin uygulanabilmesi önünde engel teşkil etmektedir. (Ref: III Kod Paragraf 8, SOLAS, MARPOL, COLREG, LL, TONNAGE sözleşmeleri Madde 1 ve MARPOL Madde 6(3))

3.2.2.2. Uygulama

Bulgu: IMO enstrümanlarında “İdarenin takdirine bırakılmış hususlar” ile ilgili olarak İdarenin söz konusu gereklilikler üzerine herhangi bir kural geliştirmedeği ve yönlendirme sağlamadığı tespit edilmiştir. (Ref: III Kod Paragraf 16.5, SOLAS 1974 Kural II-1/3-6.2.3; COLREG 1972, Ek-I, paragraf 14; COLREG 1972, Ek-III)

Bulgu: İdare, gerektiği hallerde yayımlamış olduğu sertifikaların ve onayların geri çekilebilmesi, askıya alınabilmesi ve iptal edilebilmesi için gerekli şartları sağlamamıştır. (Ref: III Kod Paragraf 16.3.4)

Bulgu: İdare taraf olduğu deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili uluslararası sözleşmelerin gereklerinin uygulanması için gerekli talimatları ve kuralları oluşturmamıştır. Buna ilave olarak, devletin kurumları arasında zorunlu IMO esntrümanlarının uygulanması ve takip edilmesine ilişkin görev dağılımı açık ve net olarak tanımlanmamış ve dokümente edilmemiştir. (III Kod paragraf 15)

Bulgu: Uluslararası kural ve standartların bağımsız bir denetim veya teftiş programı vasıtasıyla uygulanması için idari talimatların olduğuna yönelik herhangi bir objektif kanıt yoktur. (III Kod paragraf 16.1 ve 16.2)

Bulgu: İdarenin takdirine bırakılmış hususlara yönelik prosedürler ve talimatlar yayımlanmamıştır. Tip onaylı ekipmanların Üye Devletin bayrağını taşıyan gemilere takılması

üzerine herhangi bir gereklilik belirlenmemiştir. Ayrıca, muafiyetlerin nasıl ve hangi şartlarda verileceğine yönelik prosedürler bulunmamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 15.1 ve 16.5, SOLAS 1974 Kural IV/14.1; SOLAS 1974 Kural V/18.1; MARPOL Ek-I, Kural 14.6; MARPOL Ek-IV Kural 9.1)

Bulgu: 400 GT altındaki gemilerin, uygulanabilir olması halinde, petrol veya petrol karışımlarının gemide muhafazası veya MARPOL gerekliliklerine uygun olarak boşaltımının sağlanması üzerine herhangi bir kuralı bulunmamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 15, MARPOL Ek-I Kural 15.6.2)

Bulgu: İdarece bir Kalite Yönetim Sistemi tesis edilmiş olsa da, kalite standartları için gerekli bağımsız değerlendirme yapılmamış ve IMO'ya bildirilmemiştir. (Ref: III Kod paragraf 16.3, STCW Kural I/8)

Bulgu: Uluslararası kuralların tam ve etkin uygulanması amacıyla, idari talimatların ve yorumlayıcı ulusal kuralların zamanında yayımlanmasını sağlayacak süreç ve prosedürler belirlenmemiştir. Örneğin muafiyetler, eşdeğer uygulamalar, alternatif düzenlemeler, tip-onaylar vs. (Ref: III Kod paragraf 16.1)

3.2.2.3. Yürütme

Bulgu: İdarenin, bayrağını taşıyan gemiler tarafından uluslararası düzenleme ve standartların ihlal edilmesi ve/veya uygulanmaması hususu için caydırıcı etki yapacak yaptırımlara yönelik hukuki bir hükmü bulunmamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 22.7)

Bulgu: Bayrağını taşıyan geminin yurtdışında bir limanda liman devleti denetimi sonucu alıkonulması halinde İdarenin gemiyi uluslararası kurallara uygun hale getirilmesi için gerekli düzeltici faaliyetlerin uygulanmasına yönelik bir sistem belirlemediği tespit edilmiştir. (Ref: III Kod paragraf 25)

Bulgu: İdare Bayrak Devleti olarak zorunlu IMO enstrümanlarının hükümlerinin uygulanması ve yürütülmesi için ihtiyaç duyulan gerekli denizcilik uzmanlığına sahip yeterli sayıda kalifiye personel istihdam etmemektedir. (Ref: III Kod paragraf 24)

Bulgu: Yasal sertifikaların yayımlanması için düzenleyici kurallar, Üye Devletin taraf olduğu zorunlu enstrümanlarca zorunlu kılınan denetim ve teftiş hükümlerine uygun değildir. (Ref: SOLAS 1974 Kural I/12, SOLAS 1974 Kural IX/4.1, ISM Kod paragraf 13.2, III Kod paragraf 22.2)

Bulgu: Çevre departmanında yapılan incelemelerde, usulsüz kirletme üzerine ulusal mevzuatta mevcut olan ceza ve müeyyidelerin yeterince caydırıcı olmadığı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, kirlenmenin sebebinin belirlenebilmesi amacıyla gemi üzerinde soruşturmanın/incelemenin başlatılması ve uygulanmasını sağlayacak detaylı bir idari talimatlara rastlanmamıştır. (Ref: MARPOL Madde 4(1), III Kod paragraf 15.1, III Kod paragraf 22.5)

3.2.2.4. Bilgi Paylaşımı/İletimi

Bulgu: Üye Devlet, zorunlu bilgileri (mevzuat, kaza raporları, kirlilik için gerekli yıllık raporlar gibi) IMO'ya bildirim yükümlülüğünü yerine getirmemektedir. Üye Devletin IMO'ya zorunlu raporların iletilmesine yönelik tesis edilmiş bir sistemi bulunmamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 9, SOLAS 1974 Madde III, MARPOL Madde 11, STCW 1978 Madde IV, LL 1966 Madde 26, TONNAGE 1969 Madde 15)

Bulgu: Üye Devletin zorunlu IMO enstrümanlarından gelen IMO'ya bildirim yapma yükümlülüğünü yerine getirdiğine dair kanıtlar görülememiştir. Yasal sertifikaların formatlarının, değiştirilmiş haliyle STCW 1978 sözleşmesi kapsamındaki temel bildirim unsurlarının ve MEPC/Circ.318 kapsamındaki raporların IMO'ya bildirildiğine dair kanıtlar bulunmamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 9, SOLAS 1974 Madde III; MARPOL Madde 11, STCW 1978 Kural I/7, LL 1966 Madde 26, TONNAGE 1969 Madde 15)

Bulgu: STCW sözleşmesi gereği yapılması zorunlu olan bağımsız denetimin 2009 yılından bu yana raporlanmadığı tespit edilmiştir. (Ref: III Kod paragraf 9, STCW 1978 Kural I/8.2, STCW 1978 Kural I/8.3, STCW Kod bölüm A-I/7 paragraf 4)

3.2.2.5. Yetki Devri

Bulgu: İdare kendisi adına hareket eden yetkilendirdiği RO'ların sörvey ve belgelendirme işlerinin izlemek için bir gözetim programı tesis etmemiş ve bu iş için yeterli kaynak ayırmamıştır. Ayrıca, RO'ların RO Koda uygun şekilde değerlendirmeye tabi tutulduğuna dair kanıtlar görülememiştir. Bununla birlikte, RO'lar ile yapılan yetki devri protokollerinin hükümlerinin RO Koda uygun olmadığı tespit edilmiştir. Örneğin geminin gemi personeline ve gemiye tehlike oluşturmayacak şekilde seyir yapmasına engel olacak durumda denize elverişsiz olduğunun tespiti halinde nasıl bir yol izlenmesi gerektiğine dair detaylı talimatlandırma yapılmamıştır. (Ref: III Kod paragraf 18.1, III Kod paragraf 20, SOLAS 1974 Kural I/6, SOLAS 1974 Kural XI-1/1, RO Kod bölüm 2, kısım 8)

Bulgu: İdarenin gözetim programı kapsamında, bayrağını taşıyan gemilere, uluslararası standart ve kuralların yerine getirildiğini gözlemlemek adına yeterli kaynaklarla ilave sörvey ve denetim gerçekleştirdiğine veya buna dair bir sistem tesis ettiğine dair kanıt görülememiştir. (Ref: III Kod paragraf 20.2 ve 20.3)

Bulgu: RO'ların yetkilendirilmesinden sonra, İdare bu RO'ların RO Kod'da belirtilen gerekliliklerini korumaya devam etmesini, özellikle kaynaklar ve teknik kapasite ve ayrıca kalite yönetim sistemi vasıtasıyla iç değerlendirme hususlarında sağlamamıştır. Ayrıca RO'lara ilişkin bilgiler IMO'ya bildirilmemiştir. (Ref: III Kod paragraf 18.1, III Kod paragraf 20, SOLAS 1974 Kural XI-1/1, RO Kod bölüm 1 kısım 4.2, RO Kod bölüm 1 kısım 5, RO Kod bölüm 2 kısım 8)

3.2.2.6. Bayrak Devleti sörveyörleri

Bulgu: Sörveyörler için yeterliliklerin ve eğitim programlarının güncellendiğine dair kanıt rastlanmamıştır. (Ref: III Kod paragraf 35)

Bulgu: İdare, personelin yeterliliği ve yetkilendirildikleri görevlerle ilgili bilgilerinin sürekli tazelenmesi için dokümante edilmiş bir sistem tesis etmemiştir. (Ref: III Kod paragraf 35)

Bulgu: Bakanlığın organizasyon yapısı ile ilgili ve genel yükümlülükleri içeren Kararnamenin haricinde, İdare deniz emniyeti ve çevre kirliliğinin önlenmesi işlerini yöneten, uygulayan ve onaylayan tüm personeli için sorumluluk ve yükümlülükleri yazılı olarak kayıt altına almamıştır. (Ref: III Kod paragraf 15.2 ve 28)

Bulgu: Bayrak Devleti sörveyörlerinin yeterlilikleri gerekli uzmanlık alanlarının tamamını kapsamamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 36)

3.2.2.7. Kaza İnceleme

Bulgu: İdare, Kaza İnceleme Kodunun tüm gereklerini uygulamamaktadır. Örneğin; müfettişlere gereken güç ve yetkileri veren veya uygulamaları düzenleyen bir metin görülememiş, kaza incelemeleri İdare tarafından başlatılıp gemi sörveyörleri tarafından gerçekleştirildiğinden gerekli tarafsızlığın sağlanamadığı ve kaza inceleme raporlarının yayımlanmadığı tespit edilmiştir. (Ref: Kaza İnceleme Kodu paragraf 11.1, Kaza İnceleme Kodu paragraf 14.4, III Kod paragraf 38, III Kod paragraf 41)

Bulgu: Üye Devletin deniz kazalarından veya kirlilik vakalarından sonra sistematik olarak inceleme yaptığına dair kanıtlar görülememiştir. Ayrıca, kaza incelemelerinin kazalar konusunda uygun yeterliliğe ve gerekli bilgiye sahip müfettişler tarafından yapıldığına dair kanıt bulunmamakta, yasal sertifika sörveyörlerinin uygulayan personel aynı zamanda kaza incelemelerini gerçekleştirmekte ve tarafsızlık riski doğmakta, İdare tarafından kaza inceleme raporları Bayrak Devletinin tavsiyeleri ile birlikte IMO'ya gönderilmemektedir. (Ref: SOLAS

1974 Kural I/21, SOLAS 1974 Kural XI-1/6, MARPOL madde 12(1), Kaza İnceleme Kodu paragraf 1.3, Kaza İnceleme Kodu paragraf 4.1, Kaza İnceleme Kodu paragraf 6.2, Kaza İnceleme Kodu paragraf 11.1, Kaza İnceleme Kodu paragraf 14.1, III Kod paragraf 23.1, III Kod paragraf 24.5, III Kod paragraf 38, III Kod paragraf 41)

3.2.2.8. Strateji

Bulgu: Mevcut denizcilik stratejisi organizasyonun Bayrak, Kıyı ve Liman Devleti performans ve kapasitesini geliştirmeye yönelik bir anlayışla gözden geçirilmemiş ve güncellenmemiştir. Stratejinin uluslararası zorunlu IMO enstrümanlarının etkin uygulanması ve yürütülmesini sağlayacak bir izleme ve değerlendirme yöntemi tesis edilmemiştir. (Ref: III Kod paragraf 3)

Bulgu: Yürürlükte olan denizcilik stratejisine ilişkin dokümanların hiçbiri zorunlu IMO enstrümanlarını dikkate almamakta ve Üye Devletin taraf olduğu IMO enstrümanlarının hükümlerinin uygulanmasını geliştirmek için amaç ve yöntemleri belirlememektedir. (Ref: III Kod paragraf 3)

Bulgu: Üye Devletin ilgili performans göstergeleri ile birlikte 5 yıllık stratejik plan tesis ettiği tespit edilmiştir. Ancak bu performans göstergeleri kullanılarak düzenli bir değerlendirme yapıldığına dair kanıt bulunmamaktadır. Ayrıca strateji, Üye Devletin Bayrak ve Liman Devleti aktivitelerini kapsamamaktadır. (Ref: III Kod paragraf 3)

4. TÜRKİYE’NİN 2022 IMSAS DENETİMİ İÇİN DURUM DEĞERLENDİRMESİ

Türkiye’nin IMSAS denetimi IMO tarafından açıklanan takvime göre 2022 yılı içerisinde gerçekleştirilecektir. 2013 yılında VIMSAS denetimi için yapılan çalışmalar, belirlenen strateji, eksik olunan alanların belirlenmesi, bu eksikliklere yönelik düzeltici faaliyetlerin denetim sürecine olabildiğince yetiştirilmeye çalışılması Türkiye’nin bu denetime nispeten daha hazır girmesi, ilgili personelin ve departmanların konu hakkında aşina olması gibi faydalar sağlayarak başarılı bir denetim geçirmemizin altyapısını oluşturmuştur. Üye Devlet olarak taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerden gelen sorumluluk ve yükümlülüklerimizi layıkıyla yerine getirmemiz, ülkemiz yetki alanlarında ve küresel anlamda deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına yönelik daha etkin bir denizcilik yönetimi sergilememiz açısından önemli bir deneyim olan VIMSAS denetimi ile yakalanan olumlu rüzgarın 2022 IMSAS denetimlerine giden süreçte kaybedilmemesi büyük önem arz etmektedir. Bu açıdan 2013 yılından günümüze neler yapıldığı, mevcut durumun ne olduğu ve önümüzdeki 4 sene içerisinde neler yapılabileceği hususları 2022 IMSAS denetimlerinde başarı sağlamamız ve rahat bir denetim geçirmemiz açısından fayda sağlayacaktır. Bu bölümde, tezin 2. ve 3. Bölümlerindeki inceleme sonuçları ışığında 2022 IMSAS denetimine yönelik eksik kalınan ve düzeltilmesi gereken hususları tanımlayabilecek bir bakış açısıyla inceleme ve değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.

4.1. Denetim Raporlarının Analizine Göre 2022 IMSAS Deneti Hazırlıkları İçin Belirlenen Odak Noktaları

Tezin 2. Bölümündeki III Kod hükümleri ile yükümlülükler listesinin ve 3. Bölümündeki denetim uygulamalarının incelenmesi neticesinde söz konusu bölümler içerisinde de belirtildiği üzere öncelikli olarak III Kod’un 4 ana bölümünden 2’si, yani Ortak Alanlar ile Bayrak Devletleri bölümleri 2022 IMSAS denetimi hazırlıkları açısından öncelik gösterilmesi gereken alanlar olarak tanımlanabilir. Bu alanlar içerisinde yer alan alt başlıklarla ilgili olarak yapılan

değerlendirmede ise Ortak Alanlar bölümünde “mevzuat”, “bilgi paylaşımı/iletimi”, “strateji”, Bayrak Devletleri bölümünde ise “uygulama”, “yürütme/yaptırım”, “yetki devri”, “Bayrak Devleti sörveyörleri” ile “kaza inceleme” alanları hataların en çok tekrarlandığı, en fazla uygunsuzluğun kaydedildiği ve denetçilerin üzerinde durduğunun anlaşıldığı noktalar olduğu değerlendirilebilir. Türkiye, IMSAS denetimi kapsamındaki alanlara göre IMO enstrümanlarının tamamına taraftır. IMSAS denetimine yönelik ön planda tutulması gereken ve özel önem atfedilmesi gereken enstrümanların ise yine analiz sonuçları ışığında SOLAS ve MARPOL olduğu karşımıza çıkmıştır. Ancak, bu enstrümanlara ilişkin bulguların büyük çoğunluğunun da ilgili sözleşmeler kapsamında yapılması gereken IMO bildirimleri ve ilgili sözleşmelerin gereklerinin ulusal mevzuata aktarılması ve etkin uygulanmasının sağlanmasına ilişkin olduğu söylenebilir. Dolayısıyla, sözleşmeler kapsamındaki bulgu referanslarının da III Kod’da karşılığı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, tüm değerlendirmenin III Kod hükümlerine atıfta bulunularak yapılması yöntemi benimsenmiştir. Bu alt başlıktaki değerlendirme sonucunda Tablo 4.1’deki durum ortaya konulabilir.

Tablo 4.1. 2022 IMSAS denetimi için öne çıkan önemli alanlar

ORTAK ALANLAR	Strateji
	Mevzuat
	Bilgi paylaşımı/iletimi
BAYRAK DEVLETLERİ	Uygulama
	Yürütme/yaptırım
	Yetki devri
	Bayrak Devleti sörveyörleri
	Kaza inceleme

4.2. 2013 VIMSAS Denetimine Göre 2022 IMSAS Değerlendirmesi

IMSAS, bir anlamda İdarenin denizcilik yönetimini denetleyen bir denetim sistemi olarak tanımlanabilir ve denizcilik şirketlerine yönelik uygulanan ISM DoC denetimleri, RO'lara

yapılan ofis denetimleri veya kuruluşlara yapılan kalite yönetim sistemi (örneğin ISO:9001) denetimleri ile yönetsel benzerlikler taşımaktadır. Bu denetimlere benzer şekilde, IMSAS'ta da takip eden denetlerde uygulandığı üzere, bir önceki denetimde tespit edilen uygunsuzluklar ve gözlemlere ilişkin neler yapıldığı ve bu eksikliklerin devam edip etmediği üzerinde özellikle durulacağı düşünülebilir.

Ancak, Türkiye'nin 2013 VIMSAS denetiminde baş denetçi olarak görev yapan ve şu an Dünya Denizcilik Üniversitesinde Deniz Emniyeti ve Çevresel Yönetim Bölümü Başkanlığını yürüten Profesör Dr. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs, tez çalışması kapsamında kendisiyle gerçekleştirilen mülakatta bu durumun böyle olmadığını belirterek şu ifadeleri kullanmıştır: "IMO, IMSAS denetçilerine denetleyecekleri Üye Devlete tam bir zihin açıklığıyla ve ön yargısız olarak gitmeleri gerektiğini tavsiye eder. Bu nedenle IMSAS denetçileri VIMSAS sonuç raporunda neler yazdığı ile veya önceki denetimde tespit edilen bulgulara yönelik bir doğrudan bir inceleme yapmayacaktır. Ancak IMO'nun bakış açısıyla, eğer ki bir önceki denetimdeki aksaklıklar giderilmediyse veya bir gelişme gösterilmediyse, etkin bir denetim gerçekleştirildiği takdirde, zaten bu hususlar tekrar tespit edilecektir."

Bu bakış açısıyla, 2022 IMSAS denetimimiz öncesinde VIMSAS nihai raporundaki bulgu ve açıklamaların değerlendirilmesinin yapılması, söz konusu aksaklıkların devam edip etmediğinin incelenmesi denetim hazırlığı kapsamında doğru bir başlangıç olacaktır.

4.2.1. 2013 VIMSAS Denetimine Göre İyi Uygulamalar

2013 VIMSAS denetimi nihai sonuç raporunda strateji alanı hakkında yapılan değerlendirmede, IMO enstrümanlarının etkin uygulanması açısından uygun stratejinin ilgili tüm kurumları içerecek şekilde belirlendiği belirtilmiş, Bayrak Devleti sörveyörlerinin sayısının ve performansının oldukça yeterli olduğu not edilmiş, kayıtların uygun şekilde tutulduğu, IMO'ya bildirimlerin ilgili birimlerce yapıldığı ve teknik konulardaki bildirimler için ise GISIS sisteminin etkili bir biçimde kullanıldığı raporlanmıştır¹.

¹ Türkiye VIMSAS nihai denetim raporu

Geliştirme, değerlendirme ve gözden geçirme hususlarına ilişkin PERGE'nin, Bayrak Devleti sörveyörlerinin yetkinlik ve bilgi tazelemelerine ilişkin eğitimleri ile ilgili STEP'in, proaktif bir denetim uygulaması olarak ön sörveylerin örnek oluşturacak iyi uygulamalar olarak belirtilmesi ise Türkiye'nin artıları olarak öne çıkmıştır .

4.2.2. 2013 VIMSAS Bulguları ile Türkiye'nin Düzeltici-Önleyici Faaliyetleri

Raporda, Türkiye'nin Üye Devlet olarak taraf olduğu IMO enstrümanları kapsamındaki yükümlülüklerini ve Zorunlu IMO Enstrümanları Kodunun gereklilikleri büyük ölçüde yerine getirdiği belirtilmiş olmakla birlikte bir uygunsuzluk ve bir gözlem bulgusu kaydedilmiştir.

Bayrak Devletleri bölümünden “yetki devri” alanında RO'ların gözetimi kapsamında yapılması gereken ilave sörveylerin gerçekleştirilmediği gözlem olarak raporlanmıştır. Kök neden olarak, Milli bayrakların performanslarının yükselişte olması ve RO'ların performanslarının kabul edilebilir limitlerde olması nedeniyle yıllık RO denetleri ile gemilere uygulanan ön sörvey uygulamasının yeterli görülmesi gösterilmiştir. Düzeltici faaliyet olarak, ilgili yönetmeliğin düzenleneceği, ilave sörveylerin uygulanarak RO'ların daha etkin bir şekilde gözetiminin sağlanması amacıyla yeni bir uygulama talimatı yayımlanacağı belirtilmiştir. Önleyici faaliyet olarak ise, bu düzeltici faaliyetin PERGE sistemi hedeflerine dahil edildiği, altı ayda bir yapılacak değerlendirmelerde RO'ların gözetimine ilişkin yükümlülükleri sürekli olarak gözlem altında tutacağı belirtilmektedir.

Bayrak Devletleri bölümünün “kaza inceleme” alanı ile ilgili bir uygunsuzluk tespit edilmiştir. Deniz Kazaları İnceleme Kodu'nun hükümlerinin tam olarak uygulanmadığı kaydedilmiş uygulanmayan bu hükümler arasından; çok ciddi kazaların hepsinin incelenmemesi, Bayrak Devleti sörveyörlerinin aynı zamanda kaza incelemelerini yürüttüğü, kaza raporlarının yayımlanmadığı ve kaza incelemelerine ilişkin sistematik bir analizin uygulanmadığı not edilmiştir². Buna ilişkin kök neden olarak Kaza İnceleme Kurulu'nun yeni

²Türkiye VIMSAS nihai denetim raporu

kurulmuş olduğu, mevzuat, yönetim, lojistik ve personel kaynaklarının tam olarak belirlenmemesi ve sağlanmaması gösterilmiştir. Düzeltici faaliyet olarak, Kaza İnceleme Kurulunun söz konusu kaynakları tesis edeceği ve bulguları düzelteceği belirtilmiş olup Kurula iki tane yeni teknik müfettişin atandığı bildirilmiştir. Önleyici faaliyet olarak ise, PERGE sistemine düzeltici faaliyetlerin dahil edildiği ve altı aylık periyotlarda buna ilişkin faaliyetlerin takip edileceği bilgisi verilmiştir.

4.2.3. Diğer Olumsuz Hususlar

Bu bulgular haricinde, gözlem ya da uygunsuzluk kaydı açılmamakla birlikte, yetersizlik görülen bazı hususlara ilişkin bazı olumsuz ifadelere de yer verildiği görülmektedir. Ortak Alanlar bölümünden “mevzuat” ve Bayrak Devletleri bölümünden “uygulama” alanlarında “İdarenin takdirine bırakılmış hususlar” öncelikli olmak üzere uygulama talimatları, sirkülerler ve rehberlerin denetimden sadece 10 gün öncesinde yayımlandığından bahsedildiği dikkati çekmektedir. Bu nedenle bu alanlardaki uygulamalara yönelik uygun bir incelemenin yapılamadığı belirtilmiştir. Yetkilerin devri alanında gözlem kaydından ayrı olarak, RO'lara İdari talimatların ve ulusal mevzuata ilişkin bilgi akışının yetersiz olduğuna dikkat çekilmiş ayrıca RO'ların ofis denetimine ilişkin değerlendirmede ilgili IMO kararı gereği değerlendirilmesi gereken yönetim ve teknik yeterlilik hususları açısından inceleme yapıldığına dair herhangi bir kanıt rastlanmadığı belirtilmiştir³.

4.2.4. VIMSAS Denetim Raporu Değerlendirmesi Temelinde Mevcut Durum ve 2022 IMSAS'a Yönelik Muhtemel Bulgular

VIMSAS nihai denetim raporunda sözü edilen hususlara yönelik, o tarihten bugüne neler yapıldığı ve mevcut durumun ne olduğunun yansıtılmasına yönelik olarak Tablo 4.2 kullanılmıştır.

³Türkiye VIMSAS nihai denetim raporu

Tablo 4.2. 2013 VIMSAS raporundaki hususlar ile mevcut durumun değerlendirilmesi

Olumsuz Hususlar	Mevcut Durum Değerlendirmesi
<p>1- Deniz Kazaları İnceleme Kodu'nun hükümlerinin tam olarak uygulanmadığı kaydedilmiş uygulanmayan bu hükümler arasından; çok ciddi kazaların hepsinin incelenmemesi, Bayrak Devleti sörveyörlerinin aynı zamanda kaza incelemelerini yürüttüğü, kaza raporlarının yayımlanmadığı ve kaza incelemelerine ilişkin sistematik bir analizin uygulanmadığı not edilmiştir.</p>	<p>Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği 10.07.2014 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiş ve bu Yönetmelik IMO'nun Kaza İnceleme Kodu hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır⁴.</p> <p>Muhtemel Bulgu: IMO GISIS sistemindeki bildirimler ile KAİK internet sitesindeki kaza listesinin karşılaştırılması sonucunda, bazı çok ciddi deniz kazalarının raporlarının KAİK sitesinde yayımlanmasına rağmen (örneğin 2014 yılındaki TİBİL gemisi patlama, 2016 yılında MURAT HACİBEKİROĞLU II gemisi batma), IMO'ya bildirilmediği görülmektedir⁵.</p> <p>KAİK yetkilileri ile yapılan görüşmeler sonucunda, bu sorunun kaynağının raporların İngilizceye çevirisi sürecinde yaşanan aksaklıklar olduğu belirtilerek, sorunun çözümüne yönelik adımların atıldığı, 2018 yılının sonuna doğru eksik raporlamaların tamamlanmasının planlandığı anlaşılmıştır.</p>
<p>2- Bayrak Devletleri bölümünden “yetki devri” alanında RO gözetimi kapsamında yapılması gereken ilave sörveyörlerin</p>	<p>RO'ların gemi denetimlerinin İdare tarafından gözetim programı kapsamında değerlendirmeye tabi tutulmasına yönelik olarak klas kuruluşlarının ofis denetimlerinde program dışı sörvey kontrol listesine tabi olarak ilave denetim gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu uygulama “Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek</p>

⁴ www.mevzuat.gov.tr

⁵ https://gisis.imo.org

<p>gerçekleştirilmediği gözlem olarak raporlanmıştır.</p>	<p>Kuruluşların Seçimi Ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik” kapsamında RO’ların program dışı sörvey kontrol listesi doğrultusunda kaydı altındaki gemilerin %10’una her yıl programdışı sörvey uygulamasına evrilmiştir. Ancak bu uygulamada RO’lar yine kendileri denetim gerçekleştirmiş, İdareye sadece ilgili program dışı sörvey raporlarını göndermişlerdir. Bu durum RO gözetimi kapsamında İdare tarafından yapılması gereken sörvey gerekliliğine uygun değildir. Öncelikle “program dışı sörvey” tanımı doğru bir tanım olmamakla birlikte yanıltıcıdır. Doğru tanım “program dışı denetim” olabilir ki bu tanım “ön sörvey” uygulamalarımızla aynı amaca hizmet eder. III Kod 20 numaralı paragrafındaki “ilave sörveyler” ifadesi ile RO’lar tarafından yapılan örneğin “İnşa Emniyet”, “Teçhizat Emniyet”, “IOPP” gibi sonucunda sertifika yayımlanan sörveylerin uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığının izlenmesine atıfta bulunduğu değerlendirilebilir. 18.01.2017 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliğinde RO’ların kaydı altındaki Türk Bayraklı gemilerin %5’i ile %10’u arası sayıda gemiye yapılacak sörveylere Bayrak Devleti sörveyörlerinin eşlik edeceği hükmü eklenerek bu uygulamaya yönelik düzeltici adım atılmıştır.</p>
<p>3- Ortak Alanlar “mevzuat” ve Bayrak Devletleri “uygulama” alanlarında “İdarenin takdirine bırakılmış hususlar” öncelikli olmak üzere</p>	<p>Muhtemel Bulgu: 2013 yılındaki VIMSAS denetimi sırasında ve hemen sonrasında 2014 yılı içerisinde (2014 yılında toplam 18 adet) yayımlanan söz konusu uygulama talimatları, rehberlerden sonra 2018 yılına kadar geçen sürede uygulama talimatı yayımlanmadığı görülmekle birlikte, 2013 yılından kalan ve uygulama değişmesine rağmen</p>

<p>uygulama talimatları, sirkülerler ve rehberlerin denetimden 10 gün öncesinde yayımlanması ve bu nedenle bu alanlardaki uygulamalara yönelik uygun bir incelemenin yapılamaması.</p>	<p>güncellenmeyen talimatlar olduğu anlaşılmaktadır⁶. (Örneğin 2013/191 Muafiyet ve Eşdeğer Uygulamalar Hk.)</p>
<p>4- RO'lara İdari talimatların ve ulusal mevzuata ilişkin bilgi akışının yetersiz olması, RO'ların ofis denetimi ile ilgili IMO kararı gereği değerlendirilmesi gereken yönetim ve teknik yeterlilik hususları açısından inceleme yapıldığına dair herhangi bir kanıt rastlanmaması.</p>	<p>Muhtemel Bulgu: Bir üst satırda yer alan bulgu, RO'lara ulusal mevzuatın uygulanması açısından yetersiz bilgi sağlandığına ilişkin bir kanıt olarak değerlendirilebilir. İdari uygulama talimatları, ulusal mevzuat yorumları ve rehberler RO'lara uluslararası kuralların ve ilave ulusal kuralların Dünya çapındaki ofislerde Türk Bayraklı gemiler için uyumlu şekilde uygulanmasını sağlayan bir etkidir. Bu hususta yaşanan aksamalar RO'lar tarafından yapılan uygulamalarda uygunsuzluklara sebep olabilir.</p> <p>RO'ların ofis denetimleri için 2015 yılında Müsteşarlık Makamı Oluru ile kullanılmaya başlanan yeni kontrol listelerinde “yönetim” bölümüne yönelik detaylı maddeler yerleştirilerek bu hususa ilişkin düzeltici faaliyet uygulandığı görülmektedir. Ayrıca 2017 yılında yapılan yetkilendirme denetimlerinde kullanılan kontrol listelerinde “teknik yeterlilik” ile ilgili ayrı bir bölüm oluşturulduğu ve yapılan denetimlerde buna ilişkin kanıtların toplandığı görülmektedir.</p>

⁶ imo.udhb.gov.tr

4.3. 2013 Sonrası PERGE Analizlerinin Değerlendirmesi

Tez çalışması kapsamında Strateji Geliştirme Başkanlığından temin edilen PERGE analizleri incelenmiş olup, VIMSAS denetimlerinden sonra her 6 ayda tekrarlanması gereken PERGE sistemi analizlerinin 2014 yılının ilk yarısından sonra uygulanmadığı, 2015 yılından bu yana da IMO PERGE formları ile ilgili birimlerden geri dönüş sağlanılmadığı anlaşılmaktadır⁷.

Yine de, PERGE analiz formu temelinde 2014 yılı ilk yarısındaki hedeflere göre 2018 yılı ilk yarısı itibarıyla hangi durumda olduğunun genel bir değerlendirmesi 2022 IMSAS denetimlerinde karşılaşılabilecek olası aksaklıkların şimdiden önüne geçilmesine yönelik etkili bir resim ortaya konulmasında yardımcı olacaktır. Buna göre, tez kapsamında yapılan incelemeler sonucunda 2022 IMSAS denetimlerini etkileyecek hedefler seçilerek bunlara yönelik 2018 yılı değerlendirmeleri Tablo 4.3 ile ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bir önceki alt başlıkta değerlendirilmesi yapılan konulara ilişkin maddeler tabloya dahil edilmemiştir.

Tablo 4.3. 2014 PERGE analizi ile mevcut durumun değerlendirilmesi

Hedef No	2014/1 Analizi	2018 yılı değerlendirilmesi
A1- Ülkemizin henüz taraf olmadığı IMO sözleşmeleri ve bağlayıcı kurallarına en kısa sürede taraf olmak	Taraf olunan enstrüman sayısı 61'de 36'dır. 20 adet sözleşmeye henüz taraf olunmamıştır. 6 enstrümana taraf olunmayacaktır. 7 adet sözleşmeye taraf olma çalışmaları Bakanlığımızca tamamlanmış olup, bu	Yürürlükte olan toplam IMO enstrümanı sayısı 59'dur. Türkiye bu enstrümanlardan 32 tanesine taraftır ⁸ . AFS sözleşmesine taraf olunma süreci tamamlanmak üzeredir. Bu süreç tamamlandığı takdirde bu sayı 33'e çıkacaktır. Geriye

⁷ Strateji Geliştirme Başkanlığı verileri.

⁸ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

	Sözleşmeler Meclis gündemindedir. 8 sözleşme için ise çalışmalar devam etmektedir.	kalan 26 enstrümandan 10 tanesine taraf olunmayacaktır. Kalan 16 enstrümanın 9 tanesine ilişkin çalışmalar Bakanlığımız bünyesinde sürmektedir. 1 enstrümanın uygun bulma kanunu çıkmıştır. Mecliste bekleyen enstrüman bulunmamaktadır ⁹ . IMSAS kapsamındaki enstrümanlardan SOLAS 88 Protokolü haricindeki tüm enstrümanlara taraf olunmuştur. SOLAS 88 Protokolü için uygun bulma kanunu yayımlanmış ancak Bakanlar Kurulu Kararı henüz çıkmamıştır.
A3- Taraf olunan tüm IMO sözleşmelerine yapılan değişiklikleri, kurallar zorunlu uygulamaya başlanmadan önce iç hukuka dahil etmek.	SOLAS 74, COLREG ve STCW sözleşmelerine ait yaklaşık 5700 sayfalık değişiklik metinleri Mayıs 2013 itibarıyla Dışişleri Bakanlığına iletilmiştir. Bu hedefe uyum için çalışmaların devam ettiği ancak hedefe ulaşmada bir gecikmenin söz konusu olduğu görülmektedir. 2013/2 toplantı kararından sonra Bakanlar Kuruluna gönderilen	Muhtemel Bulgu: 2014 verilerine göre Dışişleri Bakanlığına gönderilen değişiklik metinlerinin ulusal mevzuata aktarıldığına ilişkin bir veri bulunmamaktadır. IMSAS kapsamındaki IMO enstrümanlarının teknik eklerine getirilen değişiklikler içerisinden. SOLAS, MARPOL, TONNAGE ve

⁹ Uluslararası Kuruluşlar ve Anlaşmalar Dairesi Başkanlığı verileri.

	<p>sözleşme değişiklik metni yoktur. MARPOL ve STCW sözleşme değişiklikleri Bakanlar Kuruluna gönderilememiştir. DİABGM’de gecikmeye neden olan aksaklığın giderilmesi, MARPOL ve STCW değişikliklerinin Bakanlar Kuruluna en kısa sürede gönderilmesine karar verilmiştir.</p>	<p>STCW sözleşmelerinin teknik eklerine getirilen değişiklikler iç hukuka aktarılmamıştır. Söz konusu sözleşmelerin uygun bulma kanununa göre teknik eklere getirilen değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir. Sözleşmelerin teknik eklerine getirilen değişiklikler uluslararası alanda zımni kabul prosedürüne göre kabul edilmekte ve uygulamada pratik olarak İdare ve RO’larca yerine getirilmeye çalışılmaktadır. Ancak, iç hukukta Bakanlar Kurulunca onaylanmadıkça bu değişikliklerin uygulanması hususunda yasal dayanaktan yoksun kalınmaktadır.</p>
<p>A4- Tüm IMO sözleşmeleri, protokolleri ve ilgili mevzuatın, değişiklikleri ile birlikte elektronik veya yazılı şekilde sistemik ve güncel şekilde saklamak, kullanıcılara ve</p>	<p>Tüm IMO mevzuatı henüz internette yayımlanamamaktadır. IMO enstrümanları ve ilgili mevzuat konusunda yayın/kitap oluşturulamamıştır. E-posta abonelik sistemi oluşturulamamıştır. DİABGM tarafından sözleşme konsolide metni yayın/kitap oluşturma</p>	<p>Muhtemel Bulgu: Bu hedefle ilgili 2014 yılında alınan kararların hiçbirisi gerçekleştirilmemiştir. III Kod “Bilgi paylaşımı/iletimi” başlığı altında okunduğunda ilgili taraflara bilgi aktarımının sağlanamaması olarak değerlendirilebilecektir.</p>

<p>sektöre kitap veya elektronik yayın şeklinde ilan etmek, kolay erişime açık bulundurmak ve duyurmak.</p>	<p>çalışmalarına devam edilmesi, IMO mevzuatının internetten yayımlanması, İngilizce denizcilik internet sitelerinin oluşturulması, DİDGM koordinasyonunda bilgi işlem yardımı ile haber ve duyuruların tüm ilgililere ve sektöre bildirilmesi için e-posta abonelik sistemi çalışmalarının hızlandırılması.</p>	
<p>A5-Sözleşmelerden doğan görevler kapsamında sistematik olarak, IMO'ya gerekli bilgi ve raporları sunmak, bildirimlerin zamanında ve etkili bir biçimde yapılmasını sağlamak.</p>	<p>IMO bildirimlerinin düzenli ve zamanında yapıldığı rapor edilmiştir.</p>	<p>2018 yılı içerisinde GISIS sistemi içerisinde görev dağılımları güncellenmiş olup, bildirimlerin düzenli yapıldığı gözlemlenmektedir.</p>
<p>A6- IMO tavsiye ve rehber kararlarını bir sistem dahilinde incelemek, uygun görülenleri iç mevzuata aktarmak.</p>	<p>18 Aralık 2013'te yapılan toplantı ile son 10 aylık dönemde çıkan tavsiye kararlarının ilgili birimlere dağıtımı yapılmıştır. Çalışmalar devam etmektedir. Hedefe ulaşmada gecikme olsa da çalışmalar plana uygun devam etmektedir. 2014 yılı Mayıs ayı sonuna kadar çıkmış tüm IMO</p>	<p>Muhtemel Bulgu: 2014 yılından sonra bu konuda yapılan yayımlanmış herhangi bir çalışma tespit edilememiştir. 2018/01 Bayrak Devleti Sorumluluklarımızın takibi uygulama talimatı ile bu duruma ilişkin faaliyetlerin başlatılması hedeflenmiştir.</p>

	tavsiye kararlarının müteakip PERGE komisyonu toplantısına kadar inceleme ve uygulama çalışmalarının tamamlanmasına karar verilmiştir.	
A8- IMO konusunda faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşların koordinasyonunu sağlamak, kurum ve kuruluşlar arasında müzakere ve ortak karar gerektiren IMO ile ilgili tüm hususların uyum içerisinde düzenli bir şekilde görüşülmesini sağlamak üzere sistemik bir yapı kurmak ve çalıştırmak.	Denizcilik Koordinasyon Komisyonunun (DKK) kurulması ve toplantıların gerçekleştirilmesi ile sistemin kurulmuş olduğu anlaşılmaktadır.	DKK toplantılarına devam etmektedir. Hedefe yönelik etkin çalışma sağlanmaktadır. Toplantı sonuç raporları ilgili kurumlara dağıtılmaktadır. Muhtemel Gözlem: DKK toplantı sonuç raporlarının incelenmesi neticesinde, IMO enstrümanlarının uygulanmasına yönelik olarak etkin ve sürekli bir çalışma grubu veya komite kurulmamış olduğu, IMO enstrümanlarının ve çalışmalarının takibi hususunda özel gündem başlığı oluşturulmadığı dikkati çekmektedir. Örneğin, MSC ve MEPC toplantılarına yönelik çalışmaların DKK platformunda tartışılmadığı veya bunlara ilişkin çalışmaların DKK'ya sunulmadığı gözlemlenmektedir. Ancak,

		<p>özellikle Bakanlığımız haricindeki kurumların kurulan yazışma ve çalışma gruplarına etkin katkı sağlamamasının bu çalışma gruplarının zaman içinde daha az sayıda ve etkinlikte çalışmasına sebep olduğu değerlendirilmektedir.</p>
<p>A9- Ülkemizin IMO konularında İdari performans ve uygulama kapasitesinin devamlı surette ölçülmesi amacı ile, IMO ile ilgili hususlar için performans geliştirme sistemini kurmak, performans ölçütlerini belirlemek ve güncellemek, veriler ışığında üst yönetime düzenli aralıklarla bilgi sunmak, gelişim için düzeltici tedbirlerin ve performans artırıcı önlemlerin alınmasını sağlamak.</p>	<p>2014/1 raporu Ocak 2014'te yayımlanacaktır. IMO-PERGE sistemi çalışmaları olumlu ve yeterli seviyededir. IMO-PERGE sistemi verileri gelişmeye ve sorunların çözülmesine yönelik şekilde verilecektir.</p>	<p>Muhtemel Bulgu: 2014/1 raporundan sonra PERGE'ye ilişkin rapor yayımlanmamıştır. IMO-PERGE sistemi çalışmamaktadır. Üye Devlet olarak performansın değerlendirme, gözden geçirme ve geliştirmesine yönelik uygulama yapılmamaktadır.</p>

<p>B11- IMO sözleşmelerinde İdarenin yetkisine ve yorumuna bırakılmış hususlarda uygulamayı belirlemek ve IMO ortak sörvey yorumlarını (UI) benimsemek. Gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygun aralıklarla güncellemek.</p>	<p>Uygulama talimatlarının yayımlandığı ve güncellemelerin yapıldığı bildirilmiştir.</p>	<p>Muhtemel Bulgu: 2014 yılından 2018 yılına kadar geçen sürede ilgili uygulama talimatının eki güncellenmemektedir. “Ortak Yorumlar”ın benimsenmesine yönelik çıkarılan 2013/8 numaralı Ortak Yorumların (Uıs) Uygulanması isimli uygulama talimatının gereklerinin yerine getirilmediği, 2013 yılından bu yana “Ortak Yorum”ların yayımlanmadığı görülmektedir. Örneğin 2015 tarihli MSC.1 Circ/1501, MSC.1 Circ/1504 veya 2017 tarihli MSC.1 Circ/1571 vs.</p>
<p>B21- İdarenin sörveyörleri için ihtisas konularında resmi ve periyodik eğitim sistemini kurmak ve çalıştırmak.</p>	<p>STEP çalışmaları uygun ve olumlu seviyededir. Ancak Uygulama Talimatının güncelleme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu güncelleme yapılmalıdır. 2014/1 eğitimleri mutlaka zamanında yapılmalıdır. Daha etkili hizmet verilmesi için kurumsallaşma çalışmaları (personel, yazılım, eğitim vs.) devam etmelidir. Koordinatör birimlerin eğitim ihtiyaçları</p>	<p>STEP uygulamaları devam etmektedir. 2018 yılı içerisinde toplam 309 personel farklı 15 farklı konuda eğitim almıştır. Bu eğitimler, 15/05/2013 tarihli ve 2013/01 sayılı Genelgeye dayanılarak ve 2014 yılında 3. kez güncellenen STEP Uygulama Usul ve Esasları çerçevesinde yürütülmektedir. 2014 yılındaki PERGE kararlarında bahsedilen gemi</p>

	<p>bildirilmiştir, bu ihtiyaçlar karşılanmalıdır. STEP eğitim sisteminin daha verimli olması için; eğitmenlerin özelliklerine ve eğitim müfredatlarına ilgili birimlerce özen gösterilmesi, eğitimlerin mümkün olduğunca kapsamlı ve dolu şekilde verilmesi, personel ve yazılım takviyesi yapılması, eğitim sonunda alınan yetki ile görev icrası için mevzuatta belirlenen yetkinin aynı olmasına yönelik yönetmelik değişikliği hazırlıkları yapılacak, iş sağlığı ve iş güvenliği eğitim başlığı oluşturularak, tüm gemi denetim uzmanları bu eğitimi alacaktır.</p>	<p>denetim uzmanlarına yönelik iş sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili bir başlık oluşturulmadığı anlaşılmaktadır.</p>
<p>B22- İdarece belgelendirilmiş gemi adamlarının işlerine vakıf olmalarını ve yurt içi veya yurt dışı denetimlerde, mesleki hususlarda yetersiz olduklarına dair rapor edilmemelerini sağlamak. Meslek performansı yetersiz gemi adamları için</p>	<p>Son 6 aylık dönemde gemi adamı kaynaklı 3 adet alıkonma yaşanmıştır. Düzeltici tedbir veya yaptırım önlemi alınmamıştır. Gemiadamları Yönetmeliği müeyyide maddeleri henüz taslak halinde beklemektedir. Bu çalışmaların hızlandırılması, yaptırımların nasıl uygulanacağı konusunda Uygulama Talimatı yayımlanması.</p>	<p>10 Şubat 2018 tarihinde yayımlanan Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde hem gemi adamları için hem de gemi adamları eğitim kurumları için yaptırım ve tedbirler belirlenmiştir. Yaptırım ve tedbirler yönetmelikle görev ve işleyişi belirlenen Gemiadamları Disiplin Komisyonunu eliyle</p>

düzeltilici tedbirleri ve yaptırım önlemlerini almak.		yürütölmektedir. 2017 yılından beri 4 adet olayla ilgili yaptırım uygulanmış olup yaptırımlara ilişkin bilgiler DİDGM internet sitesinde yayımlanmaktadır.
---	--	--

4.4. III Koda İlişkin Alanların Onay Endeksi ile Değerlendirmesi

IMO, IMSAS denetimlerinde denetçilere yol göstermesi, rehberlik etmesi ve denetimlerde bütünlük ile ortak uygulamanın sağlanması amaçlarına hizmet eden “Denetçiler İçin El Kitabı” dokümanını sirküler halinde yayımlamıştır¹⁰(IMO,2013). Bu dokümanın Ek-2’sinin 2. Lahikasında III Kod’a ilişkin belirlenen hükümlerin tamamının kontrol edildiğinin onaylanmasına yönelik hazırlanmış onay endeksi bulunmakta ve her denetim ekibi tarafından bu onay endeksi ile belirlenen alanların denetlendiğinden emin olunması gerektiği belirtilmektedir¹¹ (IMO, 2013). Bu temelde bir denetçi gözüyle, onay endeksi yardımıyla ilgili III Kod hükümlerinin Türkiye açısından bir genel değerlendirmesinin yapılması ile 2013 VIMSAS raporu ve PERGE hedeflerine göre yapılan değerlendirmeler sonrası değinilmeyen hususlara yönelik inceleme yapılacak ve böylece IMSAS denetimine yönelik durum değerlendirmesi tamamlanacaktır. Onay endeksinde yer alan alanlar ve ilgili değerlendirmeler Tablo 4.4 ile gösterilmektedir. Daha önce 4.2 ve 4.3 numaralı kısımlarda incelenen alanlara ilişkin hükümler ise tabloya dahil edilmemiştir.

¹⁰ Auditor’s Manual for the IMO Member State Audit Scheme, 3425 Numaralı IMO Sirküleri

¹¹ İbid

Tablo 4.4. III Kod'a ilişkin alanların onay endeksi ile değerlendirilmesi

III Kod Paragrafı	III Kod Gerekliliği	Değerlendirme
ORTAK ALANLAR		
STRATEJİ		
3.1	Bayrak, liman ve kıyı devleti uluslararası sorumluluk ve yükümlülüklerinin karşılanmasını sağlayan kapsamlı strateji mevcuttur.	<p>Ülkemizin IMO stratejisi bayrak, liman ve kıyı devleti sorumluluklarımızın yerine getirilmesi amacıyla 2013/1 sayılı Bakanlık Genelgesi ile 2013 VIMSAS denetimi öncesinde belirlenmiştir. IMO stratejisinin yerine getirilmesi için ulusal hedefler bu strateji genelgesinde yer almaktadır.</p> <p>Muhtemel Gözlem: Mevcut IMO stratejisi, bir Bakanlık Genelgesi olarak çıkarılmış olduğundan ve IMO ile ilgili sorumluluk sahibi olan diğer ilgili kurumların isimleri bu Genelgede zikredilmediğinden tam anlamıyla kapsayıcı bir ulusal strateji olarak değerlendirilmeyebileceği sonucu ortaya çıkabilir. Söz konusu Bakanlık Genelgesinin, örneğin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı veya Sahil Güvenlik Komutanlığı nezinde geçerliliği veya bilinirliği/farkındalığı sorgulanacaktır. Bununla beraber, 2010 yılında Başbakanlıkça yayımlanan 2010/23 sayılı Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisi Genelgesi daha kapsayıcı şekilde tüm ilgili kurum ve kuruluşlara yönelik yayımlanmış olduğu görülmekle birlikte, özellikle VIMSAS</p>

		denetimine yönelik bir hazırlık sürecine işaret etmektedir. (Referans: III Kod paragraf 3.1)
3.2	Stratejinin, ilgili uluslararası zorunlu enstrümanların etkin uygulanması ve yürütülmesini sağlaması hususunun gözlenmesi ve değerlendirilmesine yönelik bir yöntem belirlenmiştir.	Stratejide belirlenen ulusal hedeflerin içerisinde bu hükmün gereğini karşılaması beklenen ifadelere yer verildiği görülmektedir. Muhtemel Gözlem: Ancak; önceki bölümlerde değinildiği üzere, IMO enstrümanlarına getirilen değişikliklerin iç hukuka aktarılması sürecinin işlemediği, kural değişikliklerinin takibinin etkin bir şekilde yürütülmediği, sirküler, rehber ve uygulama talimatlarının yayımlanmasında aksaklıklar yaşandığı düşünüldüğünde stratejinin bazı hususlarının uygulanmadığı ve belirlenen stratejinin bu aksaklıkları önleyemediği değerlendirilebilir.
3.3	Bayrak, liman ve kıyı devleti olarak kurumsal performans ve kapasitenin sağlanması, korunması ve geliştirilmesi için stratejinin sürekli gözden geçirilmesi gerçekleştirilmiştir.	Muhtemel Gözlem: 2013 VIMSAS denetimi öncesinde belirlenen IMO stratejisinin aradan geçen 5 senede gözden geçirilmediği ve güncellenmediği görülmektedir. Strateji belgesinin son paragrafındaki ifadede halen VIMSAS'a katılım sağlanacağına dair ifadeler bulunmaktadır. Ayrıca; stratejinin işaret ettiği hedeflere ulaşıp ulaşılmadığına ve hedeflerde yaşanan aksamalara yönelik değerlendirme yapılmadığı, özellikle PERGE sisteminin işlerliğini yitirmiş olmasına dayanılarak anlaşılmaktadır.

ULUSAL MEVZUAT		
8.1	İdari, teknik ve sosyal bakımdan kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde etkin yetki ve kontrol sağlayacak olan kanunlar çıkarma kabiliyetine sahiptir.	İdare, Türk Bayraklı gemiler üzerinde söz konusu etkiyi ve kontrolü sağlayacak şekilde mevzatsal çalışmaları kanunlar, yönetmelikler ve tebliğler yoluyla yapmakta ve yürürlüğe sokmaktadır.
8.2	Soruşturma/inceleme ve cezai süreçler de dahil olmak üzere ulusal kanun ve düzenlemelerin yürütülmesi için hukuki alt yapı bulunmaktadır.	4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Limanlar Yönetmeliği, Gemi Trafik Hizmetlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesine İlişkin Yönetmelik, ISM Kodun Türk Bayraklı Gemilerde Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, 2872 Sayılı Çevre Kanunu gibi kanun ve yönetmeliklerle bu hükme ilişkin hukuki alt yapımızın mevcut olduğu doğrulanabilir.
8.3	İlgili sözleşmelerle zorunlu tutulan bildirimler de dahil olmak üzere, gerekli ulusal mevzuatın yayımlanması ve Üye Devlet yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için denizcilik	Muhtemel Gözlem: Bu hükmün gereklerinin karşılanmasına yönelik hukuki alt yapımızın mevcudiyeti ve strateji ve uygulama talimatlarımızın bulunması göz önünde bulundurulduğunda, önceki bölümlerde değinilen IMO sözleşmelerindeki değişikliklerin ulusal mevzuata aktarılmasında

	alanında uzmanlığa sahip yeterli sayıda personele sahiptir.	ve diğer IMO mevzuatının, örneğin sirkülerler, tavsiye kararları ve ortak yorumların takibinde aksaklıklar yaşanmasının sebeplerinden birinin mevcut uzman personel sayısındaki yetersizlik ve sık personel değişiklikleri olduğu değerlendirilebilir. IMO'ya yapılması gereken bildirimler ile ilgili görevlendirmelerin ilgili birimler nezdinde yapılmış olduğu ve bildirimler hususunda yeterli sayıda uzman personelin bulunduğu değerlendirilmektedir. İlgili sorumlu personelin görev dağılımı GISIS sistemi üzerinden görülebilmektedir.
BİLGİ İLETİMİ/PAYLAŞIMI		
9	Ulusal mevzuata ilişkin bilgiler de dahil olmak üzere strateji tüm ilgili taraflara bildirilmektedir.	IMO stratejisi Bakanlık Genelgesi vasıtasıyla kamuya duyurulmuş ve Bakanlık internet sitesinden erişime sunulmuştur. Ulusal mevzuata ilişkin bilgiler de örneğin kanun ve yönetmelikler hem Resmi Gazetede yayımlanarak hem de İdarenin internet sitelerinde ilgili tarafların erişimine açık bulundurulmuş ve duyurulmaktadır. Muhtemel Bulgu: Genel bildirimlerin IMO GISIS sistemi üzerinden yapıldığı görülmekle birlikte, örneğin IMSAS kapsamındaki ana sözleşmelerin bir gereği olan İdare tarafından veya İdare adına yayımlanan sertifikaların

		yeterli sayıda örneğinin IMO'ya bildirilmesi yükümlülüğünün yerine getirilmediği GISIS sistemi üzerinden anlaşılmaktadır. Ayrıca, Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği gereği Türkçe ve İngilizce yayımlanması gereken sertifikalara ilişkin formatın İdare tarafından belirlenmemiş olduğu görülmektedir.
BAYRAK DEVLETİ GEREKLİLİKLERİ		
UYGULAMA		
15.1	Ulusal mevzuat ve kurallara ilişkin yönlendirmeler vasıtası ile kuralların uygulanması.	<p>İdare, pratik olarak uluslararası IMO sözleşmelerinin gereklerini RO'lar eliyle kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde uygulamaktadır. Gerekli IMO mevzuatına ilişkin alt mevzuatlarda örneğin Gemilerin Teknik Yönetmeliği, Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği gibi, ulusal mevzuatın yayımlanması ve uygulanması işlemleri yürütülmektedir.</p> <p>Muhtemel Bulgu: Ulusal gemilere yönelik de uygulanması gereken bazı IMO enstrümanlarının uygulanması hususunda eksiklikler bulunduğu görülmektedir. Örneğin, MARPOL sözleşmesinin EK-I'i, 150 groston üzeri tankerler ve 400 groston üzeri tüm gemiler için uygulanmalıdır. Yani bir başka deyişle sadece uluslararası sefer yapan gemilere değil kabotajda çalışan gemilerimizin de sözleşme</p>

		<p>kapsamında sertifika yayımlanması gerekliliği bulunmasa dahi MARPOL sözleşmesi gereklerine belirli ölçüde uygun olması gerekmektedir. Ayrıca bu kapsamda yapılacak olan yıllık ve ara sörveylerin gereklerine İdare karar vermelidir. Ancak kabotaj hattındaki gemilerde MARPOL'un uygulanmasına ilişkin herhangi bir talimat, prosedür, ikincil mevzuat, İdarenin bu gemilerde MARPOL gereklerinin ve sörveylerinin hangi ölçüde uygulanmasını istediğine yönelik bir yönlendirme ve ilgili MARPOL gereklerinin kontrolünü ne yöntemle sağladığına ilişkin bir mevzuat veya düzenleme bulunmamaktadır.</p>
15.2	<p>Kabul edilen kuralların güncellenmesi ve revize edilmesi için İdare içerisinde sorumluluklar belirlenmiştir.</p>	<p>655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile denizcilikle ilgili birimlerin görev alanları belirlenmiştir. Bu birimler içerisinde alt birimler arasında da ilgili mevzuat paylaşımı ve görev alanları belirlenmiştir. İç kontrol dokümanlarında bu görevlendirmelere ilişkin dokümanlar görülmekle birlikte güncelleme ihtiyacı olabileceği değerlendirilmektedir.</p>
16.1	<p>Uluslararası kural ve düzenlemelerin uygulanması için idari talimatlar yayımlanmaktadır.</p>	<p>Muhtemel Bulgu: Bu gerekliliğin karşılanması için gerekli olan uluslararası mevzuatın etkin takibi ve bu mevzuata yönelik hususlar için yayımlanması gereken uygulama talimatlarının 2014 yılından bu yana yayımlanmadığı, güncellenme ihtiyacı olanların güncellenmediği</p>

		ve ortak yorumların yayımlanmadığı görülmektedir.
16.2	Bağımsız bir denetim programı yoluyla IMO enstrümanları gerekliliklerine uygunluğu sağlamak üzere kaynaklar mevcuttur.	Bu hükme ilişkin Profesör Dr. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs ile yapılan mülakatta, bağımsız denetim programının nasıl yorumlanabileceği üzerine görüşleri alınmıştır. Profesörün bu hükümle ilgili görüşleri, denetim ve belgelendirme işlemlerinin Bayrak Devleti sörveyörleri tarafından yapılması halinde, Bayrak Devletinin yani İdarenin bağımsız bir kuruluşça bu denetim ve belgelendirme işlemleri için denetime tabi tutulması gerektiği yönündedir. Görüşe göre; Türk Bayrak İdaresi, uluslararası sözleşmeler kapsamındaki denetim ve belgelendirme işlemlerinin tamamını yetkilendirilmiş kuruluşlara devrettiğinden bu hükme ilişkin bir uygulama yapmasının gereği olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. İdarenin RO'ların yaptığı işleri denetliyor olması ve RO'ların diğer bağımsız kuruluşlarca (kalite yönetim sistemi, akreditasyon IACS denetimleri vs.) denetime tabi tutuluyor olması bu gerekliliği karşılamaktadır.
16.3	Değiştirilmiş haliyle STCW 1978 gereklilikleri için, İdareden bağımsız bir denetim programı uygulanmaktadır.	Bu hususa ilişkin denetim programı Mayıs 2018'de Türk Loydu aracılığı ile uygulanmıştır. Nihai rapor henüz İdareye bildirilmemiştir. Burada, Türk Loydu'nun İdare tarafından Türk Bayraklı gemilerde denetim ve belgelendirme

		<p>yapmak üzere yetkilendirilmi bir kuruluş olduğundan hareketle İdareden tamamıyla bağımsız bir kuruluş olmayabileceği sorusu gündeme getirilebilir. Ancak; Profesör Dr. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs ile yapılan mülakatta, uygulamanın diğer IMO Üye Devletlerince de genellikle yetkilendirilmiş kuruluşlar eliyle yapılıyor olduğu ve bu tipte bir denetimi RO'lar haricinde uygulayabilecek bir kuruluşun olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca, denetime ilişkin raporun IMO'ya bildirileceği gerçeğinden hareketle, IMO'nun denetimi kabul etmesi halinde herhangi bir sorun olmayacağı değerlendirilmiştir. 16.3.1, 16.3.2, 16.3.3, 16.3.4 numaralı STCW gereklerine yönelik hükümler ile ilgili husulara ilişkin uygunluk durumu ise söz konusu denetim sonucuna göre ortaya çıkacaktır.</p>
16.5	<p>İlgili zorunlu IMO enstrümanlarının gerekliliklerine yönelik gerekli yönlendirmenin geliştirilmesi, dokümanite edilmesi ve sağlanması için kaynaklar mevcuttur.</p>	<p>Bu gerekliliği III Kod'un ilgili paragrafına göre değerlendirdiğimizde "İdarenin takdirine bırakılmış hususlar" ile ilgili talimatların, rehberlerin yayımlanmasına yönelik bir hüküm olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre, DİDGM internet sitesinde IMO mevzuat bölümünde IMO enstrümanlarına göre İdarenin takdirine bırakılmış hususlara ilişkin talimatlar yayımlanmıştır. Talimatların eklerinde sözleşmelerdeki İdare takdirine bırakılan hususlar belirlenmiştir. 2013 VIMSAS raporunda bu talimatlara ilişkin uygulamaların</p>

		görülmesi için üzerinden yeterli zaman geçmediği yönünde yapılan yorum dikkate alındığında, aradan geçen sürede bahse konu hususlarda yapılan uygulamalara yönelik kanıtların sunulması gerekecektir.
17	Üye Devletin bayrağını taşıyan gemiler yeterli ve yetkin gemi adamı ile donatılmıştır.	28/07/2007 tarihli ve 28449 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe giren ve en son 03/08/2017 tarihindeki değişikliklerle güncellenen Gemilerin Gemi Adamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergeye göre Türk Bayraklı gemilerin gemi adamı ile donatılmasına ilişkin hükümler uluslararası şartları karşılayacak şekilde belirlenmiştir.
YETKİ DEVRİ		
18.1	İdare RO'ların yeterli kaynaklara sahip olduğunu belirlemektedir.	2017 yılında yapılan yetkilendirme denetimlerinde personel sayısı, personel yetkinlikleri, kullanılan yazılım ve programlar, dünya çapındaki şube ve sörveyör ağı vb. konularda kanıtlar toplanılması suretiyle bu hükmün gereklerinin karşılandığı anlaşılmaktadır.
18.2	İdare ve RO'lar arasında yetki devrine ilişkin resmi yazılı anlaşmalar mevcuttur.	2017 yılı içerisinde yetkilendirilen bütün RO'lar ile Yetkilendirme Protokolleri karşılıklı olarak imza altına alındığı görülmektedir.
18.3	Bir geminin seyir için elverişsiz durumda	Yetkilendirme Protokollerinin 11.1, 11.2 ve 11.3 hükümlerinde söz konusu durumda

	olduğunun tespiti halinde RO'nun izleyeceği yola ilişkin belirli talimatlar yayımlanmıştır.	RO'nun izlemesi gereken yola ilişkin bilgilerin yer aldığı görülmektedir.
18.4	Ulusal mevzuatın tüm ilgili enstrümanları ve bunların yorumları İdare tarafından RO'lara sağlanmıştır.	Muhtemel Gözlem: RO'lar ulusal mevzuattaki kanun, yönetmelik, tebliğ vb. enstrümanlar hem Resmi Gazete hem de İdarenin internet sitesi yolu ile ulaşabilmektedir. Uluslararası sözleşmelerden farklılık gösteren uygulamalar ve Bayrak Devletinin diğer talimatlarına ilişkin bilgiler RO'lara iletilmektedir. Yine de, daha önceki maddelerde bahsedildiği üzere “Ortak Yorumlar”ın güncellenmemesi, “Uygulama Talimatları”nın güncellenmemesi vb. hususlar RO'ların Türk Bayraklı gemilere yönelik uygulamalarında karışıklığa ve aksaklığa yol açabileceği değerlendirilmektedir.
18.5	RO'lardan, kayıtların tutulması ve İdarenin bu kayıtlara erişim sağlayabilmesi hususları talep edilmiştir.	Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği 9 ve 11. Maddelerde bu hükme ilişkin isterlerin belirtildiği görülmektedir.
20	Yeterli kaynaklarla, bir gözetim programı tesis edilmiş veya böyle bir programa katılım sağlanmıştır.	Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliğine göre, her iki senede en az bir defa olmak üzere RO bölge ofislerinin, her 5 senede en az bir defa olmak üzere RO merkez

		ofislerinin denetiminin yapılacağı hükme bağlanmıştır.
20.1	İdare, ilave sörveylerin uygulanması için yetkisini kullanmaktadır.	Yetkilendirme Protokollerinin 13.2 maddesinde, yıl içerisinde belli oranda gemiye RO'ların yaptığı sörveylere Bayrak Devleti sörveyörlerinin de katılım sağlamasına yönelik düzenleme yapılmıştır. Düşük performanslı gemilere öncelik verilecek olan bu uygulamada RO'ların yaptığı sörveylerin uygunluğunun kontrolü amaçlanmaktadır. Bununla birlikte, yurt dışına çıkış yapan bütün gemilere ayda bir veya üç ayda bir olmak üzere ön sörvey uygulaması gerçekleştirilmekte olup, RO performansı da değerlendirilmektedir.
20.2	İlave sörvey uygulaması gerektiği şekilde uygulanmaktadır.	RO'ların yaptığı sörveylere İdare tarafından katılım sağlanması uygulamasına 2017 yılı itibarıyla başlanmış, ancak etkin bir sistem henüz oturtulamamıştır. Bu konuda çalışmalar devam etmektedir. Yurt dışına çıkış yapan gemilere yönelik ön sörvey uygulamaları etkin bir şekilde sürdürülmekte ve kayıt altına alınmaktadır. Muhtemel Bulgu: Türkiye'ye uğrak yapmadan çalışan Türk Bayraklı gemilere yönelik ilave sörveyler İdare tarafından gerçekleştirilememektedir. 2017 yılı içerisinde bu durumda olan gemilerin tespiti yapılmış,

		geminin RO'sundan söz konusu gemilere program dışı denetim yapılması talep edilmiştir. Ancak, bu uygulama RO gözetimi başlığı altında ele alındığında Türkiye'ye uğrak yapmayan gemilerde RO'ların yaptığı işlere ilişkin İdari denetim ve gözetimin gerçekleştirilemiyor olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır.
20.3	RO'ların gözetimi işlerinin etkin şekilde yürütülmesi için gerekli bilgiye sahip personel mevcuttur.	Muhtemel Gözlem: 8 adet RO yetkilendirilmiştir. Türk Bayraklı gemilerin tüm sörvey ve belgelendirilme işleri bu RO'lara devredilmiştir. Ancak, belirlenen görev tanımlarına göre, RO'ların takibi, RO'larla iletişim ve denetim işlerinden sorumlu bir veya iki personelin görevlendirilmiş olduğu görülmektedir. Bu durumun RO'ların etkin gözetimi hususunda aksaklıklara sebep olabileceği ve bu sayının yetersiz olduğu değerlendirilebilir.
YÜRÜTME		
22.1	Uygunsuzluk tespiti halinde gemilerin sefer yapmasını yasaklayan kanuni/idari mekanizma mevcuttur.	4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 20. Maddesi ve Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliğin 20. Maddesi ile bu hükmün gereği karşılanmaktadır.
22.2	Bayrağını taşıyan geminin gerçek durumu ve personelinin geminin	RO'lar uluslararası sözleşmelerin gereklerine uygun olarak gemilerin sörveylerini yapmaktadır. Bundan ayrı olarak, İdare gerekli

	sertifikalarına uygun olduğunu onaylamak için periyodik denetimler uygulanmaktadır.	gördüğü gemilere ilave denetimler gerçekleştirmekte, yurt dışına çıkış yapan gemilere ön sörvey uygulaması yapılmaktadır. İdare, gemi tutulmalarından sonra veya fazla eksiklik tespit edilen gemiler için ise ilave RO denetimi talep etmektedir.
22.4	Sörveyörler, gemi personelinin bir bütün olarak, emercensi durumlarda aktivitelerini etkin olarak koordine edebildiklerini ve emniyet ve çevre kirliliğinin önlenmesi veya hafifletilmesinde kritik görevleri etkin olarak uygulayabildiklerini sağlamaktadır.	Yapılan sörveyler, ilave denetimler ve önsörvey uygulamalarında uluslararası sözleşmelerde bahsi geçen emniyet ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik acil durum tatbikatlarının uygulaması kontrol edilmektedir. Bunlara ilişkin kayıtlar, ilgili denetim raporlarında kayıt altına alınmaktadır.
22.5	Ulusal kanun ve düzenlemelerde uluslararası kural ve standartların ihlaline yönelik caydırıcı cezalar bulunmaktadır.	4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Limanlar Yönetmeliği, Gemi Trafik Hizmetlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesine İlişkin Yönetmelik, ISM Kodun Türk Bayraklı Gemilerde Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, 2872 Sayılı

		Çevre Kanunu gibi kanun ve yönetmeliklerde para cezaları ve ilave yaptırımlar yer almaktadır.
22.6	Uluslararası kural ve standartları ihlal eden gemiler için, ihlalin nerede yapıldığına bakılmaksızın, gerekli incelemenin yapılmasının ardından yasal işlemleri yürütebilme kabiliyetine sahiptir.	2017 yılındaki MISTRAL gemisi ve 2018 yılındaki SEFER KAPTAN 1 gemisinin sırasıyla Almanya ve Yunanistan'da tutulmaları sonrası uygulanan yaptırımların örnek olarak gösterilebileceği değerlendirilmektedir.
22.7	Belgelerini veya onaylarını yayımladığı bireyler tarafından uluslararası kural ve standartların ihlaline yönelik caydırıcı cezalar ulusal kanun ve düzenlemelerde mevcuttur.	Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinin 65. Maddesinde ilgili ceza ve yaptırımlar detaylı olarak görülmektedir.
22.8	Belgelerini veya onaylarını yayımladığı bireyler tarafından uluslararası kural ve standartların ihlali halinde, gerekli incelemenin yapılmasının ardından yasal işlemlerin yürütülmesi kabiliyetine sahiptir.	Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde görüleceği üzere Gemiadamları Disiplin Komisyonunca ihlaller halinde gemiadamlarına yönelik idari tedbirler uygulanabilmektedir. Bunun kanıtı olarak Gemiadamları Disiplin Komisyonunun 2018/1 toplantısında alınan kararlar örnek olarak gösterilebilir ¹² .

¹² www.didgm.gov.tr

23.1	Kaza araştırma ve incelemeleri hızlı ve eksiksiz olarak uygulanmakta ve IMO'ya raporlanmaktadır.	Çok ciddi deniz kazaları gerektiği şekilde incelenmekte ve raporları hazırlanmaktadır ¹³ . Muhtemel Bulgu: Önceki kısımda belirtildiği üzere, IMO'ya raporların gönderilmesi hususunda tercüme sorunundan kaynaklanan aksaklıklar yaşanmaktadır. GISIS'te raporları henüz iletilmemiş çok ciddi kazaların varlığı görülmektedir. Ancak, yapılan planlamaya göre 2018 yılı sonuna kadar Türk Bayraklı gemilere ilişkin kaza raporlarının IMO'ya iletilmesi gerçekleştirilecektir.
23.2	İstatistiki bilgi toplanmakta ve trend analizleri uygulanmaktadır.	PSC ve Bayrak Devleti denetimleri ve kaza vakalarına ilişkin veriler toplanmakta, verilerin yansıttığı duruma göre tedbirler alınmakta ve uygulamalar yapılmaktadır.
23.3	Liman ve Kıyı Devletleri tarafından raporlanan uygunsuzluklar ve kirlilik vakalarına yönelik zamanında aksiyon alınmaktadır.	Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ilk bildirimini almakta ve sonrasında ilgili birimler vasıtasıyla gerekli aksiyonlar alınmaktadır.
24.5	Bayrak Devleti sörveyörlerinin ve kaza araştırma inceleme görevlilerinin eğitimleri ve	Bayrak Devleti sörveyörlerinin eğitimlerinin takibi STEP ile sağlanmaktadır.

¹³ <https://gisis.imo.org> , www.kaik.gov.tr

	faaliyetlerinin takibi sağlanmaktadır.	Muhtemel Gözlem: STEP eğitimleri içerisinde kaza inceleme eğitimi de bulunmaktadır. Ancak, İdare tarafından eğitici olarak kimse belirlenmediğinden veya eğitici yetiştirilemediğinden kaza inceleme eğitimleri yurt dışı eğitimleri ile gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır.
25	Gemilerin uygulanan uluslararası sözleşmelere uygunluğunun sağlanması için uygun düzeltici tedbirler alınmaktadır.	Yapılan uygulamalara göre; Bayrak Devleti denetimleri sonucunda (ön sürvey, program dışı denetim gibi) tespit edilen eksikliklerin düzeltildiği teyit edilmeden geminin seyrine müsaade edilmemektedir. Yurt içi veya yurt dışındaki denetimler sonucu tutulan gemilerin eksiklikleri aynı zamanda RO ilave denetimleri ile giderilmekte, uluslararası standartlara uygun olmayan gemilerin sefere çıkmasına izin verilmemektedir.
26	Bayrak Devletinin veya RO tarafından uluslararası sertifikaların sadece tüm uygulanabilir standartları sağlayan gemilere yayımlanmasını belirleyen hüküm mevcuttur.	Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliğin 18. Maddesinde ilgili hüküm yer almaktadır.
27	Kişinin tüm gereklilikleri sağladığının belirlenmesinin ardından uluslararası	Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinin 42. ve 43. Maddelerinde ilgili hükümler yer almaktadır.

	yeterlilik sertifikası veya onayı yayımlanmaktadır.	
BAYRAK DEVLETİ SÖRVEYÖRLERİ		
28	Emniyet ve kirliliğin önlenmesine ilişkin işleri yöneten, uygulayan ve onaylayan personelin sorumlulukları, yetkileri ve aralarındaki ilişki tanımlanmış ve dokümanite edilmiştir.	Bayrak Devleti sörveyörlerinin yetki ve sorumlulukları, yükümlülükleri, ayrıldıkları sınıflara ilişkin hükümler Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirmesi Hakkında Yönetmeliğin 3. Bölümünde tanımlanmıştır.
29	IMO zorunlu enstrümanları kapsamında gemi ve şirketlere sörvey ve denetim uygulaamalarını yürüten personel uygun yeterliliğe sahiptir.	Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliğin 12. Maddesinde denetim görevlilerinde aranacak şartlar gemi inşa, güverte ve makine sınıfları için ayrı ayrı belirlenmiştir. Bu maddede belirlenen tahsil, iş tecrübesi gibi şartlar III Kod hükümlerine de uygundur. Özellikle iş tecrübesi süresi (en az üç yıl çalışmış olmak) III Kod'da tavsiye niteliğinde olan bir hüküm olmasına rağmen Yönetmeliğimizde ilgili tecrübe şartının aranması olumludur. Muhtemel Gözlem: Yönetmelikte denetim görevlilerinde aranan şartlar arasında güverte ve makine denetim görevlileri için sırasıyla II/2 ve III/2 yeterliliğe sahip olunması ve en az üç yıl deniz tecrübesi olması yer almaktadır. Ancak,

		Limn Başkanlıklarında alışan denetim gevlileri arasında bu hükmün Yönetmeliğe eklendiği 2011 yılından sonra işe alınmış olan ve II/1 ve III/1 yeterlilikte, 3 yıldan az tecrübeli denetim gevlileri olduğu görülmektedir.
32	Personel, dokümante edilmiş bir eğitim programı vasıtasıyla Bayrak Devleti sörveyörü olarak ilgili ulusal ve uluslararası enstrümanlara ilişkin hükümler, gemiler ve gemi operasyonları ile ilgili uygun pratik ve teorik bilgiye sahiptir.	STEP eğitim programı vasıtasıyla teorik eğitimler verilmektedir. Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik kapsamında ise pratik eğitimlerin tecrübeli uzmanlar ile birlikte görev sırasında fiili olarak denetimde gerçekleştirilmesi sağlanmaktadır.
35	Personelin yetkilendirildikleri gevlere ilişkin yeterlilik ve bilgilerinin devamlı olarak güncellenmesi için dokümante edilmiş bir sistem mevcuttur.	STEP eğitimleri her yıl düzenlenmekte olup, yeterlilik ve tazeleme eğitimleri için zamanı gelen personelin eğitimleri takip edilmekte ve aksatılmamaktadır.
37	Srveyrlerin görevlerini icra ederken taşımaları için gerekli kimlik kartları yayımlanmaktadır.	Denetim gevlilerinin tamamına gerekli kimlik kartları sağlanmaktadır.

KAZA ARAŞTIRMA/İNCELEME		
38	Kaza incelemeleri uygun yeterliliğe sahip, bağımsız ve kaza ile ilgili konularda ehil olan müfettişlerce uygulanmaktadır.	Muhtemel Bulgu: Kaza inceleme görevlileri temel eğitimlerini yurt dışı eğitim programları vasıtası ile almış olsalar da eğitici olarak kişilerin İdare tarafından belirlenmemiş olması nedeniyle tazeleme eğitimlerinin sürekliliğinin sağlanamadığı anlaşılmaktadır. Deniz kazalarını araştırma için görevlendirilmiş 4 personelden 3 tanesinin denizcilik alanında tecrübesi bulunmakta olduğu, 1 personelin ise denizciliğe ilişkin geçmişi olmadığı görülmektedir.
39	Bireysel müfettişler normal görevlerine ilişkin alanlarda yeterli bilgi ve pratik tecrübeye sahiptir.	KAİK tarafından uygulamaya sokulan birliktirlik uygulaması ile bu hükmün gerekleri karşılanmaya çalışılmıştır. Denizcilik alanında birliktirlik başvurusu yapacaklara ilişkin uzmanlık alanları detaylandırılmış olup, ilgili alanlarda en az 5 yıllık iş tecrübesine sahip olunması şart olarak belirlenmiştir.
40	Deniz kazası ve iş kazalarından kaynaklanan ölüme ve üç gün ve daha fazla süreli iş yapamamaya sebebiyet veren yaralanmaları içeren bütün kazalar incelenmekte ve bu incelemelerin sonuçları kamuya duyurulmaktadır.	KAİK internet sitesinde hükümde belirtilen deniz kazalarına ilişkin raporların yayımlandığı görülmektedir.

41	Gemi kazaları ilgili IMO sözleşmeleri ve IMO rehberlerine uygun olarak incelenmekte ve raporlanmaktadır.	IMO'nun Kaza İnceleme Koduna göre tüm çok ciddi deniz kazaları incelenmelidir ve Bayrak Devleti olarak Türk Bayraklı gemilerde yaşanan çok ciddi deniz kazalarının tamamı incelenmektedir. Kazalara ilişkin bildirimler ise GISIS sistemi vasıtasıyla IMO'ya yapılmaktadır.
41	Kaza inceleme raporları, Bayrak Devleti gözlemleri ile birlikte IMO'ya iletilmektedir.	Muhtemel Bulgu: Kaza İnceleme Kodunun 14.1 maddesine göre, çok ciddi deniz kazalarına ilişkin nihai raporun IMO'ya iletilmesi yükümlülüğü bulunmaktadır. GISIS sistemine göre Türk Bayraklı gemilerde 2013 yılından bu yana yaşanan 13 çok ciddi kazanın 3 tanesine ilişkin nihai raporun IMO'ya bildirildiği görülmektedir.

4.5 Değerlendirme Sonucu Tespit Edilen Muhtemel Bulgu ve Gözlemler

Çalışmanın bu bölümünde 2013 VIMSAS nihai raporu, PERGE hedefleri ve III Kod hükümlerine göre üç ayrı yöntemle yapılan değerlendirme sonucunda IMSAS kapsamında mevcut durumda tespit edilmesi muhtemel görülen gözlem ve bulgular, III Kod başlıklarına göre sınıflandırılmaktadır. Ortak Alanlar ve Bayrak Devletleri alanlarında 8 başlıkta 12 bulgu ve 8 gözlem tespit edilmiştir. Ortak Alanlarda 3 bulgu 5 gözlem, Bayrak Devletleri alanında 9 bulgu 3 gözlem bulunmaktadır. Tespit edilen bulgu ve gözlemlerin referansları III Kod ve ilgili zorunlu IMO enstrümanlarına göre belirlenmiştir.

4.5.1 Ortak Alanlar

4.5.1.1 Strateji

Gözlem: Mevcut IMO stratejisi, bir Bakanlık Genelgesi olarak çıkarılmış olduğundan ve IMO ile ilgili sorumluluk sahibi olan diğer ilgili kurumların isimleri bu Genelgede zikredilmediğinden, tam anlamıyla kapsayıcı bir ulusal strateji olarak değerlendirilmeyebileceği sonucu ortaya çıkabilir. Söz konusu Bakanlık Genelgesinin, örneğin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı veya Sahil Güvenlik Komutanlığı nezinde geçerliliği veya bilinirliği/farkındalığı sorgulanacaktır. Bununla beraber, 2010 yılında Başbakanlıkça yayımlanan 2010/23 sayılı Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisi Genelgesi daha kapsayıcı şekilde tüm ilgili kurum ve kuruluşlara yönelik yayımlanmış olduğu görülmekle birlikte, özellikle VIMSAS denetimine yönelik bir hazırlık sürecine işaret etmektedir. (Referans: III Kod paragraf 3.1)

Gözlem: IMO esntrümanlarına getirilen değişikliklerin iç hukuka aktarılması sürecinin işlemediği, kural değişikliklerinin takibinin etkin bir şekilde yürütülemediği, sirküler, rehber ve uygulama talimatlarının yayımlanmasında aksaklıklar yaşandığı göz önünde bulundurulduğunda stratejinin bazı hususlarının uygulanamadığı ve belirlenen stratejinin bu aksaklıkları önleyemediği değerlendirilebilir. (Referans: III Kod paragraf 3.2)

Gözlem: 2013 VIMSAS denetimi öncesinde belirlenen IMO stratejisinin aradan geçen 5 senede gözden geçirilmediği ve güncellenmediği görülmektedir. Strateji belgesinin son paragrafındaki ifadede VIMSAS'a katılım sağlanacağına dair ifadeler bulunmaktadır. Ayrıca; stratejinin işaret ettiği hedeflere ulaşıp ulaşılmadığına ve hedeflerde yaşanan aksamalara yönelik değerlendirme yapılmadığı, özellikle PERGE sisteminin işlerliğini yitirmiş olmasına dayanılarak anlaşılmaktadır. (Referans: III Kod paragraf 3.3)

Gözlem: 2010/23 sayılı Başbakanlık Genelgesine göre; IMO uygulamalarından sorumlu kamu kurum ve kuruluşlarının geliştirilecek stratejiye uyumları, 21/6/1996 tarihli ve 22673 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan "Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon

Komisyonu Yönetmeliği” ile oluşturulan Komisyon tarafından takip ve koordine edilecek, Komisyon çalışmalarının işbirliği ve uyum içerisinde yürütülmesi için tüm kamu kurum ve kuruluşları gereken destek ve yardımı sağlayacaktır. DKK toplantı sonuç raporlarının incelenmesi neticesinde ise, IMO enstrümanlarının uygulanmasına yönelik olarak etkin ve sürekli bir çalışma grubu veya komitenin kurulmamış olduğu, IMO enstrümanlarının ve çalışmalarının takibi hususunda özel gündem başlığı oluşturulmadığı dikkati çekmektedir. Örneğin, MSC ve MEPC toplantılarına yönelik çalışmaların DKK platformunda tartışılmadığı veya bunlara ilişkin çalışmaların DKK’ya sunulmadığı gözlemlenmektedir. (Referans: III Kod paragraf 3.1)

4.5.1.2 Mevzuat

Bulgu: IMSAS kapsamındaki IMO enstrümanlarının teknik eklerine getirilen değişiklikler içerisinden. SOLAS, MARPOL, TONNAGE ve STCW sözleşmelerinin teknik eklerine getirilen değişiklikler iç hukuka aktarılmamıştır. Söz konusu sözleşmelerin uygun bulma kanununa göre teknik eklere getirilen değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir. Sözleşmelerin teknik eklerine getirilen değişiklikler uluslararası alanda zımni kabul prosedürüne göre kabul edilmekte ve uygulamada pratik olarak İdare ve RO’larca yerine getirilmeye çalışılmaktadır. Ancak, iç hukukta değişiklikler Bakanlar Kurulunca onaylanmadıkça bu değişikliklerin uygulanması hususunda yasal dayanaktan yoksun kalmaktadır. (Referans: III Kod paragraf 8.1)

Gözlem: IMO sözleşmelerindeki değişikliklerin ulusal mevzuata aktarılmasında ve diğer IMO mevzuatının, örneğin sirkülerler, tavsiye kararları ve ortak yorumların takibinde aksaklıklar yaşanmasının sebeplerinden birinin mevcut uzman personel sayısındaki yetersizlik ve yönetici ve personel değişikliklerinin sıklığı olduğu değerlendirilebilir. (Referans: III Kod paragraf 8.3)

4.5.1.3 Bilgi Paylaşımı/İletimi

Bulgu: Tüm IMO sözleşmeleri, protokolleri ve ilgili mevzuatın, değişiklikleri ile birlikte elektronik veya yazılı şekilde sistemik ve güncel şekilde saklamak, kullanıcılara ve sektöre kitap veya elektronik yayın şeklinde ilan etmek, kolay erişime açık bulundurmak ve duyurmak.ile ilgili hedeflenen 2014 yılı kararları, (örneğin tüm IMO mevzuatının internetten yayımlanması, IMO enstrümanları ve ilgili mevzuat konusunda yayın/kitap oluşturulması, DİDGM koordinasyonunda bilgi işlem yardımı ile haber ve duyuruların tüm ilgililere ve sektöre bildirilmesi için e-posta abonelik sistemi kurulması gibi) gerçekleştirilmemiştir. Bu husus, tüm ilgili taraflara bilgi aktarımının sağlanmasında aksaklık olarak değerlendirilebilecektir. (Referans: III Kod paragraf 9)

Bulgu: Genel bildirimlerin IMO GISIS sistemi üzerinden yapıldığı görülmekle birlikte, örneğin IMSAS kapsamındaki ana sözleşmelerin bir gereği olan İdare tarafından veya İdare adına yayımlanan sertifikaların yeterli sayıda örneğinin IMO'ya bildirilmesi yükümlülüğünün yerine getirilmediği GISIS sistemi üzerinden yapılan inceleme sonucu anlaşılmaktadır. Ayrıca, Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği gereği Türkçe ve İngilizce yayımlanması gereken sertifikalara ilişkin formatın İdare tarafından belirlenmemiş olduğu görülmektedir. (Referans: III Kod paragraf 9, SOLAS 1974 Madde III (c), MARPOL 1973 Madde 11 (c), LOADLINE 88 Madde III (c), TONNAGE 1969 Madde 15 (a), STCW Madde IV 1(c), Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği Madde 20)

4.5.2 Bayrak Devletleri

4.5.2.1 Uygulama

Bulgu: 2013 yılındaki VIMSAS denetimi sırasında ve hemen sonrasında 2014 yılı içerisinde (2014 yılında toplam 18 adet) yayımlanan söz konusu uygulama talimatları, rehberlerden sonra 2018 yılına kadar geçen sürede uygulama talimatı yayımlanmadığı görülmekle birlikte, 2013 yılından kalan ve uygulama değişmesine rağmen güncellenmeyen

talimatlar olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin 2013/191 Muafiyet ve Eşdeğer Uygulamalar Hk. (Referans: III Kod paragraf 15.1)

Bulgu: Uygulama talimatlarının ve rehberlerin güncellenmesinde yaşanan aksaklıklar, RO'lara ulusal mevzuatın uygulanması açısından yetersiz bilgi sağlandığına ilişkin bir kanıt olarak değerlendirilebilir. İdari uygulama talimatları, ulusal mevzuat yorumları ve rehberler RO'lara uluslararası kuralların ve ilave ulusal kuralların dünya çapındaki ofislerde Türk Bayraklı gemiler için uyumlu şekilde uygulanmasını sağlayan bir etkidir. Bu hususta yaşanan aksamalar RO'lar tarafından yapılan uygulamalarda uygunsuzluklara sebep olabilir. (Referans: III Kod paragraf 16.1)

Bulgu: 2014 yılından itibaren IMO rehber ve sirkülerlerinin incelenerek uygun görülenlerin mevzuatımıza aktarılması konusu ile ilgili yapılan yayımlanmış herhangi bir çalışma tespit edilememiştir. 2018/01 Bayrak Devleti Sorumluluklarımızın takibi uygulama talimatı ile bu duruma ilişkin faaliyetlerin başlatılması hedeflenmiştir. (Referans: III Kod paragraf 15.1, 16.1)

Bulgu: 2014 yılından 2018 yılına kadar geçen sürede IMO ortak yorumlarının yayımlanmasına ilişkin uygulama talimatının eki güncellenmemektedir. “Ortak Yorumlar”ın benimsenmesine yönelik çıkarılan 2013/8 numaralı Ortak Yorumların (U15) Uygulanması isimli uygulama talimatının gereklerinin yerine getirilmediği, 2013 yılından bu yana “Ortak Yorum”ların yayımlanmadığı görülmektedir. Örneğin 2015 tarihli MSC.1 Circ/1501, MSC.1 Circ/1504 veya 2017 tarihli MSC.1 Circ/1571 vs. (Referans: III Kod paragraf 15.1, 16.1)

Bulgu: Ulusal gemilere yönelik de uygulanması gereken bazı IMO enstrümanlarının uygulanması hususunda eksiklikler bulunduğu görülmektedir. Örneğin, MARPOL sözleşmesinin EK-I'i, 150 groston üzeri tankerler ve 400 groston üzeri tüm gemiler için uygulanmalıdır. Yani bir başka deyişle sadece uluslararası sefer yapan gemilere değil kabotajda çalışan gemilerimizin de sözleşme kapsamında sertifika yayımlanması gerekliliği olmasa dahi MARPOL sözleşmesi gereklerine belirli ölçüde uygun olması gerekmektedir. Ayrıca bu kapsamda yapılacak olan yıllık ve ara sörveylerin gereklerine İdare karar verecektir. Ancak

kabotaj hattındaki gemilerde MARPOL'un uygulanmasına ilişkin herhangi bir talimat, prosedür, ikincil mevzuat, İdarenin bu gemilerde MARPOL gereklerinin ve sörveylerinin hangi ölçüde uygulanmasını istediğine yönelik bir yönlendirme bulunmamaktadır.(Ref: III Kod kural 15.1, MARPOL EK-I Kural 2.1)

4.5.2.2 Yetki Devri

Gözlem: RO'lar ulusal mevzuattaki kanun, yönetmelik, tebliğ vb. enstrümanlar hem Resmi Gazete hem de İdarenin internet sitesi yolu ile ulaşabilmektedir. Uluslararası sözleşmelerden farklılık gösteren uygulamalar ve Bayrak Devletinin diğer talimatlarına ilişkin bilgiler RO'lara iletilmektedir. Yine de, daha önceki maddelerde bahsedildiği üzere "Ortak Yorumlar"ın güncellenmemesi, "Uygulama Talimatları"nın güncellenmemesi, IMO sirkülerlerine ilişkin takibin etkin olarak yürütülmemesi vb. hususların RO'ların Türk Bayraklı gemilere yönelik uygulamalarında aksaklığa yol açabileceği değerlendirilmektedir. (Referans: III Kod paragraf 18.4)

Bulgu: Türkiye'ye uğrak yapmadan çalışan Türk Bayraklı gemilere yönelik ilave sörveyler İdare tarafından gerçekleştirilememektedir. 2017 yılı içerisinde bu durumda olan gemilerin tespiti yapılmış, geminin RO'sundan söz konusu gemilere program dışı denetim yapılması talep edilmiştir. Ancak, bu uygulama RO gözetimi başlığı altında ele alındığında Türkiye'ye uğrak yapmayan gemilerde RO'ların yaptığı işlere ilişkin İdari denetim ve gözetimin gemi üzerinde gerçekleştirilemiyor olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır. KIRAN ASYA isimli geminin Tokyo Mou denetimleri kapsamında son 2 yılda 3 kez tutulması bu bulguyu destekleyici niteliktedir. (Referans: III Kod paragraf 20.2)

Gözlem: İdare adına yetkilendirilmiş 8 RO bulunmaktadır. Türk Bayraklı gemilerin tüm sörvey ve belgelendirilme işleri bu RO'lara devredilmiştir. Ancak, belirlenen görev tanımlarına göre, RO'ların takibi, RO'larla iletişim ve denetim işlerinden sorumlu sadece bir veya iki personelin görevlendirilmiş olduğu görülmektedir. Bu durumun RO'ların etkin gözetimi hususunda aksaklıklara sebep olabileceği ve bu sayının yetersiz olduğu değerlendirilebilir. (Referans: III Kod paragraf 20.3)

4.5.2.3 Bayrak Devleti sörveyörleri

Gözlem: Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelikte denetim görevlilerinde aranan şartlar arasında güverte ve makine denetim görevlileri için sırasıyla II/2 ve III/2 yeterliliğe sahip olunması ve 3 yıl deniz hizmeti olması şartları yer almaktadır. Ancak, Liman Başkanlıklarında çalışan denetim görevlileri arasında bu hükmün Yönetmeliğe eklendiği 2011 yılından sonra işe alınmış olan ve II/1 ve III/1 yeterlilikte ve 3 yıldan az tecrübeli denetim görevlileri olduğu görülmektedir. (Referans: III Kod paragraf 29.1, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik Madde 12)

4.5.2.4 Kaza İnceleme

Bulgu: Kaza İnceleme Kodununun 14.1 maddesine göre, çok ciddi deniz kazalarına ilişkin nihai raporun IMO'ya iletilmesi yükümlülüğü bulunmaktadır. GISIS sistemine göre Türk Bayraklı gemilerde 2013 yılından bu yana yaşanan 13 çok ciddi kazanın 3 tanesine ilişkin nihai raporun IMO'ya bildirildiği görülmektedir. Diğer çok ciddi kazalara ilişkin raporlar IMO'ya henüz sunulamamıştır (örneğin 2014 yılındaki TİBİL gemisi patlama, 2016 yılında MURAT HACİBEKİROĞLU II gemisi batma vs.). (Referans: III Kod paragraf 41, Kaza İnceleme Kodu Bölüm 2 Kural 14.1)

Bulgu: Kaza inceleme görevlileri temel eğitimlerini yurt dışı eğitim programları vasıtası ile almış olsalar da eğitici olarak kişilerin İdare tarafından belirlenmemiş olması nedeniyle tazeleme eğitimlerinin sürekliliğinin sağlanamadığı anlaşılmaktadır. Deniz kazalarını araştırma için görevlendirilmiş 4 personelden 3 tanesinin denizcilik alanında tecrübesi bulunmakta olduğu, 1 personelin ise denizciliğe ilişkin geçmişi olmadığı görülmektedir. Ayrıca, diğer ülkelerle yapılan kıyaslamalarda deniz kazalarının araştırılması ve incelenmesinde 4 personelin yeterli olmayabileceği (Almanya örneği-7 personel) değerlendirilebilir. (Referans: III Kod paragraf 38, 39)

4.5.2.5 Değerlendirme ve Gözden Geçirme

Bulgu: 2014/1 raporundan sonra PERGE'ye ilişkin rapor yayımlanmamıştır. IMO-PERGE sistemi çalışmamaktadır. Üye Devlet olarak kapasite ve performansın değerlendirme, gözden geçirme ve geliştirmesine yönelik uygulama yapılmamaktadır. (Referans: III Kod paragraf 51)

4.6 Bulgu ve Gözlemlere Yönelik Düzeltici Faaliyet Önerileri

Çalışmanın 2 ve 3. Bölümündeki değerlendirmelere göre belirlenen III Kod'a göre IMSAS denetimleri açısından odak alanların belirlenmesi ve 4. Bölümde 2013 VIMSAS nihai raporu, PERGE hedefleri ve III Kod hükümlerine göre üç ayrı yöntemle yapılan değerlendirme sonucunda 4.5 numaralı kısımda toparlanan bulgu ve gözlemler tez çalışmasının hedefi doğrultusunda en önemli çıktılar olmuştur. Bu sonuç ise, söz konusu bulgu ve gözlemlerin giderilmesine ilişkin düzeltici faaliyetler yapılması gerekliliğini doğurmaktadır. Bu bağlamda bulgulara ve gözlemlere yönelik neler yapılabileceğine ilişkin değerlendirme ve öneriler sunmak uygun olacaktır. Bir önceki kısımda, 8 konu başlığı altında sunulmuş olan toplam 20 muhtemel eksikliğe yönelik değerlendirme ve bu eksikliklerin giderilmesine ilişkin düzeltici faaliyetler 8 madde ve başlık altında toplanarak aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

1- Strateji: Strateji ile ilgili hükümler III Kod'un tavsiye niteliğindeki hükümleridir ve denetimlerde bu hususlara ilişkin tespit edilen eksiklikler bulgu olarak değil gözlem olarak kayıt altına alınmaktadır. Ancak, strateji konusu III Kod'un ve zorunlu IMO enstrümanlarının uygulanması hususunda bir rehber ve başlangıç noktası olarak değerlendirilebileceğinden, etkin bir stratejinin belirlenmesinin oldukça önemli olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda öncelikle, Bakanlık Genelgesi ile 2013 VIMSAS denetimi öncesinde çıkarılmış olan IMO stratejisinin ve 2010 yılındaki Başbakanlık Genelgesi ile çıkarılan Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisinin gözden geçirilerek mevcut güncellemelere uygun olarak yeniden belirlenmesi gerekmektedir. Tüm ilgili kuruluşları kapsayıcı şekilde ve detaylı bir yeni stratejinin belirlenmesinin tüm kuruluşlarda farkındalığı artıracak değerlendirilmektedir. Bakanlığımızın mevcut IMO stratejisine göre uygulanmasında aksaklık yaşanan hedeflerin bulunması, stratejinin işlevsel uygulanmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Gerçekleştirilemeyen hedeflere ilişkin

kapsamlı bir değerlendirme yapılarak, düzeltici faaliyetlerin belirlenmesi veya gerçekleştirilebilir hedefler konularak stratejinin güncellenmesi ihtiyacının doğduğu düşünülmektedir. DKK çalışmaları ile ilgili olarak ise, IMO enstrümanlarının uygulanmasına yönelik komite ve çalışma gruplarının etkin ve sürekli olarak oluşturulmasına yönelik adımlar atılması veya bu hususta koordinasyonu sağlama adına, diğer kurum temsilcilerinin yazışma ve çalışma gruplarına katılım gerçekleştirilmesi için yönlendirmede bulunulmasının sağlanması ihtiyacının bulunduğu değerlendirilmektedir.

2- Mevzuat: IMSAS kapsamındaki zorunlu IMO enstrümanları, yani SOLAS, MARPOL, LOADLINE, TONNAGE, STCW ve COLREG sözleşmeleri kabul edildikleri tarihlerde Türk mevzuatında kanun olarak yerini almıştır. Ancak, söz konusu sözleşmelerin teknik eklerine getirilen değişiklikler, sözleşmelerin uygun bulma kanunlarına göre Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe girmektedir. Sık sık değişikliğe uğrayan teknik eklere ilişkin değişikliklerin ulusal mevzuatımızdaki yerini alması sürecinde yaşanan aksaklıkların giderilmesi, bu teknik eklerdeki değişikliklerin İdare tarafından uygulanmasının sağlanması açısından yasal dayanak olarak mecburi bir ihtiyaçtır. Zımnî kabul prosedürüne göre uluslararası alanda değişikliklere taraf olunmaktadır. Her ne kadar değişikliklerin pratikte RO'lar ve İdare tarafından Türk Bayraklı gemiler için uygulanması sağlanıyor olsa da bu değişikliklerin uygulanması hususunda yasal dayanak bulunmamakta, kurallar hem uygulayan hem uygulatanlarca İngilizce dilinde takip edilmekte ve yapılması gereken bazı ikincil mevzuat düzenlemelerinde aksaklıklar yaşanmasına sebep olmaktadır. Değişikliklerden uygun görülenlerin ulusal mevzuata aktarılması sürecinde Bakanlığımız öncelikli sorumluluk sahibidir. Değişikliklerin takibi, incelenmesi, değerlendirilmesi, tercümesi ve kanunlaşma yolunda onay sürecine gönderilmesi işleri Bakanlığımızca yapılması gerekmektedir. Bu sürecin işletilememesinin önündeki sebepler, bu işe yönelik işleyen bir sistemin kurulmaması, personel eksikliği ve yönetim değişiklikleri sonucu bu işlerin takibinin yapılamaması olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, teknik eklere getirilen değişikliklerin iç hukuka aktarılması işlerine yönelik etkin işleyen bir birim kurulması, yeterli sayıda personelin bu görev için ayrılması, ilgili teknik birimlerde söz konusu süreç için sorumluların belirlenmesi ve sistemin işler duruma getirilmesi gerekliliği görülmektedir. Sözleşmeler kapsamında yeni kabul edilen kurallar, kabul edildikten iki sene sonra yürürlüğe girmekte olup, bu iki senelik sürenin bu amaçla en etkin

şekilde kullanılması ve en azından Bakanlar Kuruluna gönderilme sürecinin başlatılmasının sağlanması gerekmektedir.

3- Bilgi Paylaşımı/İletimi: III Kod'un bilgi paylaşımı/iletimi hükmüne göre Üye Devlet, stratejisini ve ulusal mevzuatına ilişkin tüm bilgileri ilgili tüm taraflara bildirmelidir. Esasen, strateji ve ulusal mevzuata ilişkin bilgiler Resmi Gazete ve Bakanlığımız internet sitesi yoluyla ilgili taraflara bildirimtedir. IMO'ya ilişkin mevzuat kapsamında ise uygulama talimatları, ortak yorumlar, rehberler ve kural güncellemelerine ilişkin bilgilerin yayımlanması için Bakanlığımız internet sitesinde alan oluşturulmuştur. Ancak bunlara ilişkin güncellemelerin yapılmadığına ilişkin uygulama bölümünde değinilen bulgular bulunması bilgi iletimi konusunda aksaklıklar yaşandığını göstermektedir. Ayrıca 2014'de alınan IMO mevzuatının internetten yayımlanması, IMO enstrümanları ve ilgili mevzuat konusunda yayın/kitap oluşturulması, DİDGM koordinasyonunda bilgi işlem yardımı ile haber ve duyuruların tüm ilgililere ve sektöre bildirilmesi için e-posta abonelik sistemi kurulması gibi olumlu kararların hayata geçirilememiş olması ilgili tüm taraflara etkin bilgi aktarımının sağlanması açısından olumsuzluk yaratmaktadır. Yukarıda belirtilen 2014 kararlarına ilişkin güncelleme çalışmalarının başlatılmasının oldukça faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, IMO'ya yapılan bildirimler ile ilgili olarak GISIS sisteminin etkin kullanımının sağlandığı anlaşılmaktadır. Ancak bu alandaki bulguda değinildiği üzere tüm IMO sözleşmelerinde ilgili hükmü bulunan yeterli sayıda sertifika örneklerinin GISIS'e yüklenmesi hususunun yerine getirilmesi önem arz etmektedir. Bu bağlamda, öncelikle Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliğinin ilgili hükmüne göre sertifika formatlarının Türkçe ve İngilizce dilinde oluşturulması çalışmasının tamamlanması gerekmekte olup, ilgili bildirim ise GISIS vasıtasıyla bu çalışmanın sonrasında yapılması önerilmektedir.

4- Uygulama: Uluslararası sözleşmelerde İdarenin takdirine bırakılan hususlar, ortak yorumlar, çeşitli IMO sirküler ve rehberleri, MSC ve MEPC kararları gibi kural ve düzenlemelere ilişkin 2013 VIMSAS denetimlerine kısa bir süre kala yayımlanan uygulama talimatları VIMSAS denetimi sonrasındaki süreçte kısa bir süre daha yayımlanmaya devam etmiş ancak 2014 yılı sonrasındaki süreçte uygulanmamaya başlamıştır. Bu durum IMO

mevzuatının takibi, getirilen değişikliklerin zamanında uygulamaya konulması, denizcilik şirketlerinin ve RO'ların IMO uygulamalarına ilişkin yönlendirilmelerinin doğru şekilde sağlanması hususlarında aksaklıklara neden olmaktadır. Hatta, bazı uluslararası sözleşmelerin ulusal mevzuatta yer alması gereken uygulamalarına yönelik bir çalışma bulunmaması, buna ilişkin takip mekanizmasının ve sorumluluk atamasının yapılmaması bazı uygulamarda karışıklıklara sebebiyet verebilmektedir. Bu nedenle, bu alana ilişkin bulgularda da örnekleri verildiği üzere (ortak yorumların güncellenmesi, muafiyet ve eşdeğer uygulamalar hakkında talimatın geçerliliğini yitirmiş olması gibi), güncellenmesi gereken uygulama talimatlarının güncellenmesi, geçerliliğini yitirmiş olanların kaldırılması, geçen 4 yıllık süredeki IMO kararları, sirküleri ve rehberleri doğrultusunda yayımlanması gereken talimatların yayımlanarak ilgililere duyurulması ve bu konuda devamlılığın sağlanması hususunda gerekli sistemin oluşturulması, her teknik birimde söz konusu işlerin takibi için görev dağılımının belirlenmesi önerilmektedir. Ayrıca, zorunlu IMO enstrümanlarının uygulanmasında ikincil mevzuata veya kapsamlı talimata gerek duyulacak alanların belirlenmesine yönelik (MARPOL EK-I örneği) bir gözden geçirme ve değerlendirme yapılmalıdır.

5- Yetki Devri: 2017 yılı içerisinde yapılan yeni protokoller ile uluslararası sefer yapan bütün gemilere yönelik sorvey ve belgelendirme işlemleri ile ulusal sefer yapan gemilere yönelik sorvey işlerinin tamamına yakını RO'lara devredilmiştir. İdare adına yetkilendirilmiş 8 tane klas kuruluşu bulunmaktadır. Bu nedenle, Türk Bayraklı gemilerde ulusal ve uluslararası kuralların uygulanması hususundaki etkinlik, yeterlik ve performansın İdare tarafından sürekli kontrol altında tutulması ve RO'lara yönelik gemi ve ofis denetimlerinin de etkili şekilde yapılması büyük önem arz etmektedir. Ancak, RO'lara yönelik sürekli ve etkin bir gözetim ve denetim programının uygulanması hususunda bir veya iki personelin görevlendirilmesi, Türk Bayraklı gemilerde RO'ların yaptıkları işlerin sürekli takibi açısından bir dezavantaj yaratmakta olup etkin ve sürekli gözetim programının uygulanması hususunda yetersizliğe sebep olmaktadır. Bazı Avrupa Birliği ülkelerinde, örneğin Danimarka'da RO'lar ile ilişkiler ve RO'ların gözetimi ve denetiminden sorumlu birimler kurulmuş olduğu bilinmektedir. Önemli sayıda gemisi ve çok sayıda RO'su bulunan Türk Bayrağı için sadece RO'ların sürekli ve etkin gözetimi ve denetimi konusunda uzmanlaşmış bir birim kurulması hem RO'ların ve dolayısıyla

İdarenin gemilerimize verdiği hizmetin kalitesini artıracak hem de etkin bir kontrol ve denetim mekanizmasının kurulmasını sağlayacaktır.

Ayrıca, Türkiye'ye uğrak yapmayan gemilerimizde RO'ların uygulamalarına yönelik denetim yapılamamasına yönelik olarak, yurt dışında seçilecek bazı gemilere İdare sörveyörü/denetçisinin program dışı denetimler kapsamında gönderilmesi uygulamasının başlatılmasının, RO uygulamalarına yönelik denetimlerin kapsamının genişletilmesi açısından fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

RO'lara bilgi akışının gerektiği şekilde yapılması, Türk Bayraklı gemilerde İdarenin kurallarının dünyanın her tarafındaki sörveyler vasıtasıyla sağlanması hususunda önemli bir araçtır. Bu bilgi akışının gerektiği şekilde sağlanmasına ilişkin sorunun ise "uygulama" kısmında getirilen önerilerin hayata geçirilmesi sonucunda çözüme kavuşacağı değerlendirilmektedir.

6- Bayrak Devleti Sörveyörleri: Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik ile belirlenen denetim görevlilerinde aranacak şartların III Kod'un 29.1, 29.2, 30 ve 31 numaralı hükümlerine uygun olarak belirlenmiş olduğu görülmektedir. Yani, güverte sınıfı denetim görevlileri için STCW II/2 ve makine sınıfı denetim görevlileri için STCW III/2 yönetim seviyesinde yeterlilik belgesi ve 3 yıllık deniz hizmeti şartı aranmaktadır. Ancak 2011 yılında getirilen değişikliklere göre aranan bu şartların bu tarihten sonra denetim görevlisi yapılması amacıyla istihdam edilen personelden aranmamış olması, 3 yıldan az süreli deniz hizmeti olan ve STCW II/1 ve III/1 yeterliliğine sahip denetim görevlilerinin istihdam edilerek Bayrak Devleti sörveyörü olarak görev alması bir uygunsuzluk yaratmaktadır. Buna rağmen, III Kod'un 30 ve 31 numaralı hükümlerinin, yani geçmiş iş tecrübe süresinin tavsiye niteliğinde olması, tecrübe eksikliğinin uygun bir saha eğitimi ile giderilebileceğinin 34 numaralı hükümde belirtilmiş olmasına dikkat edilmelidir. Ayrıca, 29.3 numaralı hükme göre ise, 29.1 numaralı madde yerine alternatif olabilecek "29.1, 29.2 ve 32 numaralı hükümlerine göre istenen standartlara ulaşılmasını sağlayacak resmi bir eğitim programı ile sörveyör olarak akredite edilmesi" ifadesi yer almaktadır. Bu referansa dayanarak, ilgili Yönetmelikte Bayrak Devleti sörveyörleri için belirlenmiş çalışma süresi ve yönetim seviyesinde STCW sertifikası şartlarının

değiştirilmesine yönelik çalışmanın yapılması ve gerçek durumla Yönetmeliğin uyumlu hale getirilmesi önerilmektedir. Bununla birlikte, III Kod'un alternatif hükmünün karşılanması ve Bayrak Devleti sörveyörlerimizin III Kod'da ifade edilen gerekli bilgi ve tecrübe birikimine eşit standarda ulaşmasını sağlamak amacıyla kapsamlı bir sörveyör programına tabi tutulmaları ve akredite edilmeleri gerekmektedir. Bu amaçla, eğitim programı ve mevzuat konusunda kapsamlı çalışmanın yapılarak uygulamaya konulması, hem III Kod'un gereklerinin sağlanması ve hem de Yönetmeliğe uygun Bayrak Devleti sörveyörü istihdamının sağlanması açısından oldukça önemlidir.

7- Kaza İnceleme: Çok ciddi kaza inceleme raporlarının Kaza İnceleme Kodu kapsamında IMO'ya gönderilmesi konusunda aksaklıklar yaşanmasının sebeplerinin raporların tercüme sürecinde yaşanan zorluklar ve yeterli personel istihdamının sağlanmaması olduğu değerlendirilebilir. Bu husula ilgili olarak, Avrupa Birliği ülkelerinde deniz kazalarını araştırma inceleme birimlerinin kaç kişiden oluştuğuna yönelik karşılaştırmalı çalışma yapılarak (Almanya örneği 7 kişi), nitelikli kaza inceleme görevlilerinin sayılarının artırılması yönünde bir çalışma başlatılması önerilmektedir. Bununla birlikte, kaza incelemeye ilişkin eğitimlerinin sadece yurt dışı eğitimlerle sınırlı oluşu ve tazeleme eğitimlerinin sürekliliğinin sağlanamaması sorununa yönelik olarak, İdare içerisinden kaza inceleme konusunda eğitici olabilecek en az bir personelin kapsamlı eğitici eğitimleri alması yoluyla görevlendirilmesi ve STEP kapsamında mevcut durumda uygulanmayan kaza inceleme eğitim başlığının aktif hale getirilmesi ihtiyacı bulunduğu değerlendirilmektedir.

8- Değerlendirme ve Gözden Geçirme: 2013 VIMSAS denetiminde örnek bir olumlu uygulama olarak kaydedilen PERGE sisteminin 2014 yılından itibaren işlerliğini yitirmiş olması tez çalışması kapsamında tespit edilen eksikliklerin bir çoğunun oluşmasında veya önlenememesinde bir sebep olarak gösterilebilir. III Kod'un önemli hükümlerinden olan değerlendirme ve gözden geçirme hükmünü en doğru şekilde karşılayabilecek olan PERGE sisteminin III Kod'a ve mevcut şartlara göre güncellenerek, 2022 IMSAS denetimlerine yönelik hazırlıkları, eksikliklere yönelik düzeltici ve önleyici faaliyetleri de barındıracak yeni hedefler doğrultusunda tekrar işletilmeye başlatılması önerilmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz emniyetinin sağlanması, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi küresel bir hedef olarak ancak tüm Üye Devletlerin yükümlülük ve sorumluluklarını tam olarak yerine getirmeleri ile mümkündür. Bu nedenle IMSAS denetimleri, IMO'ya Üye Devletlerin uluslararası zorunlu enstrümanlara hangi ölçüde uyduğunun ve uluslararası kural ve standartların etkinliğinin kontrolü için hem kural düzenleyici olarak IMO açısından, hem de kuralları uygulamakla yükümlü olan Üye Devletler açısından büyük önem arz eden bir konu haline gelmiştir.

IMSAS denetimleri, Üye Devletlerin uluslararası kural ve standartları uygulamadaki performansını belirlemeye yardımcı olmakta ve Üye Devletlerin kapasitesinin geliştirilmesi açısından katkı sağlamaktadır. Türkiye'nin önündeki 2022 IMSAS denetimi, temiz denizlerde emniyetli denizcilik politikasını benimseyen ve en üst seviyede uygulamaya çalışan ülkemiz ve Bakanlığımız açısından önem taşımakla birlikte, IMSAS'a giden yolda yapılması gereken hazırlıklar, kapasite ve kabiliyet yönünden öz değerlendirme ve aksayan hususlar açısından düzeltici ve önleyici faaliyetlerin uygulanarak IMO stratejimiz ile belirlenen hedeflere ulaşılmasını sağlamak açısından ayrıca değer taşımaktadır.

Bu bağlamda, tez çalışmasının amacı doğrultusunda, hem IMSAS ve IMSAS'ın temelini oluşturan III Kod incelemesi yapılmış hem de ülkemizin IMO enstrümanlarını uygulama noktasında hangi durumda olduğu ile ilgili bir öz değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır. Özellikle çalışmanın 3. Bölümünde geçmiş denetimlere ilişkin sonuçların analizlerinin değerlendirilmesiyle, IMSAS hazırlıkları yolunda öncelikli olarak Ortak Alanlar ve Bayrak Devletleri alanlarına öncelik ve ağırlık verilmesi sonucuna ulaşılmıştır. Bu alanlar içerisinde detaylandırılan değerlendirilme sonucunda ise Ortak Alanlar için "strateji", "mevzuat" ve "bilgi paylaşımı/iletimi", Bayrak Devletleri için "uygulama", "yürütme", "Bayrak Devleti sörveyörleri", "yetki devri" ve "kaza inceleme" konu başlıklarının üzerinde özellikle durulması gerektiği sonucu ortaya çıkmıştır.

3. bölümde elde edilen sonuçlara dayanılarak, 4. bölümde yapılan Türkiye açısından öz değerlendirme çalışması öncelikle 2013 VIMSAS nihai raporu sonuçları, sonra PERGE sistemi hedeflerine ve son olarak da “IMSAS Denetçi El Kitabı”nda denetçiler için bir kontrol listesi özelliğinde olan “III Kod hükümlerine göre alanların değerlendirilmesi için onay endeksi”nin uygulanması yöntemleri kullanılarak yapılmıştır. 3. Bölümdeki sonuçlara göre odak konu başlıkları üzerinde özellikle durularak çalışmanın etkinliğinin artırılması hedeflenmiştir. Yapılan değerlendirmeler ile mevcut durumdaki eksikliklere işaret edilmiş olmakla birlikte IMSAS denetimin kapsamında karşılaşılabilecek sorular ve incelenebilecek konular gösterilmeye çalışılmış ve olumlu hususlara yönelik de incelemeler kaydedilmiştir. Yapılan değerlendirmelerin en önemli çıktısı olarak 4. Bölümün sonunda III Kod ve ilgili zorunlu IMO enstrümanlarının hükümleri referans gösterilerek yer verilen 12 adet bulgu ve 8 adet gözleme yer verilmiştir. Bu noktada, çalışmanın 3.1 numaralı alt başlığında yer verilen geçmiş denetimlerdeki bulguların nitelikleri ile Türkiye açısından mevcut durum değerlendirmesi sonucu ortaya konan bulgu ve gözlemlerin birbirleriyle büyük oranda örtüşüyor olmasına özellikle dikkat edilmelidir. Buna göre, 4. Bölümün sonunda önerilen düzeltici faaliyetlerin uygulanmaması halinde 2022 IMSAS denetimlerinde söz konusu bulguların tespit edilmesinin oldukça muhtemel olduğu sonucu ortaya çıkabilir.

Bu açıdan yapılan değerlendirme, 2022 IMSAS denetimlerine hazırlıklarımız kapsamında bu çalışmada önerilen düzeltici faaliyetlerin uygulanmasının, iyi bir denetim geçirmemiz açısından oldukça faydalı olacağı sonucunu ortaya çıkarabilir. Ancak; çalışmada tespit edilen eksiklikler tüm açıklarımızın bunlar olduğu sonucunu ortaya koymaz. Ayrıca, sağlıklı işleyen bir sistem tesis edilmediği sürece 2022’ye kadar olan dönemde tez kapsamında tespit edilen bulgu ve gözlemlere yenilerinin eklenebileceği gerçeği göz ardı edilmemelidir. IMSAS denetimlerinin esas hedefinin, denetimler vasıtası ile Üye Devletlerin sorumluluk ve yükümlülüklerini yerine getirme hususunda yardımcı olmak ve kapasite ve kabiliyetin artırılmasını sağlamak olduğu unutulmamalıdır. Bu görüşler doğrultusunda ise, nihai hedefin denetimlerden az veya sıfır eksiklikle çıkmak hedefiyle hareket etmekten ziyade, III Kod rehber alınmak suretiyle sağlam temeller üzerine kurulmuş bir sistem kurarak uluslararası sorumluluk

ve yükümlülüklerimizi tam anlamıyla yerine getirmek üzere neler yapılması gerektiği üzerine bazı öneriler sunulmaktadır:

1- Sistem Kurulmasına Yönelik Yönetmelik Çalışması: III Kod'un ülkemiz şartları açısından yorumlanarak, bu kodu temel alan bir "IMO Enstrümanlarının Uygulanması Kodunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik" çalışması yapılmalı, bu Yönetmelik ile yorumlanan III Kod hükümleri detaylandırılarak uzun vadede sağlam bir sistemin oturtulmasını sağlayacak faaliyetler Yönetmeliğe dayanılarak uygulamaya konulmalıdır.

Ayrıca, kapsamlı ve kapsayıcı yeni bir IMO Stratejisi çalışması yapılmalı, gerçekleştirilebilir hedefler konulmalı, bir önceki stratejide gerçekleştirilemeyen hedeflerin sebep analizleri doğru şekilde yapılarak, gerekli düzeltici ve önleyici faaliyetler uygulanmalıdır.

Bununla birlikte, PERGE sisteminin işler hale getirilerek kurulacak olan yeni sistemin değerlendirme ve gözden geçirme uygulamaları ve performans takibi ile devamlılığının sağlanması büyük önem arz etmektedir.

2- Sistemin İşlerliğini Sağlayacak Birimlerin Kurulması ve Çalışmaya Başlaması: Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün ortaklaşa yapacağı bir çalışma neticesinde ve koordinesi Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğünde olmak üzere uluslararası sözleşmelere getirilen değişikliklerin ulusal mevzuatımıza aktarılmasına yönelik ve sadece bu işle ilgilenecek en az 3 yetkin uzman ve 1 mütercimden oluşacak bir birim oluşturulmalı (iş yüküne göre ilk etap için bu sayı artırılabilir) ve düzeltici faaliyetlerin uygulanmasına bir an önce başlanmalıdır. 5.1 numaralı tabloda bu kapsamda ulusal mevzuat oluşturulması gereken uluslararası sözleşme eki değişiklikleri gösterilmektedir.

Tablo 5.1 Sözcüşme eki değişiklikleri kapsamında oluşturulması gereken mevzuat

SOLAS 74/78	1981, 1983, 1988, 1989/1990, 1991/1992, 1994/1995, 1996/1998, 1999/2000, 2001/2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 değişiklikleri
MARPOL 73/78/97	1989/1991, 1992/1997, 1999, 2000/2001, 2003/2004, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 değişiklikleri
STCW 78	2010 Manila, 2014, 2015, 2016 değişiklikleri
LOADLINE 66/88	2012, 2013, 2014 değişiklikleri
TONNAGE 1969	2013 değişiklikleri
COLREG 72	2013 değişiklikleri

Deniz ve İçşular Düzenleme Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulmuş olan Uluslararası Sözcüşmeler Birimi koordinesinde ve 2018/1 sayılı Uygulama Talimatı doğrultusunda, Deniz ve İçşular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüklerinin ilgili birimlerinin ortak çalışmaları ile, 2014'ten günümüze yayımlanmış IMO sirküler, rehber, ortak yorum ve İdarenin takdirine bırakılan hususların değerlendirmesi yapılmalı ve bundan sonraki ilgili düzenlemelerin takibi düzenli olarak gerçekleştirilmeli, bu yolla hem Türk Bayraklı gemilerimizi ve dolayısıyla armatör şirketleri hem de İdare adına kuralları uygulatan RO'ları doğru olarak ve zamanında yönlendirme hususunda aksamaların önüne geçilmelidir. Söz konusu "Uluslararası Sözcüşmeler Birimi"nin etkin çalışmaya başlatılması ve sorumluluklarının ve önceliklerinin belirlenmesi bu hususun yerine getirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

Ayrıca, RO'ların sürekli ve etkin gözetimi ve denetimi kapsamında en az 3 yetkin uzmandan oluşan bir birim oluşturulmalı, RO'larla tüm iletişim ve etkileşim bu birim üzerinden sağlanmalıdır. RO'ların denetimleri de yine bu birim uzmanlarınca gerçekleştirilmeli ve RO

denetimleri konusunda uzman bir ekip kurulması bu yolla sağlanmalıdır. RO'ların denetimi ve gözetimi hususunda sistematik bir yapı oluşturulmalı eğer gerek duyulursa bu konu üzerine bir rehber oluşturma çalışması yapılmalıdır. 9-10 Nisan tarihli RO'ların Gözetimi Eğitim Programı kapsamındaki 5 numaralı EMSA dokümanında açıklanan İsveç örneğinin¹ bu konuda örnek olarak alınması uygun olacaktır.

3- İkincil Mevzuat Çalışmalarının Yapılması: MARPOL EK-I'in ulusal sefer yapan gemilerimize uygulanmasına dair herhangi bir çalışmamız ve/veya ikincil mevzuatımızın olmayışı, sefer bölgesi gözetmeksizin tüm gemilere uygulanan MARPOL EK-I'in tam olarak uygulanamamasına sebep olmakta, kabotaj hattında çalışan gemilerimizin hangi MARPOL EK-I kurallarına uygun olarak sörfeye ve denetim tabi tutulacağı hususunda karışıklıklar yaşanmaktadır. Buna göre; "MARPOL EK-I'in Ulusal Sefer Yapan Gemilere Uygulanmasına Dair Yönetmelik" çalışması bir an önce yapılmalı, ulusal sefer yapan gemilerde söz konusu gereklerin hangi ölçüde uygulanacağına dair kurallar bütünü İdare tarafından belirlenmelidir.

Ayrıca, "Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesine Dair Yönetmelik" kapsamında yer alan Bayrak Devleti Sörveyörlerinin sahip olması gereken minimum yeterliliklerin güncel duruma uygun hale getirilmesine yönelik yönetmelik değişiklik çalışmaları yapılmalı, güncel duruma uygun hale getirildikten sonra III Koda uyum açısından gerekli olacak sörveyör akreditasyon programına dair klas kuruluşları ile işbirliği yapılarak, klas kuruluşlarının sörveyörlerine uyguladığı akreditasyon sistemine benzer bir sistem kurulmalı ve bu yolla sistemli ve sürekli bir şekilde Bayrak Devleti sörveyörlerinin yetkinliği sağlanmalıdır. Bu hususta klas kuruluşlarından hem elektronik sistem altyapısı hem de teorik ve pratik eğitim içerikleri hakkında destek talep edilmelidir.

Bu üç ana başlık altında önerilerin ve diğer düzeltici faaliyetlerin uygulanmasına yönelik iş planının ise 5.2 numaralı tabloya göre 2021 yılı Ocak ayına kadar tamamlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

¹ <http://emsa.europa.eu/bcsea-project/345-black-caspian-sea-component-1/3257-training-on-monitoring-of-recognised-organisations-3257.html>

Tablo 5.2 Önerilerin uygulanmasına yönelik tavsiye edilen iş planı

İş/Zaman	Temmuz- Ekim 18	Ekim- Aralık 18	Ocak- Mart 19	Nisan- Temmuz 19	Temmuz- Ekim 19	Ekim Aralık 19	Ocak- Mart 20	Nisan- Temmuz 20	Temmuz- Ekim 20	Ekim- Aralık 20
III Kod'un Uygulanması Yönetmeliğinin Çıkarılması	X	X								
Yeni IMO Stratejisinin Oluşturulması	X	X								
PERGE Sisteminin Çalıştırılması	X	X								
Birimlerin Kurulması ve Çalışmaya Başlaması	X	X								
Sözleşme Ekleri Değişiklikleri Kapsamında Mevzuat Oluşturulması			X	X	X	X	X	X		
IMO Karar, Sirküler, Yorum ve Rehberlerinin Değerlendirilerek Eksik Talimatların Yayınlanması		X	X	X						
MARPOL EK-1'in Ulusal Gemilere Uygulanması Yönetmeliğinin Çıkarılması	X	X								
Gemilerin Genel Denetimi Ve Belgelendirilmesine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması	X									
Bayrak Devleti Sörveyör Akreditasyon Programının Tesisi		X	X	X						
Tüm IMO Mevzuatının Kitap Olarak Veya İnternet Üzerinden Yayınlanması, E-posta Abonelik Sisteminin Kurularak İlgili Taraflar İçin Anlık Bilgilendirme Sağlanması									X	X
Eksik Kaza İnceleme Raporlarının ve Sertifika Suretlerinin IMO'ya Bildirilmesi	X	X	X							

Bu bağlamda, bu tez çalışması, Türkiye'nin 2022 denetim hazırlıkları için bir kaynak, başarılı bir IMSAS denetimi geçirilmesi açısından bir alt yapı çalışması, denizcilik idaremizin kabiliyet ve performansının geliştirilmesi ve kapasite artırımına yönelik bir çalışma ve bir denetim provası olarak değerlendirilebilir. Tez kapsamında yapılan değerlendirmeler ve getirilen önerilerin hem Türkiye'nin 2022 IMSAS denetimlerine hazırlık kapsamında uygulanması gerekli olan düzeltici ve önleyici faaliyetler için yol göstereceği hem de Üye Devlet olarak uluslararası sorumluluk ve yükümlülüklerin tam anlamıyla yerine getirilmesi yolunda idari gelişime katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bu vesile ile, denizcilik idaremizin prestijinin uluslararası alanda yükselmesi, bu prestij ile Türk Bayrağına olan ilginin ve güvenin artması, IMO nezdinde söz sahibi bir Üye Devlet olma yolunda gelişim gösterilmesi, liman devleti denetimlerinde Türk Bayraklı gemilere uygulanan denetim rejimi kolaylığının devamı, denizcilik idaremizin IMO standartlarına uygunluğunun sistematik ve devamlı olarak sağlanması gibi pozitif etkilerin elde edilmesi beklenmektedir.

KAYNAKLAR

BARCHUE, L.D. (2005), “Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme”, Seminer, 17-19 Ekim 2005, Dünya Denizcilik Üniversitesi, Malmö

DONG, M.S. (2010), “A comparative study on the effective implementation of the mandatory IMO member state audit scheme : a case study of the Republic of Korea”, Dünya Denizcilik Üniversitesi Tezleri, 30 Ağustos 2010, Malmö

GULKAYA YILMAZ, S. (2014) “Uluslararası Denizcilik Örgütü Gönüllü Üye Devlet Denetim Programının (VIMSAS) ve Uygulamalarının İncelenmesi”, Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ekim 2014, Ankara

IMO (2017), “IMSAS Progress report on the implementation of the audit scheme”, Genel Kurul 30. Oturum Dokümanları, A/30/8, 15 Eylül 2017, Londra

IMO (2017), “Strategic Plan For The Organization For The Six-Year Period 2018 to 2023”, Genel Kurul Kararları, A 30/Res.1110, 8 Aralık 2017, Londra

IMO (2017), “2017 Non-Exhaustive List Of Obligations Under Instruments Relevant To The IMO Instruments Implementation Code (III Code)”, 6 Aralık 2017, Londra

IMO (2017), “IMO Member State Audit Scheme – Consolidated Audit Summary Report (CASR)”, 4 Eylül 2017, Londra

IMO (2016), “Analysis Of Consolidated Audit Summary Reports”, III Alt Komitesi Toplantı Dokümanları, 13 Mayıs 2016, Londra

IMO (2013), “IMO Instruments Implementation Code (III Code)”, Genel Kurul Kararları, A 28/Res.1070, 10 Aralık 2013, Londra

IMO (2013), “Transition From The Voluntary IMO Member State Audit Scheme to the IMO Member State Audit Scheme” Genel Kurul Kararları, A 28/Res. 1068, 4 Aralık 2013, Londra

IMO (2013), “Framework And Procedures For The IMO Member State Audit Scheme”, Genel Kurul Kararları, A 28/Res. 1067, 4 Aralık 2013, Londra

IMO (2013), “Auditor’s Manual for the IMO Member State Audit Scheme”, 3425 Numaralı IMO Sirküleri, 4 Aralık 2013, Londra

KARAPINAR, N. (2015), “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar”, Doğal Kay. Ve Eko. Bült. (2015) 20, 13-21

KIM, S.H. (2017), “Developing key performance indicators for IMO member states in the context of IMO member state audit scheme”, Dünya Denizcilik Üniversitesi Tezleri, 11 Mayıs 2017, Malmö

KIM, Y.M (2006), “Implementation of IMO MAS”, Korea maritime journal

MANSELL, J. N. (2009), “Flag state responsibility: historical development and contemporary issues, Springer Science & Business Media

İnternet Adresleri

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

<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/AuditScheme.aspx>

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf

www.didgm.gov.tr

www.kaik.gov.tr

www.mevzuat.gov.tr

<https://gisis.imo.org>

imo.udhb.gov.tr

<https://rulecheck.emsa.europa.eu>

<http://emsa.europa.eu/bcsea-project/345-black-caspian-sea-component-1/3257-training-on-monitoring-of-recognised-organisations-3257.html>

ÖZGEÇMİŞ

Adı : Engin
Soyadı : ESENLİ
Doğum Tarihi : 13/03/1987
Doğum Yeri : Turhal
Lise : 2001- 2005, Maltepe Askeri Lisesi
Lisans : 2006- 2010, Karadeniz Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı Mühendisliği
Çalıştığı Kurum : 2015- devam ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı