

**AVRUPA BİRLİĞİ'NİN DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ POLİTİKASI
VE ULUSLARARASI HUKUKUN İNCELENEREK TÜRKİYE'NİN
MEVCUT DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ POLİTİKASI İLE
MUKAYESESİ**

Özlem MULUN AKPINAR

AVRUPA BİRLİĞİ UZMANLIK TEZİ

**Bu uzmanlık tezinde öne sürülen fikirler eserin yazarına aittir;
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın görüşlerini yansıtmaz.**

Ağustos-2014

TEZ JÜRİSİ

Danışman ve Tez Jürisi Üyelerinin İmza Sayfası

Özlem MULUN AKPINAR tarafından hazırlanan “Avrupa Birliği’nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye’nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi” adlı bu tezin AB Uzmanlık Tezi olarak uygun olduğunu onaylıyorum.

Dr. Özkan POYRAZ
Müsteşar Yardımcısı V.

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği / oy çokluğu ile AB Uzmanlık Tezi olarak kabul edilmiştir.

Adı ve Soyadı

İmzası

Başkan :

Üye :

Üye :

Üye :

Üye :

Tarih :/...../.....

Bu tez, Ulaştırma Bakanlığı AB Uzman Yardımcılarının Uzmanlık Tezlerini hazırlarken uyacakları AB Uzmanlığı Tez Hazırlama Yönergesi ile belirlenen kurallara uygundur.

TEŞEKKÜR

Tez sürecimde bana danıőmanlık yapan Műsteőar Yardımcımız Sayın Dr. Őzkan Poyraz'a, tezimi yazdıđım sűre boyunca gŐrűşmeler yaptıđım, bilgilerinden faydalandıđım ve benden yardımını esirgemeyen Deniz ve İçsular Dűzenleme Genel Műdűrlűđű'nden eski Genel Műdűr Yardımcıları Sayın Turgay Kaya'ya Daire Başkanları Sayın Barıő Umut oban'a, Sayın Giray Yűksel'e, Sayın Őmer Őzcan'a ve deđerli uzmanlarına, tezime son őeklini verirken bizlere deđerli zamanını ayıran ve yol gŐsteren Genel Műdűr Yardımcımız Sayın Dr. Abdulhamit Yađmurcu'ya ve tezimi yazarken bana destek olan sevgili eőime teőekkűrlerimi sunmayı bir borç bilirim.

BEYAN

YETERLİK SINAV KURULUNA BEYAN

Bu belge ile bu uzmanlık tezindeki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Adı-Soyadı: Özlem MULUN AKPINAR

ÖZ

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ POLİTİKASI VE ULUSLARARASI HUKUKUN İNCELENEREK TÜRKİYE'NİN MEVCUT DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ POLİTİKASI İLE MUKAYESESİ

MULUN AKPINAR, Özlem

Avrupa Birliği Uzmanlığı Tezi

Ağustos 2014, 308 Sayfa

Son yıllarda dünya gemi ticaret filosunun ve denizaşırı ticaretin ve denizyoluyla taşınan tehlikeli yüklerin artmasıyla birlikte deniz taşımacılığında emniyeti ve deniz çevresini etkileyen riskler artmaya başlamıştır. Büyük deniz kazalarının olması bu risklere dikkat çekmektedir. Avrupa Birliği (AB) karasularında gerçekleşen ve ölümlerle veya kirlilikle sonuçlanan çok sayıda büyük deniz kazası uluslararası deniz emniyeti hukuki rejiminin yetersizliği konusunda politik endişeler doğurmuş ve bunun neticesinde bu alanda AB'de yeni yasal tedbirler alınmıştır. Tüm bu tedbirler deniz emniyetinde yüksek standartlar koymak ve denizde can ve mal emniyeti ve de deniz kirliliğini önleme konularına katkıda bulunmak amacıyla alınmıştır.

Bu tezde, AB ve Türkiye'nin deniz emniyeti politikalarının gelişimini ve doğasını daha iyi bir şekilde anlamak için her iki tarafın deniz emniyeti ve güvenliği mevzuatı incelenmiştir. 2003 yılı öncesinde uluslararası yükümlülükleri yerine getirmekte ciddi zorluklar yaşayan, deniz emniyetine ilişkin yasal düzenlemeleri bulunmayan ve dolayısıyla mevcut mevzuatı AB ile uyumlu olmayan Türkiye'nin 2003 yılından sonra kaydettiği aşamalar vurgulanmıştır. Özellikle liman devleti denetimlerinin Türkiye genelinde ve bağlı olduğumuz mutabakat zabitleri çerçevesinde en üst kaliteye getirmek ve AB'ye uyum sürecinde Paris MoU standartlarında denetim

yapılabilmesini sağlamak amacıyla Türk limanlarında görev yapan liman devleti denetim uzmanlarıyla bir anket çalışması yapılmıştır. Tezde ayrıca, AB’de deniz emniyetine ve güvenliğine ilişkin yürürlükte olan ve son yıllarda yürürlüğe giren önemli düzenlemeler ve uygulamalar incelenmiş, Türkiye’nin deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin mevzuatı ile karşılaştırılmıştır. Bu çerçevede, deniz emniyeti ve güvenliği konusunda proaktif bir politika izleyen AB’nin deniz emniyetine ilişkin aldığı tedbirlerin tarihsel gelişimi ile AB ve Türkiye’nin liman, bayrak ve kıyı devleti olarak aldığı tedbirler gözden geçirilmiştir. Uluslararası yükümlülükler ve bölgesel ihtiyaçlar çerçevesinde sürekli güncellenen AB’nin deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin benimsediği hukuki çerçeve ve uygulamalar örnek alınarak, Türk mevzuatının bu yönde geliştirilmesi ve mevzuat bazında yapılması gereken düzenlemelere vurgu yapılmış ve de Türkiye’nin liman, bayrak ve kıyı devleti olarak aldığı tedbirlere ilave önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar kelimeler: Avrupa Birliği, Deniz Emniyeti ve Güvenliği, Liman Devleti Denetimleri, Bayrak Devleti Uygulamaları, Kıyı Devleti Tedbirleri

ABSTRACT

ANALYSIS OF EUROPEAN UNION'S MARITIME SAFETY AND SECURITY POLICY AND INTERNATIONAL LAW IN COMPARISON WITH TURKEY'S CURRENT MARITIME SAFETY AND SECURITY POLICY

MULUN AKPINAR, Özlem

European Union Expertise Thesis

August 2014, 308 Pages

In recent years maritime safety and marine environment in shipping activities have become more risky along with increasing of world shipping fleet, seaborne trade and carriage of dangerous goods by sea. Significant ship accidents draw the attention to these risks. As many ship accidents have been occurred in European Union (EU) territorial waters and resulted in fatalities and pollution, it consternated EU politically due to lack of maritime safety legislation internationally. As a result of this, new legal measures have been taken in this field within EU. All these measures have been taken for setting higher standards in maritime safety and contributing to safety of life and goods at sea and prevent marine pollution.

In this thesis, due to an understanding of the legal perspective is crucial for properly understanding the nature and development of EU and Turkey's maritime safety policies, legislation on maritime safety and security of EU and Turkey have been analyzed. Turkey's progress has been emphasized after 2003 in terms of maritime safety legislation which experienced serious difficulties in fulfilling its international obligations in pre-2003 and had no legal regulation regarding maritime safety hence its current legislation has not been in conformity with EU legislation. Moreover, a questionnaire study has been made with Turkish port state control officers in order to reach the highest quality in port state controls within the scope of Turkey in general and memorandums to be bound by and make ports state controls in Paris MoU

standards. In this thesis, Turkey's and EU's maritime safety and security legislations and implementations has been compared. In this framework, as pursuing proactive policy in terms of maritime safety and security, EU's historical development process of maritime safety measures and Turkey's and EU's measures as being port, flag and coastal states have been reviewed. Emphasis has been made on the development and revision of Turkish maritime safety and security legislation that should be conducted in accordance with EU's related legal framework and and implementations updated regularly in terms of international obligations and regional necessities. Furthermore, recommendations have been made to measures taken by Turkey as a port, flag and coastal state.

Keywords: European Union, Maritime Safety and Security, Port State Control, Flag State Implementation and Coastal State Measures

İÇİNDEKİLER

KONUSU: NO:	SAYFA
TEZ JÜRİSİ.....	ii
TEŞEKKÜR	iii
BEYAN.....	iv
ÖZ.....	v
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xv
TABLolar	xix
ŞEKİLLER	xx
BÖLÜM	
I. GİRİŞ.....	1
II. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ EMNİYETİ POLİTİKASININ TARİHSEL SÜRECİYLE UYUMLU MEVZUAT GELİŞİMİ	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
2.1. Erken Dönem (1993 Yılı Öncesi)	4
2.1.1. Erken Dönemde Deniz Taşımacılığı Politikası.....	4
2.1.2. Erken Dönemde Deniz Emniyeti Politikası	8
2.2. Ortak Bir Deniz Emniyeti Politikası Oluşturulması (1993-1999)	11
2.2.1. 1993-1996 Yılları.....	11
2.2.2. 1996-1999 Yılları.....	13

2.3. 2000-2005 Yılları Arasında Meydana Gelen Bazı Önemli Kazalara Müdahaleler	14
2.3.1. Erika.....	14
2.3.2. Express Samina.....	15
2.3.3. Prestige	16
2.4. AB'nin Deniz Emniyetine İlişkin Aldığı Tedbirlerin Özeti	17
2.4.1. Erika-I Paketi	17
2.4.2. Erika-II Paketi.....	20
2.4.3. Erika-III Paketi (Üçüncü Deniz Emniyeti Paketi)	21

III. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE'NİN BAYRAK DEVLETİ OLARAK İNCELENMESİ

25

3.1. Uluslararası Hukukta Bayrak Devleti Yetki Alanı	25
3.2. Bayrak Devleti Olarak AB'nin İncelenmesi.....	29
3.2.1. Topluluk Gemi Sicilinin Kurulması	30
3.2.2. Uluslararası Bayrak Devleti Yükümlülüklerinin AB Mevzuatına Aktarılması	33
3.2.2.1. Bayrak Devleti Yükümlülükleri	34
3.2.2.2. Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilme Standartları	35
3.2.2.3. IMO Belgelerinin Karşılıklı Tanınması.....	36
3.2.2.4. Deniz Ekipmanı	37
3.2.2.5. Klas Kuruluşları.....	37
3.2.3. Bir Üye Devletin Bayrağını Taşıyan Gemiler için Diğer AB Kuralları	40
3.2.3.1. Gemilerde Tıbbi Tedavi.....	40
3.2.3.2. Yatay Çevre Mevzuatı	40
3.2.4. AB Bayrak Devleti Tedbirlerinin Üçüncü Devlet Gemilerine Etkileri	43
3.3. Bayrak Devleti Olarak Türkiye'nin İncelenmesi.....	48

3.3.1. Bayrak Devleti Uygulamaları	50
3.3.2. Türk Bayraklı Gemilere Yönelik Ulusal Denetimler.....	51
3.3.3. Türk Bayraklı Gemilerin Liman Devleti Denetimlerindeki Durumu	54
3.3.4. Türkiye'nin Ulusal Mevzuatı.....	57
3.4. AB Müktesebatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulusal Mevzuatı.....	59
3.5. Genel Değerlendirme.....	75

IV. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE'NİN LİMAN DEVLETİ OLARAK İNCELENMESİ

78

4.1. Uluslararası Hukukta Liman Devleti	79
4.2. IMO Sözleşmeleri ve Liman Devletlerinin Yasal Hakları	81
4.3. Bölgesel Liman Devleti Denetimleri	84
4.4. AB'de Liman Devleti Denetimi Uygulamaları.....	87
4.4.1. AB Direktiflerine Göre Liman Devleti Denetimi Uygulamaları	87
4.4.2. Paris MoU'ya göre Liman Devleti Uygulamaları	90
4.5. Türkiye'de Liman Devleti Denetimi Uygulamaları	96
4.5.1. Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Zabıtları.....	96
4.5.2. Liman Devleti Denetimi Hakkındaki Yönetmelik.....	99
4.6. Liman Devleti Denetimi Konusunda PSCO'ların Görüşlerinin Değerlendirmesi.....	112
4.7. AB Müktesebatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulusal Mevzuatı.....	118
4.7.1. Uyum Kapsamında Yürürlüğe Giren Düzenlemeler	118
4.7.2. Ulusal Mevzuatta Yapılması Gereken Düzenlemeler.....	119
4.8. Genel Değerlendirme.....	120

V. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN KIYI DEVLETİ OLARAK İNCELENMESİ	124
5.1. Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devleti Yargı Yetkisi	124
5.1.1. Karasuları.....	127
5.1.2. Uluslararası Boğazlar.....	132
5.1.3. Münhasır Ekonomik Bölge.....	133
5.2. Kıyı Devleti Olarak AB’nin İncelenmesi	138
5.2.1. Tahliye Standartları	139
5.2.2. Seyrüsefer Tedbirleri	144
5.2.3. Korunan Alanlar	148
5.2.4. Diğer Kıyı Devleti Tedbirleri	155
5.2.5. Denizde Meydana Gelen Olaylar ve Kazalar hakkında AB Mevzuatı	159
5.3. Kıyı Devleti Olarak Türkiye’nin İncelenmesi	167
5.3.1. Türkiye’nin Deniz Alanları.....	167
5.3.1.1. İç Sular.....	167
5.3.1.2. Karasuları.....	168
5.3.1.3. Münhasır Ekonomik Bölge.....	169
5.3.1.4. Kıta Sahaneliği	170
5.3.1.5. Türk Boğazları	171
5.3.2. Türkiye’nin Deniz Emniyetine İlişkin Boğazlarda ve Kıyılarda Aldığı Tedbirler	176
5.3.2.1. Türk Boğazlarından Geçen Gemilere İlişkin Genel Bilgiler	176
5.3.2.2. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü.....	178
5.3.2.3. Trafik Ayırım Şemaları.....	180
5.3.2.4. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS).....	181
5.3.2.5. Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi	183
5.3.2.6. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS).....	185

5.3.2.7. Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi (LRIT) Sistemi	189
5.3.2.8. Seyir Yardımcıları	192
5.3.2.9. Yerel Deniz Trafığı Rehberleri	193
5.3.3. Türkiye'nin Kıyı Devleti Olarak Deniz Emniyetine İlişkin Aldığı Diğer Tedbirler	193
5.3.3.1. Deniz Kazalarını İnceleme	193
5.3.3.2. Arama-Kurtarma Faaliyetleri.....	194
5.3.4. Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunmasına İlişkin Uluslararası Kurallar ve Ulusal Mevzuat.....	198
5.3.4.1. Uluslararası Kurallar.....	198
5.3.4.2. Ulusal Kurallar.....	206
5.3.4.3. AB Mevzuatına Uyum Kapsamında Yürürlüğe Giren Mevzuat ve Diğer Uygulamalar	213
5.4. Genel Değerlendirme.....	222

VI. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE'NİN DENİZ GÜVENLİĞİ POLİTİKASININ İNCELENMESİ.....226

6.1. Uluslararası Hukukta Deniz Güvenliği.....	226
6.2. AB'de Deniz Güvenliği	233
6.2.1. Deniz Güvenliği Aktörü Olarak AB	233
6.3. Türkiye'de Deniz Güvenliği	244
6.3.1. Deniz Güvenliği Aktörü Olarak Türkiye.....	248
6.4. Genel Değerlendirme.....	252

VII. SONUÇ VE ÖNERİLER.....253

7.1. Sonuç.....	253
7.2. Öneriler	267

KAYNAKÇA.....268

EK.....287

KISALTMALAR LİSTESİ

AAKKM	Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AC	Arktik Konseyi
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AFS	Gemilerde Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi
AMISOM	Afrika Birliği Somali Görevi
AT	Avrupa Topluluğu
BLACKSEAFOR	Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BSMOU	Karadeniz Memorandumu
BUNKERS	Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme
CGPCS	Somali Açıklarında Korsanlık Temas Grubu
CIC	Yoğunlaştırılmış Denetim Programı
COLREG	Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi
COSPAS- SARSAT	Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
DWT	Dead Weight Ton
EAI	Avrupa Amfibi Girişimi
EC	Avrupa Komisyonu
ECGII	Avrupa Müşterek Çalışabilir Taşıyıcı Grup Girişimi

EEC	Avrupa Ekonomik Topluluğu
EMCIP	Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Sistemi
EMSA	Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı-European Maritime Safety Agency
EPDK	Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu
ESS	Elektronik Sertifika Sistemi
ETA	Tahmini Varış Zamanı
EUNAVFOR	AB Deniz Gücü
EUROS	AB Gemi Sicili
EUROSUR	Avrupa Dış Sınır İzleme Sistemi
GCTF	Küresel Terörle Mücadele Forumu
GT	Gros Ton
GTH	Gemi Trafik Hizmetleri
GYM	Gemi Trafik Yönetim Merkezi
HAVEP	Yolcu Gemilerinde Harmonize Doğrulama Programı
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IMO	IMO
IRTC	Uluslararası Tavsiye Edilen Güvenlik Koridoru
ISPS CODE	Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu
KAİK	Kaza Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği
KBBS	1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
LDDY	Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği
LL	Yükleme Sınırı Sözleşmesi
LLMC	Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Sözleşmesi

LRIT	Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme
MARSEC	Deniz Güvenliği Komitesi
MARSUR	Deniz Gözetleme Ağı
MEDMOU	Akdeniz Memorandumu
MEOSAR	Orta İrtifalı Kutupsal Yörüngeli Uyduların Kullanıldığı Arama Kurtarma Sistemi
MET	Denizcilik Eğitim ve Öğretimi
MLC	Denizde Çalışma Sözleşmesi
MOU	Mutabakat Zaptı-Memorandum of Understanding
MSC	Deniz Emniyeti Komitesi
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NDC	Ulusal Veri Merkezi
NIR	Yeni Denetim Rejimi
NORDEFCO	Kuzey Ülkeleri Savunma İşbirliği
OECD	İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OPRC	Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme
PSC	Liman Devleti Denetimi-Port State Control
PSCO	Liman Devleti Denetimi Kontrol Uzmanı-Port State Control Officer
PSSA	Özel Hassas Deniz Alanları
RG	Resmi Gazete
SAGMAS	Deniz Güvenliği Konusunda Paydaş Danışma Grubu
SAR	Arama Kurtarma
SÇD	Stratejik Çevresel Değerlendirme

SECA	Kükürt Emisyonu Kontrol Alanları
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
STCW	Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları. Hakkındaki Uluslararası Sözleşmesi
SUA	Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi
SUBSAC	Deniz Gözetleme İşbirliği
SUMED	Suez-Mediterranean
TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TGİ	Trafik Gözetleme İstasyonu
TONNAGE	Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi
TSS	Trafik Ayırım Düzeni-Traffic Separation Scheme
UDHB	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UNODC	Uyuşturucu ve Suç Ofisi
VIMSAS	Üye Devletler için Gönüllü Denetim Programı
VTMIS	Gemi Trafik Yönetim Bilgi Sistemi
VTS	Gemi Trafik Hizmetleri

TABLULAR

Tablo 1. Paris MoU Kapsamında Yapılan Denetimlerde Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Tutulma Oranları.....	54
Tablo 2. Akdeniz ve Karadeniz MoU'ya göre Denetim ve Tutulma Oranları	56
Tablo 3. Türk Limanlarında Denetleme ve Tutulma Oranları.....	97
Tablo 4. Kıyı Tedbirlerinin Özeti	166
Tablo 5. Türk Boğazlarında Tanker Trafikine İlişkin İstatistikî Bilgiler.....	177
Tablo 6. Gemi Kaynaklı Emisyonlar	201
Tablo 7. AB Müktesebatıyla Uyum Kapsamında Yürürlüğe Giren Mevzuat	213
Tablo 9. Deniz Güvenliğı Konusunda Uyumlaştırılan AB Mevzuatı.....	247
Tablo 10. Somali Açıklarında Korsanlık Temas Grubu Çalışma Grupları.....	250

ŞEKİLLER

Şekil 1.	Denetim ve Tutulma Oranları.....	55
Şekil 2.	Ulusal ve Uluslararası Sular	171
Şekil 3.	Dünyanın En Uzun GTH Alanı	183
Şekil 4.	AIS Kapsama Alanı	186
Şekil 5.	Cospas-Sarsat Sisteminin İşleyişi.....	196
Şekil 6.	Ekipman Depolama Alanları	219

I. GİRİŞ

Deniz taşımacılığı ham maddenin tedarikinden son tüketim noktasına kadar önemli bir paya sahiptir ve dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Bu bağlamda diğer taşıma modlarına göre tonaj ve maliyet avantajı bulunan deniz taşımacılığının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi ve ekonomik gelişmeler, rekabet koşulları, yasal yükümlülükler ve benzeri değişiklikler deniz ulaştırmasının kural ve kısıtlarını çeşitlendirmektedir. Limanlardaki sıkışıklık, deniz kazaları, korsanlık olayları, çevre kirliliği ve iklim değişikliğinin getirdiği olumsuzluklar nedeniyle deniz taşımacılığının emniyetinin ve güvenliğinin sağlanması hususu dünya gündeminin en üst sıralarında yer almaktadır.

Avrupa Birliği (AB), dünyanın geri kalanı gibi, deniz taşımacılığına bağımlıdır. Dünyanın en büyük ticaret bloğu olan AB ticaretinin yüzde 90'ını deniz yoluyla diğer ülkelerle ve yüzde 40'ını kendi içinde gerçekleştirmektedir.¹ Ancak, hala deniz taşımacılığı emniyeti konusunda giderek artan endişeler mevcuttur. Son yıllarda dünya gemi ticaret filosunun ve deniz dışı ticaretin² ve deniz yoluyla taşınan tehlikeli yüklerin artmasıyla birlikte deniz taşımacılığında riskler artmaya başlamıştır. Büyük deniz kazalarının olması bu risklere dikkat çekmektedir. AB karasularında gerçekleşen ve ölümlerle veya kirlilikle sonuçlanan çok sayıda büyük deniz kazası uluslararası deniz emniyeti hukuki rejiminin yetersizliği konusunda politik endişeler doğurmuş ve bunun neticesinde bu alanda AB'de yeni yasal tedbirler alınmıştır.

Tüm bunların sonucunda AB, deniz çevresini koruma, gemilerden kaynaklanan kirlilik ve deniz güvenliği konuları dâhil deniz emniyetini düzenleme konusunda daha etkin hareket etmeye başlamıştır. 1993 yılında AB'de deniz emniyeti politikasının uygulanmaya başlamasıyla, AB liman devleti denetimi, klas kuruluşları, tehlikeli yüklerin taşınması, yolcu gemilerinin emniyeti, gemi raporlama ve izleme

¹ COM (2005) 595 final, sayfa.3-5. Avrupa'nın denize olan bağımlılığı Komisyon'un Denizcilik Politikası hakkındaki Yeşil Kitabında belgelenmiştir: "Birliğin Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanus ve Denizler için Avrupa Vizyonu" (COM(2006) 275 final), sf. 5-11.

² 2012 UNCTAD Review of Maritime Transport: 2011 yılında dünya deniz ticaret hacmi %4 büyüyerek 8,7 milyar ton gibi rekor bir seviyeye ulaşmıştır. Sf. 5-6.

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

kuralları, kirlilikle ilgili yaptırımlar, deniz kazaları sebebiyle oluşan mali sorumluluk ve tazminat konularında 40 direktif ve yönetmelik kabul etmiştir. Diğer bir ifadeyle, AB çok kısa bir zaman içerisinde, üye devletlerin mevzuatı ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilmiş olan kural ve standartlar arasında tamamen yeni bir yasal çerçeve oluşturmuştur.

Bu tez ile, mevcut AB mevzuatı ve uygulamalarının incelenerek, AB deniz emniyeti ve güvenliği politikasının temel çerçevesinin tespit edilmesi ve Türkiye'deki deniz emniyeti ve güvenliği politikasına ilişkin mevzuat ve uygulamaların incelenerek mevcut politikanın uzman görüşlerinden elde edilen veriler doğrultusunda analiz edilerek AB politikaları ile karşılaştırılması hedeflenmiştir.

İkinci bölümde, AB Deniz Emniyeti Politikasının tarihsel gelişimi, ortak bir deniz emniyeti politikasının oluşturulması, bazı önemli deniz kazalarına müdahaleler ve AB'nin deniz emniyetine ilişkin aldığı yasal tedbirler incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, uluslararası hukukta Bayrak Devleti kavramı, uluslararası hukukta bayrak devleti yetki alanı, Bayrak devleti olarak AB'nin aldığı yasal tedbirler örneğin; bayrak devleti yükümlülükleri, topluluk gemi sicili, gemiadamlarının eğitim ve belgelendirme standartları, deniz ekipmanları ve klas kuruluşları ve AB'nin bayrak devleti olarak aldığı tedbirlerin üçüncü devletlere etkileri incelenmiştir. Ayrıca, bayrak devleti olarak Türkiye'deki uygulamalar; Türk bayraklı gemilere yönelik ulusal denetimler, Türk bayraklı gemilerin liman devleti denetimlerindeki durumu, Türkiye'nin bu konudaki ulusal mevzuatı ve AB mevzuatı birlikte değerlendirilmiştir. Son olarak, bölüme ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Dördüncü bölümde ise, AB ve Türkiye liman devleti olarak incelenmiştir. Bu bölümde liman devleti yetki alanı hukuki bir bakış açısıyla ele alınmıştır. Liman devleti yetki alanı konusunda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

(BMDHS), IMO Sözlüşmeleri ve Liman Devletleri yasal hakları, AB ve Türk limanlarına uğrayan gemilere uygulanan sörveyler, bölgesel liman devleti denetimleri, AB Direktiflerine ve Paris Memorandumuna göre liman devleti uygulamaları, Türkiye'nin liman devleti denetimi uygulamaları ve mevzuatı konuları ele alınmıştır. Ayrıca, Türkiye'nin liman devleti denetimlerinin Türkiye genelinde ve bağılı olduğumuz mutabakat zabıtları çerçevesinde en üst kaliteye getirmek ve AB'ye uyum sürecinde Paris MoU standartlarında denetim yapılabilmesini sağlamak amacıyla, Türk limanlarında Liman Devleti Denetimi (PSC) yapan uzmanlara Ek-1'de yer alan sorular dağıtılarak anket yoluyla görüşleri alınmıştır. Bu konuda Türkiye'nin ulusal mevzuatı ve AB mevzuatı birlikte değerlendirilmiştir. Son olarak, bölüme ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Beşinci bölümde, kıyı devleti olarak AB ve Türkiye konusu incelenmiştir. Bu kapsamda, uluslararası deniz hukukunda kıyı devleti yetki alanı, karasular, uluslararası boğazlar ve münhasır ekonomik bölge tanımlarına yer verilmiştir. Kıyı devleti olarak AB'nin aldığı tedbirler kısmında; tahliye standartları, seyir tedbirleri, korunan alanlar, deniz kazaları, denizde gerçekleşen olayları raporlama, müdahale ve inceleme konuları ele alınmıştır. Bölümde devamla, Türkiye'nin deniz alanları, deniz emniyetine ilişkin boğazlarda ve kıyılarda aldığı tedbirler ve planladığı projeler hakkında ve deniz çevresinin ve kıyı alanlarının korunmasına ilişkin uluslararası kurallar ve ulusal mevzuat hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin konuya ilişkin mevzuatı ile AB mevzuatı birlikte değerlendirilmiştir. Son olarak, bölüme ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Çalışmanın altıncı bölümünde ise deniz güvenliği konusu ele alınmıştır. AB ve Türkiye'nin deniz güvenliği aktörleri olarak ulusal mevzuatlarında aldıkları tedbirlere değinilmiş ve öneriler sunulmuştur. Son olarak, bölüme ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise, araştırmanın genel bir değerlendirmesi yapılarak araştırma kapsamında elde edilen bulgular yorumlanarak tartışılmış ve öneriler getirilmiştir.

II. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ EMNİYETİ POLİTİKASININ TARİHSEL SÜRECİYLE UYUMLU MEVZUAT GELİŞİMİ

Bu bölümde, AB'nin deniz emniyeti ve güvenliği politikasının daha detaylı olarak incelemesine geçmeden önce, 1993 yılı öncesinde ortak deniz taşımacılığı politikası ve deniz emniyeti politikasının gelişimi, 1993 dönemi sonrasında ortak deniz emniyeti politikası geliştirilmesi, önemli bazı deniz kazalarına yapılan müdahaleler ve bu hususta yapılan yasal düzenlemeler ele alınmaktadır.

2.1. Erken Dönem (1993 Yılı Öncesi)

2.1.1. Erken Dönemde Deniz Taşımacılığı Politikası

Kurumsal açıdan Avrupa bütünleşmesi; 1952 yılında kurulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu ile başlamış olup 1958 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nun kurulması ile devam etmiştir.

Uzun bir süre Avrupa Topluluğunun genel olarak taşımacılık alanındaki rolü ve özellikle deniz taşımacılığı alanındaki rolü belirsizdi. Bir taraftan, Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması'nın 3. Maddesinde “taşımacılık alanında ortak bir politikanın oluşturulması, 2. Maddesinde “ortak bir pazarın oluşturulması” ve “Üye Devletlerin ekonomi politikalarının giderek birbiriyle uyumlu hale getirilmesi” konularından bahsedilirken diğer taraftan, Anlaşmanın Taşımacılık başlığı ortak taşımacılık politikasının nelerden oluşması gerektiği

hakkında çok az yol göstermektedir. Deniz taşımacılığı konusunda ise, aynı Anlaşmanın 84. Maddesinin 2. bendinde “Konsey nitelikli çoğunlukla, deniz ve hava taşımacılığı için uygun tedbirlerin alınıp alınmayacağı ve gerektiğinde bu tedbirlerin hangi ölçü ve usule göre alınacağı konusunda karar verebilir” ifadesi yer almaktadır. Komisyon tarafından bazı çabalar gösterilmesine rağmen uygulamada, ortak deniz taşımacılığı politikası için yasal dayanak konusundaki belirsizlik, Topluluğun ortaya çıktığı ilk zamanlarda denizcilik mevzuatında çok az bir gelişme olmasına sebep olmuştur.

1980'lerde dünya deniz ticaretinde yaşanan kriz, Üye Devletlerin denizyolu taşımacılığı üzerindeki etkisini üçüncü ülkelerde yaşanan krize kıyasla daha erken ve çok derinden göstermiştir. Bu kriz, AB'nin dünyanın en büyük ticari bloku olmasına rağmen yaşanmıştır. 12 Üye Devlette kayıtlı tonaj 1980-1988 yılları arasında yarı yarıya azalmış ve Topluluğun dünya tonajı içinde 1980 yılında sahip olduğu %29.7'lik pay 1988'de %15.4'e düşmüştür.

1980-1986 yılları arasında AB'deki denizcilerin sayısı %45'e varan bir azalma ile 169.000'e ve aynı şekilde Üye Devlet vatandaşı olmayan denizcilerin sayısı da 18.000'e düşmüştür.

1985 yılında Avrupa Komisyonunun yayınladığı Beyaz Kitap³ çerçevesinde, taşımacılık alanında uyumlaştırma ve serbestleştirme çalışmalarına hız verilmiştir.

Beyaz Kitap, Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ve belirli bir konudaki Birlik eylemine yönelik somut öneriler içeren belgelerden oluşmaktadır. Beyaz Kitaplar, bazı durumlarda, Avrupa düzeyinde bir tartışma ve dayanışma sürecini başlatmayı amaçlayan Yeşil Kitapların devamı niteliğinde olurlar ve Yeşil Kitapta varılan sonuçları önerilere dönüştürmektedirler. İlk defa 1985 yılında denizcilik

³ Beyaz Kitap: Bir hükümet veya uluslararası teşkilatın uzun vadeli politika yönelimlerini içeren ve bu konuda yapılmış ön çalışmaları derleyen yayınların adıdır. AB, yeni siyasi ve ekonomik kararlara zemin oluşturacak çalışmaları Beyaz Kitap'lar aracılığı ile yayımlamaktadır.

sektörüne ilişkin kapsamlı bir politika izlenmiş ve iç piyasadaki denizcilik işletmeleri hakkında çok sayıda yasa teklifi hazırlanmıştır.⁴ Bu dönemde denizcilikle ilgili kararlaştırılan tedbirler deniz emniyetinden ziyade piyasa eksenslidir. Üye devletler denizcilik alanında ortaklaşa hareket ederek aşağıda belirtilen ilkeleri oluşturmuşlardır;

- Ortak ulaştırma politikasının ve bu politikanın karar verici mekanizmasının oluşmasını sağlamak;
- Sektörde adil ve açık bir rekabet ortamı oluşturmak;
- Denizyolu taşımacılığı hizmetlerinin serbest biçimde sunulabilmesi için Üye Devletler arasında mevcut engelleri kaldırmak, hizmetlerin serbest dolaşımını sağlamak;
- Bayrak farkı gözetmeksizin Birliğin ticaret politikasına katkıda bulunmak;

1986 yılında Birliğin Deniz Taşımacılığı Politikasını oluşturmada ilk adım olarak dört düzenleme yapılmasına karar verilmiştir. Yukarıda belirtilen temel ilkelerin ışığında düzenlenen Birlik Denizcilik Politikası 22 Aralık 1986'da AB Konseyi tarafından kabul edilen dört Tüzük ile ilk defa hukuki çerçevesine kavuşmuştur.

Bunlar;

- 4055/86 sayılı "Üye Ülkelerin kendi aralarında veya üçüncü ülkelerle deniz taşımacılığı hizmetlerinin verilmesinde serbestlik ilkesinin uygulanması";
- 4056/86 sayılı "Roma Antlaşması'nın 85. ve 86. maddelerinin deniz taşımacılığına uygulanması için ayrıntılı kurallar";
- 4057/86 sayılı "Deniz taşımacılığında haksız fiyat uygulamaları";
- 4058/86 sayılı "Açık deniz taşımacılığında yüklere serbest girişi sağlamak için koordineli eylem"; adlı Tüzüklerdir.

⁴ COM(85) 90-1 final. Ayrıca Bkz. Bredima-Savopoulou & Tzoannos (1990), sf. 113-127

1986 paketi; bayraktan kaçış, yaşlanma ve yerine yenileri alınmadan hurdaya gemi ayırma konularında gelişen trendi değiştirmede pek başarılı olamamış ve AB filosundaki düşüşü engelleyememiştir. Bu düşüşün önemli nedenleri; gelirlerinin yarısından fazlasını üçüncü ülkeler arasında (cross trade) yapılan taşımalardan elde eden Üye Devletlerde, üçüncü ülkelerin korumacı önlemleri ve maliyet avantajları sonucu flagging-out (bayraktan kaçış) olayının yoğun olarak yaşanmasıdır.

1989 yılında bu tedbirleri tamamlamak amacıyla öne sürülen müteakip paket daha az başarılı olmuştur. Avrupa Topluluğunun deniz taşımacılığı işletme şartlarını iyileştirmek amacıyla ileri sürülen bir dizi olumlu tedbir teklifine, Üye Devletlerce karşı çıkmıştır.⁵ Ayrıca yine aynı yıl AB'ye Üye Devletler 1980'de sahip oldukları filonun %73'ünü ve groston olarak %70'ini ellerinde tutabilmişlerdir. Üye Devlet bayraklı gemi tonajı 1967'de dünya gemi tonajı toplamının %32.7'sini temsil ederken bu oran 1989'da % 14.7'ye düşmüştür.

Bu durum karşısında Avrupa Topluluğu 1989 yılında almış olduğu bir kararla AB deniz taşımacılığı sanayisinin rekabetini güçlendirmeyi amaçlayan olumlu tedbir önerileri hazırlamıştır. Bu öneriler aşağıda sıralanan hususları kapsamaktadır:

- Ulusal Bayrağın yanı sıra, Avrupa Bayrağını taşıyan gemiler için EUROS olarak adlandırılan Topluluk Gemi Sicili oluşturulması;
- EUROS'a kayıtlı gemilerdeki gemi adamlarının sertifikalarının karşılıklı olarak tanınması, Topluluk siciline kayıtlı gemilere gemi adamlarının kolay bir şekilde transfer edilmesi;⁶
- Topluluk bayraklı gemilerin teşvik edilmesi;
- Liman Devleti Denetimlerinin etkinliğinin artırılması; (Port State Controls)
- Avrupa Topluluğu gemi sahibinin tanımlanması;
- Üye Devletler arasındaki deniz taşımacılığı hizmetlerinin serbest sunumu;

⁵ COM(89) 266 final. Bu pakette teklif edilen bazı tedbirler farklı bir formatta sonradan kabul edilmiştir. Bkz. Regulations 3577/92 Kabotaj (OJ 1992, L 364, sf.7)

⁶ COM(89) 266-2 final, para.63.

- EUROS gemileri için kabotaj kısıtlamalarının kaldırılması (6000 GRT'nin altındaki EUROS gemilerinin herhangi bir üye ülkede kabotaj hizmetlerini yapabilmeleri);
- Personel düzeyinde araştırmalar yapmak üzere bir fon oluşturulması;

18 Eylül 1991 yılında Komisyon Avrupa Topluluğu için denizcilik sektörünün önemini göz önüne alarak bütün ilgililerin katılımının sağlandığı devamlı bir diyalog başlatmıştır. Amaç; ilgililerce uluslararası rekabette karşılaşılan zorlukların ve diğer ülkelerin rekabeti bozucu tutumlarının belirlenerek tedbirler alınmasıdır.⁷

Bu konu, Topluluğun etkin faaliyetleri sonucunda OECD bünyesinde ele alınmaya başlanmıştır. Dünya Deniz Ticaretinde adil ve serbest rekabet ortamının yaratılması ve korunmasında Topluluk, uluslararası karar alma mekanizmalarının gücünü de kullanmaya başlamıştır. Bu girişimlerin sonucunda, Topluluk filosunda görülen hızlı düşüşün önemli ölçüde önüne geçilmiştir.

2.1.2. Erken Dönemde Deniz Emniyeti Politikası

Topluluk çapında denizcilik politikası oluşturulmasında karşılaşılan genel sıkıntılar ve sorunlarla, deniz emniyeti politikası oluşturulması sırasında da karşılaşılmıştır. Uzun zamandır deniz emniyetinin uluslararası sözleşmeler yoluyla IMO tarafından düzenleme geleneğinden ve bu alanda hukuki girişimlerin deniz taşımacılığı endüstrisine ilave yük empoze ettiği algısından hareketle bir noktaya kadar bu tür problemler üzerinde durulmuştur. Aslında, Topluluğu deniz emniyeti mevzuatının dışında tutmak, sadece deniz taşımacılığı politikası gereği olarak algılanmamış, aynı zamanda bir prensip sorunu olarak algılanmıştır.⁸ Ancak bilindiği

⁷ COM(91) 483 final.

⁸ Djonne (1997), sf. 251, Üye Devletlerin çok büyük bir bölümü emniyet konusunun Avrupa Ortak deniz taşımacılığı politikasının ayrılmaz bir parçası haline gelmesine karşı çıkmışlardır. Denizde

üzere, hükümetlerin emniyetle ilgili konular hakkındaki öncelikleri ve prensipleri yaşanan büyük kazaların ardından değişebilmektedir.

1970'li yılların sonlarına doğru yaşanan bazı büyük deniz kazaları, başta *Amoco Cadiz* olmak üzere, Topluluk tarafından deniz emniyeti ve çevresinin korunması konularında bazı tedbirlerin alınmasına sebep olmuştur.⁹ Bu dönemde Üye Devletlere uluslararası sözleşmelere¹⁰ ve iki yeni Direktife taraf olmaları için tavsiyelerde bulunulmuştur. Bu direktiflerden birincisi; Kuzey Denizi ve İngiliz Kanalı'nda açık denizde kılavuz kullanılmasına ilişkin 79/115 sayılı Direktiftir. İkincisi ise; Topluluk limanlarına uğrayan ve ayrılan bazı tankerler için minimum koşullar uygulamaya ilişkin 79/116 sayılı Direktiftir. 1980 yılı itibariyle, Konsey'in deniz emniyeti mevzuatı oluşturmaya ilişkin gayreti yok olmuştur. Komisyonun liman devleti denetim (PSC) rejiminin kurulmasına ilişkin kapsamlı bir direktif teklifi reddedilmiştir.¹¹ Bunun yerine, hükümetlerarası çabalarla 1982 yılında Liman Devleti Denetimi hakkında Paris Mutabakat Zaptı (Paris MoU), AB'ye üye 14 Devlet tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir.¹²

Paris MoU; dünya denizciliğinde denizde can, mal ve çevre emniyetinin temini için önemli bir yere sahip olup, Paris MoU tarafından hazırlanan listeler dünya denizciliğinde referans olarak kabul edilmektedir. IMO'nun Komite ve Alt-Komite toplantılarında etkin bir misyona sahip olan Paris MoU'nun hazırladığı rehberler

emniyet konusu Üye Devletlerin IMO'ya bağımsız olarak katılımlarıyla ele almaları gereken bir konuydu.

⁹ Bkz. Avrupa Konseyinin 1978 yılı Nisan ve Temmuz aylarında Kopenhag ve Bremen'de gerçekleştirilen toplantıları ve ayrıca bkz. Lagoni (1994), sf. 390-392 ve Bellayer-Roille (2000), sf. 68-70.

¹⁰ Deniz taşımacılığının emniyeti konusundaki uluslararası sözleşmelerin (SOLAS, MARPOL, ILO Sözleşmeleri) onaylanması hakkındaki 78 /584 sayılı Konsey Tavsiye Kararı (OJ 1978, L 194, sf. 17); 1978 tarihli gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya standartları hakkında uluslararası sözleşmenin (STCW 78) onaylanması hakkında 79/114 sayılı Konsey Tavsiye Kararı (OJ 1979 L 33, sf.31); Balıkçı gemilerinin emniyeti hakkında 1977 tarihli Torremolinos Uluslararası Sözleşmesinin onaylanması hakkında 80/907 sayılı Konsey Tavsiye Kararı (OJ 1980, L 259, sf.31). 1983 yılında 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi hakkında aynı tavsiyede bulunulmuştur. (83/419 sayılı Tavsiye Kararı, OJ 1983, L 237, sf. 34).

¹¹COM(80) 360 final. Teklif edilen Direktif, Üye Devletler için zorunlu olan temel uluslararası sözleşmelere uygun olarak yabancı gemilerin kontrolünün yapılması ile ilgilidir. Ayrıca bkz. Kasoulides (1993), sf.145-149.

¹² Paris MoU, 2013 yılı itibariyle denize kıyısı olan 23 AB üyesi devlete ilave olarak Kanada, Rusya Federasyonu, Norveç ve İzlanda'dan oluşan toplam 27 üye devlet tarafından imzalanarak kabul edilmiştir.

çoğunlukla ilk etapta Paris MoU bölgesinde uygulanmakta, akabinde Uluslararası Rehber halini almaktadır. Denetim Rejimleri, gemi hedefleme sistemleri, denetim için gemi seçim usulleri, giriş yasağı uygulaması ve benzeri tüm uygulamalar Paris MoU tarafından geliştirilmekte ve devamında diğer MoU'lar tarafından uygulanmaktadır. Sonuç olarak Paris MoU, PSC hususunda dünya denizciliğine öncülük yapmaktadır.

1980'li yılların ortalarında dahi deniz emniyetine ilişkin çok az tedbir alınmış ve bu alınan tedbirler de daha çok piyasaya yönelik olmuştur.¹³ 1987 yılında yaşanan *Herald of Free Enterprise* ve 1990 yılında yaşanan *Scandinavian Star* gibi büyük yolcu gemisi kazaları sonrasında IMO'nun aldığı tedbirlerin kabul edilmesi için bir Konsey Kararı çıkarılmıştır.¹⁴ Sosyal alanda ise, gemilerde çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve uyumlaştırılmasında Komisyona yardım etmek amacıyla Deniz Taşımacılığı konusunda bir Ortak Komite kurulması¹⁵ ve gemilerde tıbbi tedavinin geliştirilmesi hakkında bir Direktif kabul edilmesi yoluyla denizcilik politikasına ilişkin ilk adımlar atılmıştır.¹⁶

Konseyin deniz emniyeti mevzuatı oluşturulmasına ilişkin isteksizliği, Komisyonun Topluluk genelinde gelecekte oluşabilecek potansiyel deniz emniyeti tedbirleri konusunda araştırma yapmasına engel olamamıştır. Komisyonun bu konuya olan kesintisiz ilgisi şüphesiz ki yukarıda adı geçen kazalardan ve örneğin 1989 yılında yaşanan *Exxon Valdez* kazası gibi kazalardan kaynaklanmaktadır. Ancak aynı zamanda uluslararası deniz taşımacılığındaki daha genel gelişmeler de bu ilginin devamında etkili olmuştur.¹⁷ 1992 yılı Aralık ayında yayımlanan Komisyonun Beyaz Kitabında (White Paper), deniz emniyeti konusu Topluluğun deniz

¹³ COM(89) 266-2 final, para.97.

¹⁴ OJ 1990 C 206, s.3. Bu karar, son derece özelliiksiz bir şekilde sadece Üye Devletlerden IMO ve Paris MoU çerçevesinde "uluslararası esaslara göre yolcu gemilerinin emniyetini arttıracak tedbirlerin acil olarak belirlenmesi, detaylandırılması, kabul edilmesi ve uygulanmasını" istemektedir.

¹⁵ Commission Decision 87/467, OJ 1987, L 253, s. 20.

¹⁶ Gemilerde tıbbi tedavinin geliştirilmesi için minimum emniyet ve sağlık gereklilikleri hakkında 92/29 sayılı Konsey Direktifi, OJ 1992, L 113, s.19.

¹⁷ Djonne (1997), sf. 251. Bu zaman diliminde denizcilik endüstrisi tarihinde yaşadığı en uzun ekonomik durgunluktan sonra ortaya çıkan netice ile mücadele etmekteydi. Tüm denizcilik sektörü yeniden yapılandırılmak zorundaydı ve endüstri küreselleşen ekonomide artan bir yoğun rekabetle uğraşmaktaydı. Bu nedenlerle, Djonne'a göre; Komisyonun daha hırslı bir bölgesel Avrupa rolü araması ve Topluluğun bu alanda söz sahibi olmasını istemesi çok doğaldı.

taşımacılığı politikasında yerini almış ve geliştirilmesinin deniz çevresini korumayla doğrudan ilişkili olduğu kabul edilmiştir.¹⁸ Deniz emniyeti politikası aşağıda yer alan üç genel prensibe göre belirlenmiştir:

- 1) Mükün mertbe dünya çapında geçerli bir mevzuat oluşturulması;¹⁹
- 2) Topluluk sularındaki tüm gemiler için uluslararası kuralların uygulanması;
- 3) Bayrak, Liman ve Kıyı devletlerinin rolleri ve sorumlulukları arasında uygun bir denge kurulması.²⁰

Beyaz Kitap'ın 3. Eki'nde ayrıca ortak ulaştırma politikasının öncelikleri sıralanmıştır. Bunlar; deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz emniyeti hakkındaki uluslararası kuralların uygulanması, liman devleti denetiminin etkin bir şekilde uygulanması ve güçlendirilmesi ve gemi çalışanlarının eğitim ve stajları için minimum seviyeye ilişkin tedbirlerdir. Bu süre içerisinde meydana gelen bir dizi deniz kazasının sonucu olarak, daha detaylı bir politika belgesi olan "*Emniyetli Denizler için Ortak bir Politika*" kısa bir süre sonra yayımlanmıştır.

2.2. Ortak Bir Deniz Emniyeti Politikası Oluşturulması (1993-1999)

2.2.1. 1993-1996 Yılları

Komisyonun "Emniyetli Denizler için Ortak bir Politika"²¹ belgesi, Avrupa sularında 3 Aralık 1992 yılında meydana gelen *Aegean Sea* ve 5 Ocak 1993 yılında

¹⁸ COM(92) 494 final, para. 205-222.

¹⁹ COM(92) 494 final, para. 211.

²⁰COM(92) 494 final, para. 213, bu kapsamda özellikle liman devleti kontrolünün önemi vurgulanmaktadır.

²¹ COM(93) 66 final, 24 Şubat 1993 tarihinde kabul edilmiştir.

meydana gelen *Braer* isimli gemilerin petrol kirliliğine yol açtığı kazalardan sonra kabul edilmiştir.

Bu kazalar, daha sağlam bir Avrupa Komisyonu deniz emniyeti politikası oluşturma konusunda politik ortamı önemli ölçüde değiştirmiştir. 1993 yılı Ocak ayında daha ileride alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi ve Topluluğun deniz emniyeti politikası için somut bir eylem planının oluşturulması amacıyla ortak bir Ulaştırma ve Çevre Konsey toplantısı yapılmıştır. Politika ve eylem planı, gelecekteki AB deniz emniyeti politikasının temelini oluşturacak olan 4 prensip esasına dayanmıştır.²²

- Bağlayıcı olmayan kararlar formundaki kurallar ve gemiler hususundaki kuralların uygulanması dâhil uluslararası kuralların uygulanması;
- Özellikle liman devleti denetimi yoluyla uluslararası kuralların uygulanması;
- Seyir yardımcıları, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (Vessel Traffic Services-VTS) ve limanlardaki atık alım tesisleri gibi konularda denizcilik altyapısının geliştirilmesi;
- Özellikle bayrak devleti ve insan faktörü konularında ve ayrıca Topluluğun beklentilerini IMO'nun karşılayamaması durumunda Avrupa Komisyonu mevzuatının kullanılması dâhil uluslararası alanda kural koyma konusunda işbirliği yapılması.²³

Ortak politikanın oluşturulmasından sadece birkaç yıl sonra Komisyonun eylem planında teklif edilen tedbirlerin büyük bir çoğunluğu kabul edilmiştir. Bu tedbirler arasında bazı yeni yasama işlemleri de mevcuttur. Bu yasama işlemleri; klas kuruluşları, liman devleti denetimi, yolcu ve balıkçı gemilerinin emniyet standartları, ro-ro gemileri için özel yönetme gereklilikleri ve gemiadamlarının eğitimi dâhil insan unsuruna ilişkin diğer hususları içermektedir.²⁴ 1994 yılında *Estonia* adlı yolcu gemisinin batmasını takiben yolcu gemisi emniyetine yönelik tedbirlerin

²² Dieu (1997), sf.148-150 ve Lagoni (1994), sf.395-402.

²³ COM(93) 66 final, para. 60-61.

²⁴ Coleman (1995), sf. 37-40, Djonne (1997), sf. 255-261 ve De Dieu (1997), sf. 151-162.

vurgulanmasıyla eylem planındaki bazı diğer maddelerin uygulanması ertelenmiştir. Bu maddeler daha sonra yeni milenyumun başlamasıyla kabul edilmiştir.²⁵ Yukarıda adı geçen gemi kazasını müteakip, 22 Aralık 1994 tarihinde ro-ro yolcu gemisi emniyetine yönelik tedbirler alınmış ve bunların bir kısmı IMO'da geliştirilmiştir.²⁶

2.2.2. 1996-1999 Yılları

Bu dönemde deniz emniyeti politikasının kapsamı ve içeriği, Komisyon tarafından düzenlenen müteakip politika belgelerini önemli ölçüde değiştirmemiştir. Bu dönemdeki politika belgeleri Topluluk deniz emniyeti politikasının zaten var olduğunu, buradaki asıl noktanın gelecekte uluslararası kuralları ve Topluluk kurallarını uygun bir şekilde uygulamak olduğunu kaydetmiştir.²⁷

1990'lı yılların sonlarına doğru, 1993 yılı eylem planı büyük ölçüde uygulanmıştır. Ancak, yeni hukuki teklifler geliştirme konusunda önemli derecede bir azalma olmuştur. Bunun yerine, “kaliteli deniz taşımacılığı kampanyası”²⁸ başlatılmış olup, hükümetin düzenleyici müdahalesinden ziyade denizcilik endüstrisinin tüm paydaşlarının gönüllü olarak kendi kendini denetlemesi üzerinde durulmuştur. Kampanya, 1998-2000 yılları arasında tüm büyük denizcilik endüstrisi kuruluşlarının “Kalite hususunda Denizcilik Endüstrisi Sözleşmesi”ni imzalamasıyla ve her bir geminin emniyet performansı hakkında detaylı bilgi içeren dünya deniz

²⁵ Direktif 2000/59 (liman atık alım tesisleri); Direktif 2001/96 (dökme yük yükleme/boşaltma); Tüzük 2099/2002 (Emniyetli Denizler için Komite kurmak)

²⁶ 22 Aralık 1994 tarihli ro-ro yolcu gemilerinin emniyetine ilişkin Konsey Kararı. Kararın ilk bölümü Üye Devletlerin ve Komisyonun IMO'ya sunmaya ve desteklemeye davet edildiği ro-ro yolcu gemilerinin emniyetini geliştirici sekiz farklı tedbir listesinden oluşmaktadır. Söz konusu liste ro-ro yolcu gemilerine uygulanan intakt ve hasar stabilitesi gerekliliklerinin ve tahliye ve de kaza araştırma prosedürlerinin gözden geçirilmesini içermektedir.

²⁷ COM(96) 81 final, sf. 1.

²⁸ Kaliteli deniz taşımacılığı kampanyası 1997 yılı Kasım ayında Komisyon tarafından başlatılmıştır.

ticaret filosunun emniyet performansına ilişkin bilginin şeffaf olması için geliştirilen *Equasis veritabanının* kurulmasıyla sonuçlanmıştır.²⁹

2.3. 2000-2005 Yılları Arasında Meydana Gelen Bazı Önemli Kazalara Müdahaleler

2.3.1. Erika

1999 yılı Aralık ayında Fransa'nın Atlantik kıyılarında "Erika" isimli petrol tankerinin batmasıyla AB deniz emniyeti politikası bir dönüm noktasına girmiştir. Kirlilik hasarının şiddeti ve coğrafi yayılımı ile birlikte halkla ilişkiler konusundaki zayıf girişimler, büyük bir halk protestosuna sebep olmuştur. Erika kazası, mevcut mevzuatta yetersizlik olduğunu gözler önüne sermiştir.

Bu petrol kirliliği faciasından sonra Avrupa Komisyonunun cevabı gecikmemiş ve herbiri üç adet yasal teklif içeren iki hukuki paketin kabul edilmesi için üye devletlere sunulmuştur. Bu paketlerden birincisi; "*Erika I paketi*"dir ve sadece kazadan birkaç ay sonra 2000 yılının Mart ayında sunulmuştur.³⁰ Sözkonusu paket, mevcut liman devleti denetim ve klas kuruluşları direktiflerinin güçlendirilmesini amaçlamıştır. Son olarak paket son derece ihtilafli bir şekilde, AB sularında tek cidarlı tankerlerin aşamalı olarak kullanımdan kaldırılması amacıyla olan yeni bir teklif içirmiştir. Tüm bu tedbirler, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından çok kısa bir sürede sadece küçük değişiklikler yapılarak kabul edilmiştir.

²⁹ Bkz. www.equasis.org. Fransa, Japonya, Singapur, İspanya, Birleşik Krallık, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Deniz Ulaştırması Avrupa Komisyonu Direktörü tarafından bir MoU imzalanmıştır.

³⁰COM(2000) 142 final.

Aynı yılın Aralık ayında Komisyon, “*Erika II Paketi*”³¹ni hazırlayarak üç yeni teklif sunmuştur: 1) Avrupa sularında seyir kontrolü ve gözetimi konusunda yeni bir rejim; 2) Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA)’nın kurulması; 3) Petrol kirliliği zararlarında mali sorumluluk ve tazminat için uluslararası bir sistemin geliştirilmesi. İlk iki tedbir daha çabuk bir şekilde kabul edilmişken, petrol kirliliği zararlarında mali sorumluluk ve tazminat rejiminin geliştirilmesi konusundaki çabalar IMO’nun himayesi altına alınmıştır. Bu durum 2003 yılında “Supplementary Fund (Ek Fon)” Protokolünün kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır.

2.3.2. Express Samina

2000 yılının Eylül ayında Express Samina adlı yolcu gemisinin Yunanistan karasularında batmasıyla, Komisyon yolcu gemileriyle ilgili birtakım öneriler gündeme getirmiştir. Sonuç olarak, yolcu gemilerinin emniyetinin artırılması konusundaki bildirim 2002 yılı Mart ayında yapılmıştır. Bu bildirim; iki düzenleyici öneri ve deniz yoluyla yolcu taşıyanların mali sorumluluğuna ilişkin uluslararası rejim hususunda Komisyonun pozisyonunu özetlemektedir.³² İlk öneri; ro-ro yolcu gemileri için stabilite gereklilikleriyle ilgilidir ve Topluluk genelinde 1996 tarihli Stockholm Anlaşmasının uygulanmasını içermektedir. İkinci öneri ise; yolcu gemilerinin standartları ve emniyet kuralları hususunda 98/18 sayılı Direktifin revizyonundan oluşmaktadır. İki düzenleyici öneri de 2003 yılında kabul edilmiş olup, yolcu taşıyanların mali sorumluluğu konusundaki direktif önerisi hala karara bağlanmamıştır.³³

³¹COM(2000) 802 final.

³²COM(2002) 158 final.

³³ COM(2005) 592 final Avrupa Parlamentosunun görüşünü içeren EP Doc. A6-63/2007.

98/18/EC sayılı Direktife getirilen 2003 yılı değişiklikleri daha çok teknik iyileştirmelerden oluşmaktadır. Direktife getirilen değişiklikler tartışmasız bir şekilde kabul edilirken, tüm Toplulukta Stockholm Anlaşmasının uygulanması potansiyel olarak tartışmalara yol açmıştır. Stockholm Anlaşması uygulanabilir uluslararası standartların (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi-SOLAS) dışına çıkmış ve sadece sekiz Kuzey Avrupa Ülkesi tarafından kabul edilmiştir. Topluluk başından beri çift yönlü rejimin varlığından rahatsızdır ve Stockholm Anlaşmasının uygulanabilirliğinin arttırılması amacıyla herhangi bir öneride bulunmamıştır.

2.3.3. Prestige

Erika kazasının gerçekleşmesinin ardından üç yıldan daha kısa bir süre sonra başka bir ağır yakıt taşıyan tek cidarlı bir tanker Avrupa'nın Atlantik kıyılarında daha fazla kirliliğe sebep olmuştur.

Kazaya ilişkin Komisyonun ilk tepkisi, kazadan sadece üç hafta sonra henüz tam olarak uygulanmayan Erika I ve Erika II paketlerinde önerilen yasama tedbirlerinin uygulanmasını hızlandırma teklifi olmuştur.³⁴ Komisyon ayrıca yakın gelecekte gemi kaynaklı kirlilik konusunda yeni yasama tedbirleri önerme niyetinde olduğunu bildirmiştir. Daha sonra, tek cidarlı tankerlerde³⁵ ağır yakıt taşınmasının engellenmesi konusunda bir düzenleme ve ağır ihmalle kirliliğe sebebiyet veren kişiler için cezai yaptırım uygulanması hususunda öneriler ilave edilmiştir.³⁶

³⁴COM(2002) 681 final, sf. 6-9. Tedbirler; Avrupa Deniz Emniyeti Ajansının kurulmasını gündeme getirmek, klas kuruluşlarının performanslarının yakından izlenmesini sağlamak, revize edilmiş liman devleti kontrol Direktifine göre standart altı gemileri bildiren listenin yayınlanması, sığınma limanlarında gemilere yer temin etmek amacıyla plan hazırlanmasına hız vermek.

³⁵ COM(2002) 681, sf.10.

³⁶ COM(2003) 92 final.

Çift cidarlı tanker teklifi ise, 2003 yılının Temmuz ayında kabul edilmiştir. Ancak, cezai yaptırımlar rejimi hususunda mutabakat sağlanması daha uzun sürmüş olup, sırasıyla 2005 yılı Temmuz ve Eylül aylarında kabul edilmiştir.

Kabul edilen bu tedbirler son derece ihtilaflıdır. Aşamalı olarak tek cidarlı tankerlerin ortadan kaldırılması rejimi IMO'da kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir. Ancak ciddi politik gerginliğe sebep olmuştur.

2.4. AB'nin Deniz Emniyetine İlişkin Aldığı Tedbirlerin Özeti

2.4.1. Erika-I Paketi

AB'nin deniz emniyetine ilişkin oluşturduğu mevzuat iki türlü şekillenmektedir:

- 1) Uluslararası sözleşmelerin iç hukuka aktarılarak Topluluk direktiflerine çevrilmesiyle oluşturulan tedbirler,
- 2) Bu uluslararası sözleşmelerle bağlantılı olan bağımsız tedbirler.

Denizcilik sektöründe emniyet ve çevre konusunda uluslararası hukuktan tamamen bağımsız kurallar koymanın olanaklı olmaması sebebiyle, Topluluk genellikle IMO tarafından belirlenen kuralları iç hukukuna aktararak Topluluk direktiflerine dönüştürme yoluna gitmektedir.³⁷

³⁷ European Parliament, Directorate General for Research, Transport Series, W-14, The Common Maritime Policy, Chapter 4, Safety and Environment, www.europarl.eu.int/workingpapers/tran/W14/4_en.htm

1967 yılında meydana gelen *Torrey Canyon* ve 1989 yılında meydana gelen *Exxon Valdez* kazalarını takiben IMO'nun himayesinde birçok sözleşme hazırlanmıştır. Bu sözleşmelerin amacı; gemi kazaları sonucu oluşan kirlilikle (beklenmeyen olaylar) ve operasyonel kirlilikle (kasıtlı fiiller örneğin; denizsuyuyla tankların yıkanması) mücadele olmuştur. Bu sözleşmelerden en önemlisi 1973 yılında kabul edilen Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (MARPOL)'dir.

12 Aralık 1999 tarihinde Fransa kıyılarının 40 mil açığında *Erika* isimli petrol tankerinin ikiye ayrılmasıyla 10.000 tondan fazla ağır yakıt denize yayılmış ve ekolojik bir felakete sebep olmuştur. Kamuoyunun yoğun tepkisi, Avrupa Komisyonunu Topluluk seviyesinde eyleme geçme kararı alma konusunda hızlandırmıştır. 2000 yılının Mart ayında Avrupa Komisyonu tankerler ve tehlikeli ve kirlenici madde taşıyan gemilere ilişkin üç adet acil eylem önerisinde bulunmuştur.³⁸ Bu bağlamda, deniz emniyeti konusundaki ilk tedbir paketi olan Erika-1 paketi, 22 Temmuz 2003 yılında yürürlüğe girmiştir.³⁹

İlk teklif; AB limanlarına giren gemileri denetlemek amacıyla 95/21/EC sayılı Direktifin yenilenmesi konusundadır. Söz konusu Direktif liman devleti denetimi hakkındaki 2001/106/EC sayılı Direktif ile değiştirilmiştir. Bu Direktif, tüm gemilerde denetimlerin gerçekleştirilmesini gerektirmekte ve özellikle petrol tankerleri için özel şartlar getirmektedir. Söz konusu Direktifte, deniz emniyetine ve çevresine yönelik risk taşıyan ve Paris MoU'da kara listede olan bazı gemilerin Topluluk sularında emniyetli bir şekilde seyir edebilecekleri ispat edilmedikçe Topluluk limanlarına girişlerinin reddedileceği ifade edilmektedir. Ayrıca, 15 yaşından büyük petrol tankerlerine genişletilmiş denetim uygulanması gerektiği ve gemi hakkındaki bilgilerin denetimi kolaylaştırmak adına Topluluk limanına

³⁸ "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers" (PDF). *Official Journal of the European Union* 43 (C 212 E): 121–126. 25 July 2000. ISSN 0378-6986. Retrieved 2010-11-04

³⁹ "Maritime safety: Erika I package". *Europa*. European Union. 9 May 2007. Retrieved 2010-11-04.

girmeden önce gemi kaptanı veya işleteni tarafından verilmesi gerektiği belirtilmektedir.⁴⁰

İkinci teklif ise; 94/57/EC sayılı Konsey Direktifini değiştiren 2001/105/EC sayılı Direktiftir. Bu Direktif, gemi denetimi ve sörvey kuruluşları için ortak kural ve standartlar getirmektedir.⁴¹ AB üye devletleri adına gemileri denetleyen klas kuruluşlarını sıkı bir gözlem altına alan bu Direktif ile Klas kuruluşlarını yetkilendirme, yetkilerini askıya alma veya yetkilerini çekme konusunda üye devletlerin yanı sıra, Avrupa Toplulukları Komisyonuna da genişletilmiş yetkiler verilmiştir. Klas kuruluşunun emniyet ve çevre kirliliği konusundaki performansının ölçülmesi o klas kuruluşuna kayıtlı gemilerin (bayrakları ne olursa olsun) incelenerek yapılacağı belirtilmektedir.⁴²

Üçüncü teklif ise; tek cidarlı petrol tankerlerinin çift cidarlı tasarımlarla değiştirilmesini hızlandırmaktır. Bilindiği gibi, Erika kazası sonrasında Marpol'un I. Eki'nde yapılan değişiklik sonucunda IMO'da tek cidarlı petrol tankerlerinin aşamalı olarak ortadan kaldırılması kararı alınmıştır. 1 Ocak 2010 tarihi itibari ile 20.000 dwt tek cidarlı ham petrol tankerleri ve 30.000 dwt tek cidarlı yük gemilerinin AB üye devletlerinin sularına ve limanlarına girişleri yasaklanmıştır. 600 dwt ve üzeri tek cidarlı petrol tankerleri ise 25-30 yaşına geldiklerinde veya 2015 yılı itibariyle tamamen yasaklanacaktır.⁴³

Ayrıca; Emniyetli Denizler ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi hakkında bir Komite (COSS) kurulmasını öngören ve deniz emniyeti ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi hakkındaki yönetmelikleri değiştiren 2099/2002 sayılı Avrupa Komisyonu Yönetmeliği ve gemi kaynaklı atık ve yük kalıntıları için liman atık alım tesisleri hakkındaki 2000/59/EC sayılı Direktif yürürlüğe girmiştir.

⁴⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:019:0017:0031:EN:PDF>

⁴¹ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_en.htm

⁴² "Maritime safety: Erika I package". *Europa*. European Union. 9 May 2007. Retrieved 2010-11-04.

⁴³ "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers" (PDF). *Official Journal of the European Union* **43** (C 212 E): 121–126. 25 July 2000. ISSN 0378-6986. Retrieved 2010-11-04.

Bu Direktif, limanların yeterli atık alım tesisleri kurmasını gerektiren Marpol kurallarıyla uyumluluğu sağlamak amacıyla.⁴⁴

2.4.2. Erika-II Paketi

Erika-I paketinde kabul edilen yönetmelikleri takiben, Avrupa Konseyi 21 Mart 2000 tarihinde sunulan üç yasa önerisine ilave olarak ikinci bir tedbir paketi sunması için Komisyonu teşvik etmiştir. Bunun üzerine, Komisyon bir Direktif ve iki Yönetmelikten oluşan ikinci bir mevzuat tedbiri teklif etmiş olup, bu tedbirler deniz kazalarına ve deniz kirliliğine karşı Avrupa sularının korunmasında kalıcı çözümler getirme amacıyla.

Bu bağlamda, 2002/59/EC sayılı Direktif deniz trafiğini izleme, kontrol ve bilgi sistemleri kurulmasını şart koşmaktadır. Söz konusu Direktifte yer alan şartlar özetle;

- Kıyı idareleri tarafından izlenmesi ve otomatik olarak tanımlanması için yüksek trafik yoğunluğuna sahip bölgelerdeki gemilerin böyle bir sistem edinmesi,
- Elektronik veri alış verişinin sistematik olarak kullanılması,
- Kazaların araştırılmasını kolaylaştırmak amacıyla Topluluk limanlarına uğrayan gemilerin kara kutu taşımaları,
- Kıyılarında kirlilik tehdidi veya kaza riski olması durumunda kıyı devleti olarak üye devletlerin müdahale güçlerinin artırılması,
- Olumsuz hava koşullarında gemilerin limandan ayrılmalarının engellenmesidir.

⁴⁴ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_en.htm

Önerilen Yönetmeliklerden biri; Avrupa sularında meydana gelen petrol kirliliğinden zarar görenler için bir tazminat fonu-Cope Fund (Compensation for Oil Pollution in European waters fund)-oluşturulmasıdır. Ayrıca bu Yönetmelik ile petrol kirliliğine sebebiyet veren herhangi bir kişiye para cezası uygulaması getirilmektedir. Diğer Yönetmelik ise; EMSA'yı kuran 27 Haziran 2002 ve 1406/2002 sayılı Yönetmeliktir.

EMSA'nın temel amacı; Avrupa Komisyonu'na ve üye devletlere deniz emniyeti, deniz güvenliği ve gemi kaynaklı kirlilik hususlarına dair AB mevzuatının uygulanmasında ve geliştirilmesinde teknik ve bilimsel destek sağlamaktır. Bunu başarabilmek için EMSA'nın en önemli destekleyici görevlerinden bir tanesi üye ülkelerle ve üye ülkeler arasında işbirliğini geliştirmektir. Buna ilaveten, Ajans'ın petrol kirliliğine hazırlıklı olma, tespit ve müdahalede bulunma konularında operasyonel görevleri de bulunmaktadır. AB'nin bir organı olarak Ajans, AB deniz emniyeti ağının merkezinde oturmakta, Avrupa Komisyonu ile eşgüdümlü olarak kamu idareleri ve özel teşebbüsle işbirliği içerisinde girmektedir.

2.4.3. Erika-III Paketi (Üçüncü Deniz Emniyeti Paketi)

AB, kendi sularında meydana gelen her deniz kazasından sonra olduğu gibi 13 Kasım 2002 tarihinde meydana gelen Prestige kazasından sonra da, AB sularında deniz emniyetinin artırılması amacıyla mevzuat çalışmalarına başlamıştır. Bunun sonucu olarak AB'nin üçüncü ve son deniz emniyeti paketi (Erika-III paketi), 23 Kasım 2005 tarihinde Komisyon tarafından önerilmiş ve 11 Mart 2009 tarihinde Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmıştır. 28 Mayıs 2009 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Erika III paketini oluşturan AB müktesebatının genel amacı; "Deniz emniyeti standartlarına uyan gemi sahipleri lehine, özellikle alt standart gemi sahipleri üzerindeki baskıyı artırarak sektörün rekabet gücünü artırmak" olarak açıklanmıştır.

Erika-III paketi, en az yedi yeni yasama teklifini içermektedir. Bu tekliflerden üç tanesi mevcut direktiflere değişiklik getirilmesi ve geriye kalan dört tane teklif ise yeni yasama enstrümanlarının oluşturulmasıyla ilgilidir. Değişiklik teklifleri; liman devleti denetimi, gemi trafik izleme ve klas kuruluşları ile ilgili yeni teklifler; bayrak devleti gereklilikleri için kapsamlı bir yasal çerçeve oluşturulması, kaza inceleme, deniz yoluyla yolcu taşıma sorumluluğu için yeni bir rejim, üçüncü şahıs sorumluluğu ve AB sularında ticaret yapan gemiler için sigorta gereklilikleri konularıyla ilgilidir. Aşağıda kısaca bu konulara değinilecektir:

Bayrak devleti uygulamaları

AB müktesebatında bayrak devletlerinin sorumluluklarını düzenleyen bir mevzuatın bulunmaması önemli bir eksiklik olarak görülmekteydi. AB bayraklarının kalitesini artırmayı amaçlayan 2009/21/EC sayılı “Bayrak Devleti Gereklilerine Uyum” isimli direktif ile bu açığın kapatılmasının yanı sıra AB üyesi ülkelerden, bayraklarını taşıyan gemilerin IMO standartlarına uymalarının kontrolü talep edilmektedir. Bu kapsamda; üye ülkeler, ulusal denizcilik idarelerinin en az yedi yılda bir defa gönüllü olan IMO denetiminden geçmeleri için gerekli tedbirleri alacaklar ve idarelerinin bayrak devleti ile ilgili faaliyetleri yürüten birimleri de kalite yönetim sistemi (ISO 9001/2000) geliştirecek, belgelendirecek, uygulayacak ve bunu sürdüreceklerdir. Üye ülkelerin tazmin sözleşmeleri dâhil, uluslararası denizcilik sözleşmelerine taraf olmaları, IMO Bayrak Devleti Kodu ve denetim sistemini uygulamaları, Paris MoU Liman Devleti Denetimi istatistiklerinde beyaz listede yer almaları direktifte bulunan diğer yükümlülüklerdir.

Klas Kuruluşları

Klas kuruluşlarını, bayrak devleti uygulamalarının önemli bir parçası olarak gören ve deniz emniyetinin sağlanmasında klas kuruluşlarının faaliyetlerine önem atfeden ve bu faaliyetleri alt standart gemiciliğin azaltılmasında hayati faktör olarak kabul eden AB, Erika III paketi ile daha önce çok sayıda revizyona tabi olan

94/57/EC sayılı Direktifi yürürlükten kaldırarak yerine Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları ve Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kural ve Standartlar Hakkında 2009/15/EC sayılı Direktifi yürürlüğe koymuştur. Erika III paketi kapsamında yürürlüğe giren konu ile ilgili diğer bir mevzuat ise, Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları İçin Ortak Kural ve Standartlar Hakkında 391/2009 sayılı Tüzüktür. Direktif ve Tüzük ile klas kuruluşlarının faaliyet kalitelerinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu maksatla, AB'nin tanıdığı klas kuruluşları için bağımsız kalite kontrol rejimi ve kalite yönetim sistemi getirilmekte, şeffaflık ve işbirliği yükümlülükleri konulmakta ve klas kuruluşları ile yapılan anlaşmalara daha sıkı gereklilikler getirilmektedir. Düşük performansın önlenmesi için mali cezalar ve yetkinin geri alınması öngörülmektedir.

Liman Devleti Denetimi

2009/16/EC sayılı Liman Devleti Denetimi Hakkındaki Direktif, mevcut 95/21/EC sayılı liman devleti denetimi direktifini yürürlükten kaldırarak bazı yeniliklerle birlikte AB liman devleti denetimi faaliyetlerini düzenlemektedir. Alt standart gemilerin daha az periyotlarda denetimi suretiyle bu gemiler için daha sıkı liman devleti denetimi uygulanması, geminin yarattığı riske dayalı denetim sıklığı, denetim oranının yüzde 100'e çıkarılması ve yükümlülüklerini yerine getirmeyen gemilere belli şartlarda AB limanlarına giriş yasağı getirilmesi, Erika III ile getirilen yeni uygulamalardır.

Deniz Trafikinin İzlenmesi ve Tehlike Altındaki Gemilere Yardım

2009/17/EC sayılı Direktif ile 2002/59/EC sayılı Topluluk Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi Oluşturan Direktifte değişiklik yapılarak; sığınma alanları, SafeSeaNet ve Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS-Automatic Identification System) konularında yeni uygulamalar getirilmiştir. Bu kapsamda; sığınma alanlarını belirleme ve uygulamayı düzenleyen mevzuat daha açık ve kesin hale getirilmiş, kararların bağımsız olması öngörülmüş, denizcilikle ilgili verilerin üye ülkeler arasında elektronik sistemle iletilmesi için SafeSeaNet sistemi etkinleştirilmiştir.

Uzak mesafeli izleme sistemi düzenlenmiş ve AIS 15 metreden büyük balıkçı gemileri için zorunlu hale getirilmiştir.

Kazaların İncelenmesi

Deniz taşımacılığı sektöründe kazaların incelenmesini düzenleyen temel prensipler oluşturulması hakkındaki 2009/18/EC sayılı Direktif bu alanda yeni uygulamalar getirmesinin yanı sıra mevcut dağınık kuralları da toplamakta ve etkinleştirmektedir. Direktif ile ciddi kazalardan sonra emniyet incelemesi yapılması yükümlülükleri getirilmiş, bağımsız profesyonel inceleme birimleri oluşturulması öngörülmüş ve inceleme birimleri arasında kalıcı işbirliğinin çerçevesi çizilmiştir.

Gemi Sahiplerinin Sigorta Yükümlülükleri

Deniz alacakları için gemi sahiplerinin sigortaları hakkındaki 2009/20/EC sayılı Direktif bu alanda yeni bir AB mevzuatıdır. Direktif ile AB üyesi ülkelerin bayraklarını taşıyan gemiler ile bir AB üyesi ülkenin yetkisi altındaki deniz alanına giren tüm gemiler için LLMC 96 limitleri temelinde zorunlu sigorta öngörülmektedir. Bu tazmin garantisini belgeleyen sertifika alınması zorunluluğu konulmaktadır. Sertifikası olmayan gemilerin tutulması veya deniz yetki alanlarından çıkarılması uygulaması getirilmektedir.

Yolculara Yönelik Tazmin Sorumlulukları

Kazalarda deniz yoluyla taşınan yolcular için taşıyıcıların tazmin sorumlulukları hakkındaki 392/2009 sayılı tüzük, 2002 tarihli Atina Sözleşmesi hükümleri temelinde zorunlu sigorta sistemi ve tazmin edici tazmin limitleri öngörmektedir. Biletlerini AB üyesi ülkelere alan, AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde veya bu ülkelere gelen diğer gemilerde bulunan tüm yolcular direktifin kapsamına girmektedir.

III. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN BAYRAK DEVLETİ OLARAK İNCELENMESİ

3.1. Uluslararası Hukukta Bayrak Devleti Yetki Alanı

Deniz taşımacılığı nitelik itibariyle uluslararası bir faaliyet alanıdır. Dolayısıyla uluslararası rekabeti de beraberinde getirmektedir. Bu rekabet, genç ve daha yeni teknolojiye sahip ve işletme giderleri daha ekonomik gemilerden oluşan bir filoyu gerekli kılmaktadır.

Uluslararası niteliğe sahip olan deniz taşımacılığının ulusal simge ve bağlılığı, geminin taşıdığı ve tabi olduğu ülkenin bayrağıdır. Bayrak Devleti kavramı, geleneksel olarak geminin ait olduğu ülkeyi tespit eden bayrağın geleneksel teamülünün tekâmülü yoluyla oluşmuştur.

Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları devletin uyrukluğuna sahiptirler. Bu bağlamda 1958 yılında Cenevre’de imzalanan “Açık Denizlerin Rejimi Sözleşmesi” ile bir devletin kendi bayrağını çekme hakkını tanımada ne tür koşullar arayacağına o devletin serbestçe karar verebileceği belirlenmiş ve bayrak ve devlet arasında “gerçek bağ ilişkisi” bulunması şartı konularak, hukuki bakımdan ve uluslararası alanda bu husus kodifiye edilmiştir.⁴⁵ Bu kodifikasyon ile “Aidiyet-Bayrak-Sicil-Mevzuat” ilkesi geliştirilmiştir. Bu ilkeye göre gemi, hangi ülkenin ise o ülkenin bayrağını çeker ve yine o ülkenin siciline kaydedilerek o ülkenin mevzuatına tabi olur. Bu ilke ile denizcilik literatüründe genel kabul gören “Yüzer Parça” görüşü olgunlaşmıştır. Bu görüşe göre; gemiler nitelikleri itibariyle bayrağını taşıdıkları ülkelerin yüzer parçaları (küçük adaları/toprakları) hükmündedir.

⁴⁵ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 5, BMDHS m. 91.

Açık denizde gemiler sadece tek bir devletin bayrağı altında seyredebilirler. Uluslararası antlaşmalarda açıkça belirtilen istisnalar dışında, o devletin münhasır yetkisine tabidirler.⁴⁶ Açık denizde bulunan gemilerde yargı yetkisi bakımından herhangi bir boşluk doğmaması için her devletin kendi ulusal yetkisi altında bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olması kabul edilmiştir.

Seyir serbestisi ve açık denizlerde gemileri seyreden bayrak devletlerinin hakları teamül hukuku ile korunmaktadır. Teamül hukukundan gelmiş olan bu kural, 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve sonrasında 1982 BMDHS'nin 87. ve 90. Maddeleri ile kanunlaştırılmıştır.

BMDHS'nin 90. ve 91. maddeleri uyarınca, sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir. Ayrıca, her devlet, gemilere hangi şartlar ile tabiiyetini vereceğini, gemilerin kendi ülkesindeki tescil şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları tespit edecektir.

BMDHS'nin 94. maddesine göre ise, her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler ile kaptan, gemi zabıtları ve mürettebat üzerinde gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanmaktadır.⁴⁷ Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili denizde emniyeti sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri alacak,⁴⁸ genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uyacak ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapacaktır.⁴⁹ Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devlet, olayları bayrak devletine rapor edebilir. Böyle bir rapor alan bayrak devleti konuyu soruşturacak ve gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri alacaktır.⁵⁰ Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin

⁴⁶ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 6/1, BMDHS m. 92.

⁴⁷ BMDHS 94. Madde Bayrak Devletinin Yükümlülükleri

⁴⁸ BMDHS 94(3). Madde.

⁴⁹ BMDHS 94(5). Madde.

⁵⁰ BMDHS 94(6). Madde.

vatandaşlarının hayatına mal olan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli ölçüde zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gerekli şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredebilir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır.⁵¹

Ancak bayrak devleti yükümlülükleri, kolay bayrak (flag of convenience) sorunu nedeniyle etkin bir şekilde yerine getirilememektedir. Kolay bayrak uygulaması, donatanın, gemisine kendi uyrukluğuna dolayısıyla çekeceği bayrak yerine, türlü kolaylıklar gösteren bir başka devletin bayrağını çekmesi olarak ifade edilmektedir.⁵² Kolay bayrak genelde gemi ve sefer ile ilgili şartlar, gemi adamı ile ilgili şartlar ve yükümlülükler, vergi harç ve kayıt ücretleri ve sosyal güvenlik primlerindeki kolaylıklar nedeniyle tercih edilmektedir.

Açık denizde belli bir ülkenin bayrağını çeken gemi üzerinde bayrak devletinin münhasır yargı yetkisi bulunmaktadır. Bayrak devletinin, yükümlülüklerini eksik olarak yerine getirmesi halinde emniyet ve güvenlik tehlikeye atılmış olmaktadır. Uluslararası arenada, bayrak devletlerinin yükümlülüklerini yerine getirmeleri için tedbirler alınmaktadır.

Bayrak devletlerinin daha spesifik teknik yükümlülükleri, IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler ve kararlar ile belirlenmektedir. Bu sözleşmelere ve ek protokollere taraf olan ülkeler, kendi bayraklarını taşıyan gemilerin sözkonusu kriterlere uygunluğunu taahhüt etmiş olmaktadır. AB üye devletleri tarafından geniş

⁵¹ BMDHS 94(7). Madde.

⁵² Lütfi Yeşilbağ, "Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi", Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı, İstanbul, 1999, s. 320.

ölçüde onaylanmış olan ana sözleşmeler, taraf devletlerin bayrak devleti idareleri için asgari yükümlülüklerin yürürlüğe konulması şartını koşmaktadır.⁵³

Uluslararası hukukta bayrak devleti yönergesinin en temel sorunu bu kurallara uyumu zorlayacak ve garanti edecek mekanizmaların eksikliğidir. Bayrak devletlerinin asgari uluslararası kural ve standartları uygulama konusundaki yükümlülükleri BMDHS ve IMO sözleşmelerinde açıkça belirtilmiş olmasına rağmen, sözleşmelerle uyum sağlamayan bayrak devletlerine karşı çok az tedbir bulunmaktadır. Kayıtlı gemiler için şartları sağlama konusunda çok çaba sarf edildiği halde,⁵⁴ bayrak devletleri uluslararası hukuka göre bu şartları kendi isteklerine göre belirleme konusunda serbest bırakılmışlardır. Bilindiği üzere, gemileri kendi sicillerine alan bazı bayrak devletleri (kolay bayraklar) uluslararası standartlarla uyuma sınırlı olarak önem vermektedir.

IMO gelenek olarak kurallara uymayan bayrak devletleri konusunda kontrol ve takipten kaçınmaktadır. Ancak, son yıllarda bu konuda bazı gelişmeler gözlemlenmiştir. 2005 yılı Kasım ayında IMO, 2. Bölümü özellikle bayrak devleti uygulamaları ile ilgili olan zorunlu IMO enstrümanlarının uygulanması konusunda bir Kod ve üye devletler için bir gönüllü denetim şeması (Voluntary IMO Audit Scheme-VIMSAS) oluşturmuştur.⁵⁵ VIMSAS, IMO üyesi devletlerin taraf oldukları IMO zorunlu enstrümanları ile bunlara bağlı tavsiye kararlarına uyumunun ne derecede olduğunun görülmesi amacı ile başlatılmış gönüllü bir dış denetim programıdır. Bu uygulamada, gönüllü IMO üyesi ülkeler, 2007 yılından itibaren IMO adına görevlendirilmiş denet ekipleri vasıtası ile denetlenmektedir. Bu güne kadar tüm gelişmiş ülkeler ve denizci ülkelerden oluşan 85 civarında IMO üyesi devlet, VIMSAS kapsamında denetlenmiştir.

⁵³ SOLAS, MARPOL, STCW, LL ve Tonnage Sözleşmelerinin ilk maddeleri. A.973(24) sayılı IMO Kararı 500'den fazla bayrak devleti yükümlülüğünü listelemektedir.

⁵⁴ UNCTAD'ın uzun süren çabası sonucunda 1986 tarihli Gemilerin Sicil Şartları hakkında bir Sözleşme kabul edilmiştir (UN Doc. TD/RS/CONF/23).

⁵⁵ A.974(24) sayılı IMO Kararına konulan gönüllü denet şemasında yer alan ilgili denet standardı, zorunlu IMO standartlarının uygulanması hakkındaki Kod'a konulmuştur (IMO Resolution A.973(24)). Her iki enstrüman da paralel olarak geliştirilmiş ve birbiriyle çok yakından ilişkilidir.

IMO tarafından 2016 yılında zorunlu hale getirilecek olan VIMSAS, IMO'nun ilgili sözleşmeleri uyarınca üye devletlerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak yükümlülükleri ve sorumluluklarını karşılama konusundaki performanslarını değerlendirme ve bu yükümlülükleri etkin ve tam olarak yerine getirmeleri için gerekli desteği verme amacındadır.

Uluslararası kurallara uyum sağlamak; gemilerin uluslararası çalışan araçlar olmaları ve sürekli başka ülkelerin hükümler alanı içindeki sularda seyretmeleri nedeniyle yadsınamaz derecede önemlidir. Ülkelerin kendi hükümler alanlarında, kendi gemileri ve diğer ülkelerin gemileri için kendilerine özgü yasaları uygulamaları her zaman mümkün olmakla birlikte, IMO'nun hedefi, dünya çapında denizlerde can emniyetini arttırmak ve deniz kirliliğini önlemek amacı ile uluslararası ticarete kritik rol oynayan gemiler için ülkelerin ortak görüşle oluşturduğu kurallar geliştirmektir. Bu nedenle, IMO kurallarına uyum tüm deniz alanlarında gemilerin emniyetli ve sorunsuz seyir yapabilmelerini sağlamak açısından önemlidir.

Bütün bunlara rağmen, uluslararası hukukta, BMDHS'de veya IMO sözleşmelerinde hiçbir şey bayrak devletlerinin gemilerine ilave veya daha zahmetli gereklilikler dayatmalarını engelleyememektedir.

3.2. Bayrak Devleti Olarak AB'nin İncelenmesi

AB'nin bayrak devleti uygulamaları kapsamında aldığı ilk karar gemilerin bir sicilden diğerine geçişi konusunda olmuştur. Bu çerçevede, Avrupa Bakanlar Konseyi 4-5 Aralık 1989 tarihinde yaptığı toplantıda Komisyondan Üye Devlet sicilleri arasında transferi kolaylaştırmak için bir teklif hazırlamasını istemiştir. Bunun üzerine Komisyon, 1 Temmuz 1990 tarihinde Topluluk içinde bir sicilden

diğerine gemilerin transferi konusunda bir teklifte bulunmuş. Bu teklif, 4 Mart 1991 tarihinde 613/91 sayılı Tüzük olarak kabul edilmiştir.

Topluluk İçinde Gemilerin Bir Sicilden Diğeriine Geçişi Hususunda 4 Mart 1991 tarihli ve 613/91 AET sayılı Konsey Tüzüğü'nün⁵⁶ başlangıç bölümünde "...Topluluk içinde sicil değıştirirken gemi sahiplerini masraf ve idari prosedürden kurtarmak için gerekli olan kolaylaştırıcı ve aynı zamanda Topluluk denizciliğinin rekabetçi yapısını ve işletme şartlarını ilerletici tedbirler ..." denmiştir.

Söz konusu Tüzüğün 3(1). maddesi gereğı Üye Devletler; (a) 25 Mayıs 1980 tarihinde veya daha önceki bir tarihte yapılmış olmakla birlikte, 1974 SOLAS Sözleşmesinde yeni gemiler için öngörülen düzenlemelere uygun olarak bir Üye Devlet tarafından belgelendirilmiş, (b) bir Üye Devletin bayrağını taşıyan, siciline kaydedilmiş ve bayrağı altında aktif olarak hizmet sunan, (c) geçerli sertifikalara sahip başka bir Üye Devlete ait 500 gros ton ve yukarı bir gemiyi kaydetmeme hakkına sahip değıldirler. 3(2). Madde'ye göre, Baltık Deniz alanında Deniz Çevresini Koruma Sözleşmesine taraf olan Üye Devletler bu Sözleşmede öngörülen şartları uygulayabilirler. Kısacası, bu madde Üye Devletlerin sicile kayıt yükümlülüğünü düzenlemektedir.

3.2.1. Topluluk Gemi Sicilinin Kurulması

Avrupa Topluluğı dış ticaretinin %90'ını denizyolu ile gerçekleştirmesine rağmen üye devlet filolarının bundan %40 pay alması nedeniyle, Avrupa Gemi Sicili (EUROS)'nin kurulması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, Avrupa Parlamenterler Komitesi 1989 tarihinde yayınladığı *"Topluluk Denizcilik Endüstrisinin Geleceğı: Topluluk Denizciliğinin İşletme Şartlarını İyileştirmek için*

⁵⁶ OJ L 68/1, 15.3.1991

Alınması Gereken Tedbirler" adlı belge (COM (89) 266 final) ile Topluluk Gemi Sicilinin kurulması ve bazı gemilere Topluluk Bayrağının çekilmesi teklifini getirmiştir.

Bu teklife göre, üye devlet sicillerine ek olacak olan bu sicilde kayıt zorunluluğu bulunmayacak ve EUROS'a kaydedilecek gemilerin kendi ulusal sicillerindeki kayıtları devam edecektir.

Topluluk, gemi sicili konusundaki araştırmalarında; 1958 Açık Denizler Cenevre Sözleşmesini, Birleşmiş Milletler 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesini ve Gemilerin Sicil Kayıtlarına dair 1986 tarihli Birleşmiş Milletler Sözleşmesini incelemiştir.

Komisyonun verdiği teklif üzerine bu konuda hazırlanan taslak Konsey Tüzüğü'nün 1. Maddesinde; (a) deniz ticaret gemileri için bir Topluluk gemi sicilinin, (b) kayıt için genel şartların; (c) böyle bir kayıttan ortaya çıkan kolaylıklara dair bir hükmün; (d) bu gemilerde milli bayrağa ek olarak Avrupa Topluluk bayrağını çekme hakkının, (e) çevre ve emniyet standartlarının ilerletilmesi ve sosyal standartların devamını temin eden müşterek hükümlerin bulunacağı belirtilmektedir. Roma Antlaşmasınının 84(2). ve 92(3). Maddeleri Taslak Konsey Tüzüğü için kanuni bir dayanak oluşturmuştur.⁵⁷

Taslak Tüzüğü'nün; 2. Maddesi, Topluluk gemi sicilinin yani EUROS'un kurulmasıyla ilgilidir. 3. Maddesi, Topluluk gemi sahibini tanımlamakta ve bu maddenin 2. fıkrasında üçüncü ülke ile Topluluk anlaştığı takdirde bu ülkede ve EUROS'ta gemi kaydına izin verilebileceğini belirtmektedir. 4. Maddesi, kayıt için gemilerin uygunluk kriterlerini düzenlemektedir. 5. Maddesinde, Çıplak Kiralama (Bare boat) yoluyla üye devlet armatörlerince belli bir süre için kiralanan gemilerin

⁵⁷ Devlet Planlama Teşkilatı Özel İhtisas Komisyonları, Türkiye-Avrupa Topluluğu Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt:4, Ulaştırma Alt Komisyonu, sf.23, Kasım 1995, Ankara

de aşağıdaki dört şartın yerine getirilmesiyle EUROS'a kaydedilebileceği belirtilmektedir. Bu şartlar aşağıda sıralanmaktadır:

- Bahse konu gemi çıplak kiralama şeklinde ye devlet milli sicilinde kayıtlı olmalıdır.
- Bahse konu geminin ilk bayrak devleti onun ye devlet siciline kaydedilebilmesine izin vermelidir.
- Bahse konu geminin sahiplerinin ve çıplak kiralama için ipotek üzerine kredi veren herkesin rızaları elde edilmiş olmalıdır.
- Çıplak kiralama tam olarak bahse konu geminin bayrak devleti siciline geçirilmiş olmalıdır.⁵⁸

Sonuç olarak, EUROS'a kaydedilecek gemilerde hiç bir ek teknik şart aranmayacak ve diğer bir ye devlet siciline kaydedilebileceklerdir. Ayrıca EUROS'a kayıtlı gemilerde çalışan ye devlet gemi adamlarının lisans ve yeterlilikleri karşılıklı olarak tanınacaktır. Ancak yine de bu lisans ve belgelerin 1 Temmuz 1991 tarihinden önceki ye devlet kanunlarına uygun olması gerekmektedir.⁵⁹

Ayrıca, ulaştırma modu olarak deniz taşımacılığını geliřtirmek⁶⁰ ve AB gemiadamlarının istihdam ve çalışma koşullarını iyileřtirmek⁶¹ ve dolayısıyla AB deniz taşımacılığının rekabet gücünü ve sürdürülebilirliğini artırmak amacıyla bir dizi destekleyici tedbir kabul edilmiştir.

⁵⁸ COM 89(266) final, Commission of the European Communities, A future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve the Operating Conditions of Community Shipping, 3 Ağustos 1989, Brüksel.

⁵⁹ Devlet Planlama Teşkilatı zel İhtisas Komisyonları, Türkiye-Avrupa Topluluğu Mevzuat Uyumu Sürekli zel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt:4, Ulaştırma Alt Komisyonu, sf. 24-25, Kasım 1995, Ankara

⁶⁰ AB içerisinde “kısa yol deniz taşımacılığını” iyileştirmek ve geliştirmek konusunda alınan tedbirler: COM (1995) 317 final; COM (1999) 315 final; COM (2003) 155 final; COM (2004) 452 final ve COM (2006) 380 final.

⁶¹ COM (2001) 188 final ve ilgili Avrupa Parlamento Kararı (EP Doc. A5-0450/2001). Ayrıca bakınız SEC (2005) 1400 ve COM (2006) 275 final, s.17-20.

Eski zamanlardan bu yana bayrak devleti tedbirleri, özellikle önemli gemi sicillerine sahip ülkelerin AB'ye katılmasıyla, AB deniz emniyeti politikasının önemli bir bölümünü oluşturmuştur. Bu zamana kadar bayrak devleti perspektifini benimseyen altı adet yasama tedbiri oluşturulmuştur.⁶² Bu tedbirlerin büyük çoğunluğu üye devletlere bayrak devleti olarak çeşitli IMO sözleşme ve kararlarına uyma zorunluluğu getirmektedir.

Sonraki bölümlerde AB'de uluslararası kuralların uygulanması, bölgesel bütünlüycü tedbirlerle birlikte uluslararası kuralların tamamlanması konusunda tedbirler ve üye devlet bayrağını taşıyan gemiler için ayrı AB kuralları ve AB Bayrak Devleti tedbirlerinin üçüncü devletler için sonuçları kısımları ele alınacaktır.

3.2.2. Uluslararası Bayrak Devleti Yükümlülüklerinin AB Mevzuatına Aktarılması

Uluslararası yükümlülüklerin Topluluk hukukuna aktarılması üye devletler tarafından genellikle tercih edilmediği için, AB bayrak devleti tedbirleri genellikle Topluluk mevzuatına artı değer katmak için diğer unsurlarla birleştirilmektedir. Yasallaştırılan bu unsurlar Topluluk sularına veya limanlarına giren gemilere de uygulanmaktadır. Bazı durumlarda tamamen bayrak devleti eksenli gereklilikler çeşitli niteliklerle birleştirilmekte ve AB seviyesinde salt uluslararası kuralların uygulanmasının çok ötesine gidilmektedir.

⁶²Bu altı yasama belgesi: Gemilerde gelişmiş tıbbi tedavi yapılması için minimum emniyet ve sağlık gereklilikleri hakkında 92/29 sayılı Direktif; Gemi denetimi, denetim kuruluşları ve denizcilik idarelerinin ilgili faaliyetleri için ortak kurallar ve standartlar hakkında 94/57 sayılı Direktif; Deniz Ekipmanı hakkında 96/98 sayılı Direktif; gemiadamlarının minimum seviyede eğitimi hakkında 2001/25 sayılı Direktif; Topluluk içerisinde siciller arasında gemilerin transferi hakkında 789/2004 sayılı Tüzük; Üye devletler tarafından düzenlenen gemiadamı belgelerinin karşılıklı olarak tanınması hakkında 2005/45 sayılı Direktif.

Avrupa Ekonomik Topluluğunun uluslararası deniz emniyeti sözleşmelerine olan ilgisi 1970’li yılların sonlarında önemli uluslararası sözleşmeleri imzalayarak bir dizi Konsey tavsiye kararı çıkarmasıyla başlamıştır.⁶³

Bu sözleşmelerin yürürlüğe girmesi için somut yasal yükümlülükler ancak 1990’lı yılların ortalarında 94/57 sayılı Direktifin kabul edilmesiyle başlatılmıştır.⁶⁴

3.2.2.1. Bayrak Devleti Yükümlülükleri

Uluslararası bayrak devleti yükümlülüklerinin AB hukukunda yürürlüğe girmesi 2005 yılında gerçekleşmiştir. Bayrak devleti gereklilikleriyle uyumluluk hakkında önerilen Direktifte üye devletlere bir dizi IMO Sözleşmesine üye olma ve IMO’nun Bayrak Devleti Kodu’nun 1. ve 2. Bölümlerini uygulama (A.973(24) sayılı IMO Kararı) zorunluluğu getirilmiştir.⁶⁵ Buna ilave olarak, önerilen direktif üye devletlere bayrak devleti gerekliliklerinin idaresi ve uygulanması konusunda ve gemi sicili konusunda bazı yükümlülükler getirmektedir.⁶⁶

⁶³ Deniz emniyeti konusundaki uluslararası sözleşmelerin (SOLAS, MARPOL, ILO Sözleşmeleri) onaylanması hakkındaki 78 /584 sayılı Konsey Tavsiye Kararı (OJ 1978, L 194, sf. 17); 1978 tarihli gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya standartları hakkında uluslararası sözleşmenin (STCW 78) onaylanması hakkında 79/114 sayılı Konsey Tavsiye Kararı (OJ 1979 L 33, sf.31); Balıkçı gemilerinin emniyeti hakkında 1977 tarihli Torremolinos Uluslararası Sözleşmesinin onaylanması hakkında 80/907 sayılı Konsey Tavsiye Kararı (OJ 1980, L 259, sf.31). 1983 yılında 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi hakkında aynı tavsiyede bulunulmuştur (83/419 sayılı Tavsiye Kararı, OJ 1983, L 237, sf. 34).

⁶⁴ Gemi denetimi ve sorvey kuruluşları ve denizcilik idarelerinin ilgili faaliyetleri için ortak kural ve standartlar hakkında 94/57 sayılı Konsey Direktifi

⁶⁵ COM (2005) 586 final, Madde 3. Önerinin 2(a) ve (b) maddelerinde ilgili 8 adet IMO Sözleşmesi listelenmiştir. (SOLAS 74, LL 66, Tonnage 69, MARPOL, STCW 78, COLREG 72, Torremolinos 93)

⁶⁶ Önerilen Direktifin 4. Maddesi (Emniyet ve kirliliğin önlenmesine ilişkin gerekliliklerinin idaresi için kaynak ve işlemler), 5. Maddesi (üye devletin bayrağını taşıyan geminin sicili), 6. Maddesi (üye bir devletin bayrağını taşıyan gemilerin emniyetinin sağlanması), 7. Maddesi (klas kuruluşlarına yasal yükümlülüklerinin verilmesi), 10. Maddesi (gemiyadami donatımında emniyet), 13. Maddesi (Bayrak devleti denetim prosesi), 14. Madde (kalite belgelendirmesi).

3.2.2.2. Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilme Standartları

Topluluğun bayrak devleti politikasını oluşturmak için uyguladığı diğer bir strateji gemiadamlarının eğitim standartları ve üye devlet bayrağı taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının çalışma saatleri ile ilgilidir. 94/58/EC sayılı Direktif, 1978 tarihli Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmenin (STCW Sözleşmesi) uygulanmasını sağlamak amacıyla çıkarılmıştır.⁶⁷

Eğitim standartları konusundaki yasal girişimlere karşın Topluluk, üye devletlere kayıtlı gemiler için ortak çalışma standartları oluşturma konusunda geleneksel olarak bir isteksizliğe sahipti. Bu alandaki en önemli mevzuat çalışması, ilgili sivil toplum kuruluşlarının da görüşü alınarak çalışma saatlerinin düzenlenmesi hakkındaki bir Anlaşmayı uygulayan 1999/63 sayılı Direktifin çıkarılmasıyla yapılmıştır.⁶⁸ Bu Direktif ve uyguladığı Anlaşma, 1996 tarihli Gemiadamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilerin Gemiadamı ile Donatılması hakkındaki 180 sayılı ILO Sözleşmesi esas alınarak hazırlanmıştır. Bu Direktif ile hem azami çalışma saatleri (herhangi bir 24 saatlik zaman diliminde 14 saat ve herhangi bir 7 günlük zaman diliminde 72 saat) hem de asgari dinlenme zamanı (herhangi bir 24 saatlik zaman diliminde 10 saat ve herhangi bir yedi günlük zaman diliminde 77 saat) belirlenmiştir. Direktif tarafından uygulanan bu Anlaşma ile ILO rejiminin bir derece ilerisine gidilmiştir.

Topluluk, çalışma standartları konusunda uluslararası yükümlülüklerin iç hukuka aktarılması konusunda çalışmalarını devam ettirmiştir. 2006 tarihli ILO Konsolide Deniz Çalışanları Sözleşmesini onaylamaları için Üye Devletleri zorunlu

⁶⁷ Gemiadamlarının asgari seviyede eğitimi hakkında 94/58 sayılı Konsey Direktifi (OJ 1994 L 319, p.28)

⁶⁸ Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) ve AB Ulaştırma Çalışanları Federasyonu (FST) tarafından nihai hale getirilen gemiadamlarının çalışma saatlerinin düzenlenmesi konusundaki Anlaşma hakkında 1999/63 sayılı Konsey Direktifi.

kılan bir teklif 2006 yılının Temmuz ayında sunulmuştur.⁶⁹ Ayrıca Komisyon, AB için daha detaylı bir uygulama kanununun hazırlanacağını bildirmiştir.⁷⁰

Diğer bir örnek ise; AB’de ulusal bayrak devleti gerekliliklerinin karşılıklı olarak tanınmasını sağlamak amacıyla, AB mevzuatına konulan gemiadamlarının belgelerinin tanınması hakkındaki 2005/45 sayılı Direktiftir. 1990 yılı ortalarından bu yana gemiadamlarının eğitim ve yeterlilikleri için asgari gereklilikler hakkında ortak uluslararası ve Topluluk kuralları bulunmasına rağmen, diğer üye devletlerce düzenlenen belgelerin tanınması için özel bir prosedür bulunmamaktaydı. Ancak, bunun yerine mesleki eğitim ve stajların tanınması hakkında genel AB rejimi denizcilik sektörüne uygulanmaktaydı.

3.2.2.3. IMO Belgelerinin Karşılıklı Tanınması

Bayrak devleti sıfatıyla Üye Devletlerin ilişkilerini düzenleyen ilk Topluluk tedbiri, bir üye devletin milli siciline kayıtlı geminin diğer bir sicile transferinin 613/91 sayılı Konsey Tüzüğü ile olmuştur.⁷¹ Bu tüzüğün amacı; üye devletlerin milli sicilleri arasında gemilerin transferinde teknik engellerin ortadan kaldırılması, sicil değişikliğinden dolayı Avrupalı armatörlere herhangi bir mali ve idari yük yüklememesi ve armatörlerin gemilerini bir sicilden diğerine transfer ederken IMO’nun deniz emniyetiyle ilgili 3 temel sözleşmesine (SOLAS, Marpol ve LL) göre düzenlenmiş olan bayrak devleti belgelerinin karşılıklı kabul edilmesi esasına dayanmaktadır. Bu düzenleme ile gemiyi siciline alan devletin geminin ilgili sözleşme belgeleriyle uyumunu onaylamak amacıyla sörvey yapma ihtimali kabul edilmekte ancak gemi uyumlu ise sözleşmelerden kaynaklanan teknik sebeplerle

⁶⁹ COM (2006) 288 final ile üye devletlere 31 Aralık 2008 tarihinden önce onay belgelerini ILO’ya vermeleri konusunda çağrıda bulunulmuştur.

⁷⁰ Denizcilik Politikaları hakkında Yeşil Kitap (COM(2006) 275 final), s.19.

⁷¹ Topluluk içinde bir gemilerin bir sicilden diğerine transferi hakkında 613/91 sayılı Konsey Tüzüğü (OJ 1991, L68, p.1.)

sicile kayıttan alıkonamamaktadır.⁷² Çevreye veya emniyete ilişkin ciddi bir tehlike söz konusu ise, belgelerin kapsamı dışında, üye devletler sicili askıya alma hakkını saklı tutarlar.⁷³ Tüzük 2004 yılında AB deniz emniyeti hukukunda meydana gelen gelişmelerden dolayı güncellenmiştir.⁷⁴ Bu tüzük tarafından konulan karşılıklı tanıma rejimi vasıtasıyla, Topluluk üye devletlerde tekdüze bayrak devleti uygulaması ve IMO Sözleşmelerinin yorumlanması konusunda temel atmıştır.

3.2.2.4. Deniz Ekipmanı

Topluluk, başlangıçtan bu yana uluslararası kuralları uygulamaya odaklı bir politika izlemekte ve IMO Sözleşmelerinde şart koşulan üst düzey emniyet ve çevre standartlarına ilişkin açık bir itibar göstermekteydi.⁷⁵ Buna ilişkin örneklerden biri 1996 tarihli Deniz Ekipmanı Direktifidir. Bu Direktif ile, IMO Sözleşmeleri ve kararlarında şart koşulan ekipmanlar için çeşitli test standartlarının AB seviyesinde uygulamasının uyumlu hale getirilmesi amaçlanmaktadır.⁷⁶

3.2.2.5. Klas Kuruluşları

Klas Kuruluşları gemi yapısını denetlemek ve kontrol etmekten sorumlu uzmanlaşmış özel kuruluşlardır. Klas Kuruluşlarının iki yönlü görevleri bulunmaktadır. Bunlardan biri; kendi teknik standartlarına göre geminin durumunu

⁷² 789/2004 sayılı Tüzüğün 4 (1). Maddesi.

⁷³ 789/2004 sayılı Tüzüğün 5 (2). Maddesi.

⁷⁴ Regulation 789/2004 (OJ 2004 L 138, p.19).

⁷⁵ COM (2003) 478 final, s.2. “Topluluğun temel felsefesi IMO Sözleşmelerinde yer verilmiş emniyet standartlarının Avrupa seviyesinde tanınmasıdır”.

⁷⁶ Deniz Ekipmanı hakkında 96/98 sayılı Konsey Direktifi (OJ 1997 L 46, p.25). Ayrıca bkz; COM(85)90 final, para.97 ve COM(89)266 final, para.82-87.

değerlendirmek ve gemi sahibinin isteği üzerine gemi için bir klas belgesi düzenlemektir. Diğeri ise; bayrak devletleri adına hareket ederek, uluslararası sözleşmelerde şart koşulan emniyet ve çevre gerekliliklerine geminin uygunluğunu doğrulamak ve ilgili resmi belgeleri düzenlemektir.⁷⁷ Kuruluşların ticari menfaatleri ve kamu denetim fonksiyonları arasındaki iki yönlü görevleri klas kuruluşları arasında uyum sorununa sebep olmakta ve görevlerini yerine getirirken dikkatlerini etkilemektedir.⁷⁸ Gemilerin dizaynı, inşası veya bakımı konularında standart koyan kuruluşlar olarak klas kuruluşlarının rolleri kanun koyucular tarafından zaman içinde tanınmıştır. Klas kurallarına atıflar uluslararası sözleşmelere konulmuştur. Böylelikle, “tanınmış klas kuruluşların” kurallarına uymak bir mevzuat gerekliliği haline gelmiştir.⁷⁹ Ancak, bu amaçla klas kuruluşlarını tanımak için uluslararası düzeyde bağlayıcı bir kriter oluşturulmamıştır. IMO’nun asgari standartlarına⁸⁰ göre tanınan kuruluşların sayısında keskin bir yükseliş olmuştur. Bu yükseliş, Komisyon tarafından sorunun özü⁸¹ olarak tanımlanmış ve AB içerisinde bölgesel bir tanıma sisteminin oluşmasına sebep olmuştur.

Direktif 94/57, klas kuruluşlarının üye devletler adına hareket ederken tam yetkili olmaları gerektiği koşulunu öne sürmektedir.⁸² Bu Direktif, klas kuruluşlarını tanımak ve kabul etmek için AB çapında bir rejim oluşturmaktadır. Bayrak devleti

⁷⁷ BMDHS’nin 94(4)(a) maddesinde bayrak devletlerinin “Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sörveyörü tarafından denetlenmesini” sağlamaları gerekirken aynı sözleşmenin 217(3) maddesinde bayrak devletleri; gemilerinin gerekli belgeleri taşımalarını ve bu belgelerin gemilerin gerçek durumuyla uyumlu olduğunu onaylamak amacıyla gemilerin periyodik olarak denetlenmesini sağlayacaktır. Bayrak devletlerinin tanınmış kuruluşlara (klas kuruluşları) denetim ve sörvey yetkisi verme imkanı SOLAS Tüzük I/6 ve Marpol Tüzük I/6 ve II/8’de bildirilmiştir.

⁷⁸ Bu düşünce; Komisyonun COM(93)218 final kararının 3.sayfasında ifade edilmiştir: Bu şirketlerin çoğu deneyimleri, güvenilirlikleri ve profesyonellikleri hususunda yeterli kanıt sunamamakta olup, ulusal İdareler adına faaliyet göstermek için görevlendirildiklerini savunacak geleneksel özelliklere de sahip değildirler.

⁷⁹ SOLAS Bölüm I-II 1995 yılında revize edilmiştir (1 Haziran 1998 yılında yürürlüğe girmiştir). Bu revizyonla “bir klas kuruluşunun yapısal, mekanik ve elektriksel gerekliliklerine uygun olarak gemilerin dizayn edilmesi, inşa edilmesi ve bakım yapılması hükümlerini içeren 3-1 sayılı bir Tüzük eklenmiştir.

⁸⁰ SOLAS Tüzük XI-1/1 ve IMO’nun A.739(18) ve A.789(19) sayılı kararları.

⁸¹ COM(93)218 final, s.3 ve COM(93)66 final, s.24. Direktif 94/57’nin 6. Resitali: Dünya çapında mevcut olan çok sayıda klas kuruluşu yeterli yapı ve deneyime sahip olmadıklarından ulusal idare adına hareket ederken güvenilirliği ve kuralların yeterli olarak uygulanmasını sağlayamamaktadırlar.

⁸² Gemi denetimi, denetim kuruluşları ve denizcilik idarelerinin ilgili faaliyetleri için ortak kurallar ve standartlar hakkında 94/57 sayılı Konsey Direktifi.

sıfatıyla hareket eden üye devletler kendi adlarına yasal işleri gerçekleştiren klas kuruluşlarını yetkilendirdiklerinde sadece tanınmış kuruluşlara itimat edebilirler.⁸³

2001/105 sayılı Direktifte ise, klas kuruluşlarının tanınmasını denetleme ve tanınması konusunda bir kriter oluşturma ve de klas kuruluşlarının gerekli kriterleri karşılamada başarısız olmaları durumunda hukuki yollara başvurmaları hususlarına değinilmiştir. Ayrıca, gemilerin bir klâstan diğerine transfer olmaları durumunda uygulanan işlemler ve klas kuruluşları ve liman devleti denetimi arasında bilgi alışverişi konularında bazı yeni gereklilikler eklenmiştir. Görevlerini iyi bir şekilde yerine getirmeyen klas kuruluşlarına karşı hukuki yollara başvurulması konusunda tanınmanın iptalinde Komisyonun rolü prosedürel değişikliklerle önemli ölçüde güçlendirilmiştir. Sonuç olarak, “ya hep ya hiç” rejimi kısmen yumuşatılmış olup, görevlerini yerine getirmeyen klas kuruluşları için yeni bir hukuki yola başvurulmuştur: tanınmanın 1 yıl durdurulması ve o dönemde durdurmaya sebep olan eksikliklerin düzeltilmemesi durumunda iptali.

AB'nin klas kuruluşlarını ele alan temel mevzuatı; Erika kazasından sonra da revize edilen 391/2009 sayılı Tüzüğü ve 2009/15/EC sayılı direktiftir. Bu direktifle uyumlu olarak, Komisyon her iki yılda bir 12 tanınmış klas kuruluşunu değerlendirmektedir. EMSA, Komisyon adına gerekli denetimleri gerçekleştirmek için Komisyon tarafından görevlendirilmiştir. Bu nedenle, EMSA her yıl klas kuruluşlarının merkez ofislerine ve seçtikleri bazı bölgesel ve saha ofislerine ve şüpheli klas kuruluşlarının performanslarını kontrol etmek amacıyla gemilere denet düzenlemektedir.⁸⁴

⁸³ Sadece 12 klas kuruluşu AB tarafından tanınmaktadır. Bunlar; American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Polish Register of Shipping (PRS), Registro Internacional Naval (Rinave, recognition for Portugal only), Registro Italiano Navale (Rina), Russian Maritime Register of Shipping (RS) (Official Journal C 135/04 of 19 June 2007).

⁸⁴ Assessment of Recognized Organizations, EMSA, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/assessment-of-classification-societies.html>

3.2.3. Bir Üye Devletin Bayrağını Taşıyan Gemiler için Diğer AB Kuralları

3.2.3.1. Gemilerde Tıbbi Tedavi

Gemilerde iyileştirilmiş tıbbi tedavi için asgari emniyet ve sağlık gereklilikleri hakkında 92/29/EC sayılı bir direktif çıkarılmıştır.⁸⁵ Bu Direktif ile, bir üye devletin bayrağını taşıyan gemiler için bir dizi tıbbi gereklilik getirilmektedir. Bu, tipik bir asgari standartlar direktifidir ve üye devletleri daha üst standartlar uygulama konusunda engellememektedir. Bu aynı zamanda tipik bir bayrak devleti uygulaması olup sadece üye devlet bayrağı taşıyan veya sicilinde olan gemiler için geçerlidir. Diğer gemilere uygulanmamaktadır.

3.2.3.2. Yatay Çevre Mevzuatı

Yatay çevre mevzuatı; çevre korumasına yönelik farklı ögelerin birlikte değerlendirildiği, çevre korumasında uygulanacak usulleri belirleyen ve tüm sektörlere uygulanan genel mevzuatı ifade eder.

AB'nin çevre politikasının amacı; kirliliği ortadan kaldırmak, azaltmak ve önlemek; sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak için doğal kaynakların ekolojik dengeye zarar vermeyecek bir biçimde kullanılmasını sağlamak; çevresel zararı kaynağında önlemek ve çevre koruma hususu ve diğer sektörel politikalar arasındaki entegrasyonu teminat altına almaktır.⁸⁶

⁸⁵ OJ 1992 I 113, P.19.

⁸⁶ AB'nin Çevre Politikası, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=92&l=1>

AB çevre müktesebatı yatay konuları; çevresel etki değerlendirmesi (ÇED), stratejik çevresel değerlendirme (SÇD), çevresel sorumluluk, çevresel bilgiye erişim olup, bunların yanısıra çevre müktesebatı, hava kalitesi, su kalitesi, atık yönetimi, doğa koruma, endüstriyel kirliliğin kontrolü, kimyasallar, iklim değişikliği ve gürültü alanındaki düzenlemelerden oluşmaktadır.

Çevrenin korunması amacıyla oluşturulan yasal çerçevede deniz çevresine ve gemilere ilişkin direkt düzenlemeler yapılmamıştır.⁸⁷ Bu düzenleyici tedbirlerin bazıları gemilerde çok iyi bir şekilde uygulanabilecek faaliyetleri düzenlemekte veya deniz ulaştırması ile ilişkili olabilmektedir. Bu tedbirlerden bazıları konu ve uygulama bakımından deniz taşımacılığı ile ilgili görünmekte ancak bazıları uygulama kapsamı bakımından deniz taşımacılığı konusunun dışındadır,⁸⁸ bazıları ise çok muğlâk ifadeler içermektedir.⁸⁹ Atıkların artırılması ve yok edilmesine ilişkin çevre direktifleri bu konunun gemilere uygulanabilirliği sorusunu muallâkta bırakmıştır.⁹⁰ Gemilere uygulanabilirliği konusunda herhangi bir açıklama bulunmadığından, yatay çevre kurallarının bir üye devletin bayrağını taşıyan gemilere uygulanıp uygulanmayacağı konusu belirsiz kalmıştır. Atık yönetim direktiflerinin uygulama alanı gemi atıklarının tahliyesini özellikle muaf tutmamakla birlikte izine dayalı operasyon planı bu konuyu düzenlemeye uygun görünmemektedir.⁹¹ Ancak bazı durumlarda yatay çevre tedbirleri gemilere uygulanmaktadır. Örneğin; gemi yakıtları konusundaki 1999/32 sayılı Direktif (bazı akaryakıtlarda kükürt oranının azaltılması),⁹² atıkların taşınması hakkındaki 1013/2006 sayılı Tüzük (gemi atıkları

⁸⁷ COM (2001) 139 final kararının Ekinde 50'den fazla tedbir listelenmiştir.

⁸⁸ Tehlikeli madde içeren büyük kazaların zararlı etkilerinin kontrolü hakkında 96/82 sayılı direktifin 4(c). Maddesi, Karayolu dışında kullanılan hareketli makinelerle takılan içten yanmalı motorlardan çıkan gazlara ve partikül halindeki kirleticilere karşı alınacak tedbirlerle ilgili üye devlet kanunlarının yakınlaştırılması hakkında 97/68 sayılı direktifin 1. Ekinin 1.B paragrafı ve tehlikeli maddelerin kullanılması ve hazırlanması ve pazarlanması hakkındaki kısıtlamalara ilişkin üye devletler için kanunların, tüzüklerin ve idari hükümlerin yakınlaştırılması hakkında 76/769 sayılı direktifin 1(2)(a). Maddesi.

⁸⁹ Karasularında gemilerin operasyonel tahliyeleri dışında (1(2)(d). Maddesi) Topluluğun deniz çevresine tahliye edilen bazı tehlikeli maddelerden kaynaklanan kirlilik hakkında 76/464 sayılı direktif.

⁹⁰ Atık yağların yok edilmesi hakkında 75/439 sayılı direktif (OJ 1975 L 194, p.23, Atık hakkında 2006/12 sayılı direktif (OJ 2006 L 114, p.9) ve Tehlikeli atık hakkında 91/689 sayılı direktif (OJ 1991 L 377, p.20).

⁹¹ 75/439 sayılı Direktifin 4. ve 6. Maddeleri.

⁹² 2005/33 sayılı Direktif, OJ 2005, L 191,p.59.

konusunda biraz daha muğlak ifadeler içermektedir)⁹³ ve özellikle ozon tabakasını incelten maddeler hakkındaki 2037/2000 sayılı Tüzük.⁹⁴

Sonuç olarak; Topluluğun çevre kanunlarını gemilere uygulamak, kuralların muğlak ifadeler içermesi nedeniyle pek mümkün görünmemektedir. Ancak sadece yakıtlardaki kükürt içeriğinin düzenlenmesi tedbiri gemilere detaylı olarak, gemilerin milliyeti ve coğrafi olarak uygulama alanı da göz önünde bulundurularak uygulanabilmektedir. Yeni Tüzükte atıkların taşınması direktifine göre oluşturulan rejime gemiler dâhil edilmiştir. Ancak, üçüncü devlet bayrağını taşıyan gemilere uygulanabilirliği konusu belirsizdir. 2037/2000 sayılı Tüzüğün teknik şartları gemileri kapsamaktadır ancak bunun kapsamı sadece üye devlet bayrağını taşıyan gemiler ile sınırlıdır.⁹⁵ Diğer birçok direktifte hangi koşullar altında çevreye ilişkin kuralların gemilere uygulanması konusu muallakta kalmıştır.

Son zamanlarda özel uygulama ve yürütme kurallarının geliştirilmesi yoluyla çevresel tedbirler gemilere uygulanmaya başlanmış olup, üye devlet bayrağını taşıyan gemiler ve diğer gemilerle ilgili bir ayrıma gidilmiştir.⁹⁶

⁹³ OJ 2006 L 190, p.1. Tüzük; 1989 tarihli Tehlikeli Atıkların Sınırlanması ve Bertarafının Kontrolüne ilişkin Basel Sözleşmesini uygulamaktadır. Tüzük aynı zamanda gemi sökümünün çevreye duyarlı bir şekilde yapılmasına atıfta bulunmaktadır. (Ek VIII, para.1(3), III and IV). Tüzüğün 49(2). Maddesi Topluluk dışında söküme gelen gemilere önemli sınırlamalar getirmektedir.

⁹⁴ OJ 2000, L 244, p.1 (1804/2003 sayılı Tüzük ile değiştirilmiştir (OJ 2003 L 265 p.1.)). Bu Tüzük; soğutma sistemlerinde kloroflorokarbon (CFC) ve hidrokloroflorokarbon (HCFC) kullanımının (Madde 5(1)(c)) ve yangın söndürme sistemlerinde halon kullanımının (Madde 4(4)(v)) aşamalı olarak durdurulması için AB çapında bir zaman çizelgesi getirmektedir ki bu hükümler; Marpol Ek 6 (Tüzük 12(2)) ve SOLAS'ın (Tüzük II-2/3(1)) ilgili hükümlerinden daha katıdır.

⁹⁵ COM(2002)595, p.18. Avrupa sularında çalışan mevcut yük gemilerinde halon kullanılmasına izin veren Tüzük muafiyetinde atıfta bulunmaktadır.

⁹⁶ Limanlarda atığın işlenmesi ve teslimatı konusunda 2000/59 sayılı Direktif; Antifouling sistemleri hakkında 782/2003 sayılı Direktif; Gemi yakıtlarında kükürt içeriği hakkında 2005/33 sayılı Direktif; Kirlilik ihlali için yaptırımlar hakkında 2005/35 sayılı Direktif.

3.2.4. AB Bayrak Devleti Tedbirlerinin Üçüncü Devlet Gemilerine Etkileri

AB bayrak devleti tedbirleri üçüncü devlet gemilerini de doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen hükümler içermektedir. AB üye devletlerin dışında AB bayrak devleti kurallarına uyulmasını sağlamak amacıyla uygulanan önemli mekanizmalar aşağıdaki üç örnek ile açıklanmaktadır:

Klas Kuruluşları

Klas kuruluşlarının tanınması hakkındaki AB rejimi, AB'nin dışına etkisi olacak kadar çeşitli unsurlar içermektedir. AB dışında kurulmuş olan klas kuruluşlarının üye devletler adına yetkilendirilebilmeleri için AB makamları tarafından denetim ve kontrole tabi tutulmaları gerekmektedir. AB tanınmış kuruluşlarına uygulanan direktif kriterlerinin çoğu; AB üye devletleri adına gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmeyen faaliyetler arasında veya bayrak devleti adına veya gemi sahibi adına çalışan kuruluşların farklı rolleri arasında ayırım yapmamaktadır. Bu nedenle direktifin klas kuruluşlarının faaliyetlerinin kalitesi ve gemilerin emniyeti konusunda geniş kapsamlı fiili etkileri mevcuttur.⁹⁷ Bunun dışında, üçüncü devlet bayrağını taşıyan gemiler için daha açık ifadeler kullanılmıştır. 1994 Direktifinde, üçüncü devlet bayrağını taşıyan gemilerin klaslanması konusuna değinilmiş olup, AB limanlarına gelen bir gemi AB tanınmış kuruluşu tarafından klaslanmamış ise Avrupa liman devleti denetimi kapsamında bu gemiye öncelikli denetim yapılmaktadır.⁹⁸ Liman devleti denetim rejimine ilişkin yapılan müteakip değişikliklerde, liman devleti denetimi ve geminin klas standardı arasındaki bağ güçlendirilmiştir.⁹⁹ Erika kazasını müteakip, liman devleti denetimi ve klas kuruluşları arasındaki bağ önemle vurgulanmıştır.¹⁰⁰ AB'de klas kuruluşlarının tanınmasının sağlanması ve onaylanması için yeni şartlar getirilmiş ve AB'nin

⁹⁷ Direktifin Ekinin B Bölümünde 6. Paragrafta şart koşulan “etkin iç kalite sistemi” hakkındaki gereklilikler örnek olarak verilebilir.

⁹⁸ Madde 12(1)(a) ve liman devleti kontrolü hakkında 95/21 sayılı direktifin 1. Eki'nin 5. Paragrafı.

⁹⁹ 98/42 sayılı Komisyon Direktifi ve 1999/97 sayılı Komisyon Direktifinin Eki.

¹⁰⁰ 2001/106 sayılı Direktif.

bölgesel sınırları dışındaki kuruluşların faaliyetlerine önem verilmiştir. Özellikle, klas kuruluşlarının bölgesel ofislerinin performansları Komisyonun değerlendirme hedefleri arasına dâhil edilmiştir.¹⁰¹ İlgili kuruluşun dünya genelindeki performansı göz önünde bulundurularak AB-tanınmasının ilgasına karar verilmesi konusu açıklığa kavuşturulmuştur.¹⁰² Daha dolaylı dış etki ise; Direktifin 6. Maddesine göre klas kuruluşları için hukuki sorumluluk rejimi getirmesidir. Bazı değişiklik teklifleri de bu dolaylı etkilere sebebiyet vermiştir. Özellikle, AB tarafından tanınan herhangi bir klas kuruluşuna kalite değerlendirme ve belgelendirme sistemi uygulanacaktır. Bu gelişmeler ışığında değerlendirilirse Komisyonun, AB tanınmış kuruluşlarının müdahil olduğu kazalarla yakından ilgilendiği açıkça görülmektedir.¹⁰³

Gemiadamlarının Üçüncü Devletlerde Eğitimi

Deniz taşımacılığı ulaştırma modları arasında en güvenli olanıdır ancak her yıl binlerce deniz kazası meydana gelmektedir. Bu kazaların büyük bir çoğunluğu insan hatası nedeniyle meydana gelmektedir. İnsan hatalarına etki eden temel meseleler; eğitim, öğretim ve çalışma koşullarıdır. Bu nedenle, gemiadamları iyi bir eğitim alırlarsa deniz taşımacılığı daha emniyetli hale gelecektir.

Avrupa sularında çalışan gemiadamları Avrupa'da eğitilmiş ve belgelendirilmiş olmasına rağmen, AB sicilli gemiler genellikle AB üyesi olmayan devletlerin vatandaşları olan gemiadamları tarafından donatılmaktadır.

AB mevzuatında, AB üyesi olmayan ülkeler tarafından IMO'nun STCW Sözleşmesinin şartlarına uygun olarak değerlendirilmesi esasına dayalı özel bir

¹⁰¹ Revize Direktifin 11(3). Maddesi ve Ek'in B(6)(1). Paragrafı.

¹⁰² Revize 9(2). Maddesine göre; tanımının ilgasına ilişkin bir karar taslağı hazırlarken, Komisyon gemilerin taşıdıkları bayrağa bakmaksızın klas kuruluşlarının emniyet ve kirliliği önleme performans kayıtlarını göz önünde bulunduracak.

¹⁰³ 10 Şubat 2006 tarihli Lloyd's List gazetesi s.1. 3 Şubat 2006 tarihinde Kızıl Denizde batan yolcu gemisini (Al Salam Boccaccio 98) klaslayan İtalyan Klas kuruluşu Rina'ya tüm belgelerin kopyaları sorulmuştur.

prosedür geliştirilmiştir. Bu değerlendirme AB üye devletlerince yeterlilik belgelerinin tanınması için Avrupa Komisyonu tarafından gerçekleştirilmektedir.

EMSA'nın desteğiyle Avrupa Komisyonu, AB üye devletleri adına AB üyesi olmayan ülkelerde gemiadamı belgelendirme prosedürlerini ve eğitim ve öğretim kuruluşlarını STCW Sözleşmesine uygun olarak değerlendirmektedir. Tüm değerlendirmeler beş yıllık bir periyotta gerçekleştirilmektedir. Böylece, AB düzeyinde tanınmış olan her ülke düzenli olarak denetlenmiş olmaktadır.

AB üye devletlerindeki gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesine ilişkin AB mevzuatının uygulanmasını gerçekleştirme görevi EMSA'ya verilmiştir.¹⁰⁴

Mevzuata bakılacak olursa, 1994 tarihli STCW Direktifinde; üçüncü devletler tarafından düzenlenen gemiadamı belgelerinin tanınması işlemleri Komisyona bildirilmek şartıyla her bir üye devletin kendisine bırakılmıştır. Sözleşmeye taraf devletlerin uyumunu denetleme konusunda IMO'ya önemli ve yeni bir güç veren STCW 95 Sözleşmesinin yürürlüğe girmesini müteakip,¹⁰⁵ bu rejim 98/35 sayılı Direktif ile güncellenmiş ve güçlendirilmiştir.¹⁰⁶ Bu Direktif daha sonra 2001/25 sayılı Direktifin 18. Maddesi haline gelmiştir. Söz konusu Direktifin II. Eki'nde üçüncü ülkeler tarafından düzenlenen belgelerin tanınması için prosedürler ve kriterler sıralanmış olup denizcilik eğitim enstitüleri ve denizcilik eğitimi ve uygulama programlarının onaylanması hususunda özel şartlar bulunmaktadır.¹⁰⁷ STCW 95 Sözleşmesinde olduğu gibi, üçüncü devletlerde standartların onaylanması, tesislerin ve işlemlerin denetimini içeren tüm gerekli tedbirler yoluyla yapılmalıdır.¹⁰⁸ Belgelerin tanınması ve onaylanması konusu her bir üye devlete bırakılmıştır.¹⁰⁹ 2003 yılında tanıma işlemleri büyük ölçüde Topluluk seviyesine

¹⁰⁴ <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/training-of-seafarers.html>

¹⁰⁵ STCW Tüzüğü I/7(3)'e göre, IMO'dan Sözleşmeye uygun olarak denizcilik eğitimi ve belgelendirmesi gerçekleştiren ülkelere bir "beyaz liste" oluşturması talep edilmektedir.

¹⁰⁶ OJ 1998 L 172, s.1.

¹⁰⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:136:0017:0041:EN:PDF>

¹⁰⁸ Direktif 2001/25 Ek II paragraf A(2)(b). Aynı ifade STCW 95, Tüzük I/10(1.1)'de de kullanılmıştır.

¹⁰⁹ Direktif 2001/25, Madde 9(3)(d).

transfer edilmiştir. Şu anda AB çapında uygulanan tanıma değerlendirmeleri Komisyon tarafından EMSA'nın yardımıyla gerçekleştirilmektedir.¹¹⁰

Ayrıca, 19 Kasım 2008 tarihinde gemiadamlarının asgari eğitim seviyeleri hakkında 2008/106 sayılı bir Direktif yürürlüğe girmiştir. Söz konusu direktifte, Topluluğun denizcilik sektöründe bilgi ve beceri seviyelerinin geliştirilmesi ve korunması amacıyla Toplulukta gemiadamlarının statüsü ve denizcilik eğitimine önem verilmesi gerektiğine vurgu yapılmaktadır. 2005/36 sayılı Direktife göre ise; gemiadamlarının diploma ve belgelerinin karşılıklı olarak tanınması, üye devletin bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının eğitim seviyelerini her zaman standart olarak sağlayamamakta ve bu konu deniz emniyeti açısından hayati önem taşımaktadır. Dolayısıyla, Topluluk genelinde gemiadamlarının eğitim seviyelerinin asgari olarak tanımlanmasının önemli olduğu göz önünde bulundurularak 2008/36 sayılı Direktif oluşturulmuştur. Söz konusu minimum eğitim seviyesi IMO'nun 1995 yılında değiştirilen 1978 STCW Sözleşmesindeki eğitim standartları esas alınarak oluşturulmuştur. Ancak, üye devletler STCW Sözleşmesinde ve bu direktifte şart koşulan asgari standartlar dışında daha yüksek standartlar oluşturabilmektedirler.¹¹¹

Gemiadamı belgelerinin tanınması, AB içerisinde gemiadamı eğitim standardıyla geniş çapta uyum sağlanması için bir araç niteliğindedir. Böylece, STCW rejimine ilişkin AB'nin katı bayrak devleti uygulaması konusunda diğer bayrak devletleriyle rekabetini olumsuz etkileme riski azalmaktadır. Aslında üçüncü devletler için AB'nin koyduğu değerlendirme kriterleri ve prosedürler bu ülkelere ilave bir bölgesel gereklilik yüklememektedir. Bu kriterler daha çok, STCW 95 hükümlerinin daha sıkı bir şekilde uygulanmasını sağlamakta ve IMO'nun beyaz listesine¹¹² oranla, tanıma için uygun belgelere sahip devletlerin daha sınırlı bir listesinden oluşmaktadır. Ancak, bu sınırlı liste STCW Sözleşmesi ile gelişmemektedir.

¹¹⁰ Direktif 2001/25, Madde 18(3)(d) ve (e).

¹¹¹ Direktif 2008/106/EC of the European Parliament and of the council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:EN:PDF>

¹¹² IMO'nun Beyaz Listesi (White List) STCW 95 Sözleşmesini doğru bir şekilde uygulayan ülkelerin listesinden oluşmaktadır.

Bayrak Devleti Gereklilikleri

2005 yılında Avrupa Komisyonu tarafından bayrak devleti gerekliliklerine uyum hakkında bir Direktif önerisi hazırlanmıştır.¹¹³ Bu direktifin 15. Maddesinde üçüncü ülkelerle bayrak devleti yükümlülüklerine ilişkin bir işbirliği anlaşması (MOU) yapılmasından söz edilmektedir. Söz konusu maddeye göre; Komisyon 2007 yılı bitmeden önce bayrak devleti denetim yükümlülüklerinin oluşturulmasına ilişkin A.973(24) sayılı IMO Genel Kurul Kararıyla kabul edilen IMO Bayrak Devleti Kodunu uygulamaya kendini adanmış ve A.974(24) sayılı IMO Genel Kurul Kararı hükümlerine uygun olarak denetlenmeyi kabul eden bayrak devletleri arasında eşit şartlar sağlamak amacıyla bir fizibilite raporu hazırlayarak Avrupa Parlamentosu ve Konseye sunmuştur.¹¹⁴

2013 yılında ise bayrak devleti gerekliliklerine uyum hakkındaki 2009/21/EC sayılı Direktifin uygulanması hakkında Komisyon, Avrupa Parlamentosuna ve Konseye bir rapor sunmuştur.¹¹⁵ Bayrak devleti gerekliliklerine uyum hakkındaki 2009/21/EC sayılı Direktif, “**üçüncü deniz emniyeti paketi**” olarak bilinen tedbir paketinin bir parçasıdır. Uzun, kapsamlı ve geniş katılımlı çalışmalardan sonra 11 Mart 2009 tarihinde Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanan ve 28 Mayıs 2009 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Üçüncü Deniz Emniyeti Paketinin amacı; deniz emniyeti standartlarına uyan gemi sahipleri lehine, özellikle alt standart gemi sahipleri üzerindeki baskıyı artırarak sektörün rekabet gücünü artırmaktır.¹¹⁶

Adıgeçen Direktifin iki yönlü amacı bulunmaktadır: Birincisi; Üye devletler AB hukukuna göre IMO’nun bayrak devleti denet şemasını zorunlu hale getirerek ve ulusal denizcilik idarelerinin operasyonel yönetim sistemlerinin belgelendirilmesini uygulamaya koyarak, bayrak devleti yükümlülüklerinin etkin ve istikrarlı bir şekilde

¹¹³ COM(2005)586 final.

¹¹⁴ COM(2005)586 final, Madde 15.

¹¹⁵ COM(2013)916 final.

¹¹⁶ COM(2013) 916 final.

yerine getirilmesini sağlayacaklardır. İkincisi ise; bir üye devletin bayrağını taşıyan gemiler özellikle liman devleti denetimi hakkındaki Paris Mutabakat Zaptında yer alan kara liste veya gri listede yer almaksızın denizde emniyeti artıracak ve gemilerden kaynaklanan kirliliği önleyeceklerdir.¹¹⁷

Sonuç olarak, AB'nin bayrak devleti tedbirleri uluslararası standartlarla yakından ilişkilidir. Ancak bazı AB standartları uluslararası standartların ötesinde bir uygulama içermekte olup bu standartlar sadece AB üyesi devletleri değil, üçüncü ülkeleri de etkilemektedir. AB limanlarına gelen veya AB sularından geçen üçüncü ülke bayrağını taşıyan gemilere uluslararası gerekliliklerin ötesinde bölgesel uygulamalar yapılması; klas kuruluşlarının tanınması rejimi ve gemiadamlarının eğitimleri gibi konular iç tedbir olarak görülse de bu uygulamalar AB sınırlarının ötesine taşmaktadır.

3.3. Bayrak Devleti Olarak Türkiye'nin İncelenmesi

Türkiye'nin kendi bayrağını taşıyan gemilere yönelik denetim ve belgelendirme faaliyetleri; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne bağlı Gemi Denetim Dairesi Başkanlığı koordinesinde Liman Başkanlıklarında görevli bulunan 173 Gemi Sörvey Uzmanı ve 42 Denizcilik Uzman ve Yardımcılarından oluşan toplam 215 denetim görevlisi ve yetkilendirilmiş 9 adet klas kuruluşu tarafından yapılmaktadır.

2003 yılında 25246 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe giren "*Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik*", ilgili IMO kararları ile gemi sörvey ve belgelendirme kuruluşlarının yetkilendirilmesi ve izlenmesine dair 94/57/EC

¹¹⁷ COM(2013)916 final, s.2.

sayılı AB Direktifi¹¹⁸ ile uyumlu olarak hazırlanmıştır. Söz konusu Yönetmelik ile belirtilen şartları karşılayan kuruluşlarla yetki devri protokolü imzalanmış ve bu kuruluşlara Türk bayraklı gemilerde sörvey yapma ve bazı zorunlu belgeleri düzenleme yetkisi verilmiştir. Klas kuruluşları hem klas belgeleri hem de yetkilendirildikleri zorunlu belgeleri düzenlemektedir. Klas belgesi, klas kuruluşunun kendi kurallarına uygun olarak inşa edilen gemilere verilmekteyken, zorunlu belgeler uluslararası sözleşmelerdeki kurallar uyarınca verilmektedir.

Türkiye'nin kendi bayrağını taşıyan gemilere yönelik denetim uygulamasına bakıldığında son yıllarda önemli gelişmeler olduğu görülmektedir. Yurtdışında uygulanan liman devleti denetimlerinde, Türk bayraklı gemilerin yakın geçmişe kadar çok yüksek oranda limanlarda alıkonulması, Türkiye'nin uzun yıllar ihmal ettiği bayrak devleti denetimini güçlendirmek zorunda olduğunu göstermiştir.¹¹⁹

Türkiye, son birkaç yıldan beri deniz ticaret filosunun durumunun iyileştirilmesi ve Türk bayraklı gemilerin yurtdışındaki limanlarda alıkonulmasının önlenmesi amacıyla, Türk bayraklı gemilerin denetimini öncelikli tutarak bayrak devleti denetiminin kalitesini artırmaya çalışmaktadır.

Türk bayraklı gemilerin alıkonulma oranlarındaki düşüş birden olmamış, uzun zaman yüksek bir seviyede seyreden alıkonulma oranları, özellikle 2003 yılından itibaren alınan tedbirler sonrasında önemli ölçüde düşmüştür. Deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması kapsamında “denizcilik idaresinin güçlendirilmesi”, AB Komisyonu'nun öncelikli konuları arasında yer aldığından; Türkiye'nin bu önceliği

¹¹⁸ Klas kuruluşlarını, bayrak devleti uygulamalarının önemli bir parçası olarak gören ve deniz emniyetinin sağlanmasında klas kuruluşlarının faaliyetlerine önem atfeden, bu faaliyetleri alt standart gemiciliğin azaltılmasında hayati faktör olarak kabul eden AB, Erika III paketi ile daha önce çok sayıda revizyona tabi olan 94/57/EC sayılı Direktifi yürürlükten kaldırarak yerine Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları ve Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kural ve Standartlar Hakkında 2009/15/EC sayılı Direktifi yürürlüğe koymuştur.

¹¹⁹ Bkz. Cahit Yalçın-B.Sıtkı Ustaoglu, “Kara Listeden Gri Listeye-Bir Başarı Grafiği”, (29 Haziran 2007) http://www.deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=12&yazi_id=100179 (son erişim tarihi 22.04.2014)

de gözeterek kaydettiği gelişmeler, alıkonulma oranlarındaki düşüşte doğrudan etkili olmuştur.¹²⁰

Bölgesel liman devleti denetimi mutabakat zabıtlarının sekretaryaları tarafından yayımlanan istatistiklere bakıldığında, Türkiye'nin bayrak devleti denetimine öncelik vermesinin ve bu konuda aldığı tedbirleri hayata geçirmesinin sonucu olarak Türk bayraklı gemilerin yurtdışındaki limanlarda alıkonulma oranlarında önemli bir düşüş olduğu görülmektedir.

3.3.1. Bayrak Devleti Uygulamaları

Bayrak Devleti Uygulamaları kapsamında Türkiye, Türk Bayraklı gemilerin kondisyonlarının artırılması, yapılan denetimlerde nitelik ve niceliğin artırılması, yurtdışında gemi tutulmalarının azaltılması ve denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması amacıyla 2002-2003 yıllarında “Denetim ve Eğitim Seferberliği” başlatmıştır.

Bayrak devleti uygulamaları kapsamında Elektronik Sertifika Sistemi (ESS), Elektronik Gemi Hedefleme Sistemi ve Liman Yönetim Bilgi Sistemi kullanılmaktadır.

Elektronik Sertifika Sistemi ile uluslararası sefer yapan gemilerin ve bu gemilerde işlem yapan uzmanların takibi ve gemilere verilen belgelerde standart ve de tüm belgelerde harmonizasyon ve şeffaflık sağlanmaktadır. Kullanılan rehber, form ve kontrol listesi gibi enstrümanlar sürekli güncellenmekte ve gerçekleştirilen

¹²⁰ *ibid.*

işlemler neticesinde oluşan istatistik ve analizler neticesinde daha verimli planlama yapılabilmektedir.

Elektronik Gemi Hedefleme Sistemi ile gemilerin teknik özellikleri ve geçmiş denetim performansları gibi veriler kullanılarak gemilerin ön sörvey pencere aralıkları belirlenmektedir. Performansı yüksek olan gemiler için geniş pencere aralığı, düşük gemiler için dar pencere aralığı uygulanmaktadır (24 yaş altındaki yüksek performanslı gemiler en geç 6 ayda 24 yaş üzeri en geç 3 ay, düşük performanslı gemiler her ay). İşletenler de gemiler gibi takip edilip hedeflenmektedir. Diğer sistemlerle entegrasyon sayesinde gemi denetime girmeden limandan çıkışı engellenmektedir.

Liman Yönetim Bilgi Sistemi ile liman çıkış belgeleri ve ordinolarda standart sağlanmakta, bütün giriş-çıkış işlemlerinde harmonizasyon ve şeffaflık sağlanmakta, kayıtlar yapılmakta, tüm elektronik sistemlerle entegrasyon sağlanmakta ve mevzuat elektronik olarak uygulanmakta ve istatistik ve analize dayalı etkin bir liman yönetimi tesis edilmektedir.

3.3.2. Türk Bayraklı Gemilere Yönelik Ulusal Denetimler

Türkiye, bayrak devleti denetimini ve gemilerin belgelendirilmesini Harmonize Sörvey ve Sertifikalandırma Sistemine göre yapmaktadır. Türk bayraklı gemilere Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından verilen belgelerin bazıları elektronik ortamda düzenlenmektedir. Bu sistemle hazırlanan belgeler web tabanlı programda arşivlenmektedir. Gemilerin ara, yıllık, periyodik ve yenileme sörveyi zamanları; gemilere yapılan tüm sörveylerin raporları ve gemilerde bulunan eksiklikler, sistemde otomatik olarak görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerle ilgili olarak mevzuatta belirlenen denetimleri gerçekleştirmek üzere Bakanlık bünyesindeki gemi sörvey uzmanları dışında tamamı yüksek performanslı olan 9 klas kuruluşu yetkilendirilmiştir: ABS, BV, Class NK, DNV, GL, KR, LR, RINA (IACS Üyeleri) ve Türk Loydu.

Türk bayraklı gemilerin özellikle Avrupa'daki limanlarda çok yüksek oranda alıkonulması ve Türkiye'nin çok yüksek riskli ülke statüsünde ilan edilmesi üzerine denetim konusundaki öncelik liman devleti denetiminden ziyade bayrak devleti denetimine verilmiştir. 2004 yılından itibaren mülga Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hedefleme faktörü oluşturulmuş ve söz konusu hedefleme faktörü doğrultusunda ve öncelikli olarak Avrupa'daki limanlara gidecek Türk bayraklı gemilere, yurtdışına çıkmadan önce yapılan ön sörvey uygulaması başlatılmıştır. Ön sörvey uygulaması kapsamında farklı dönemlerde belirli konular seçilerek yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları uygulanmaktadır.¹²¹

2007 yılında kurulan web tabanlı hedefleme sistemi ile ön sörvey uygulanacak gemiler IMO numaralarının sisteme girilmesiyle tespit edilebilmektedir. Hedefleme sisteminde gemiye ilişkin bazı bilgiler ve kriterler otomatik olarak analiz edilerek gemiler yüksek risk, standart risk ve düşük risk kategorilerine ayrılmakta ve denetlenecek gemilerin seçimi yapılmaktadır.

Ön sörvey uygulaması ile Türk bayraklı gemilere, yabancı limanlara gittikleri zaman yapılacak olan liman devleti denetimi, daha önceden Türkiye'de yapılmış olmaktadır. Dolayısıyla ön sörvey bir anlamda Türkiye'nin kendi bayrağını taşıyan gemilere yaptığı liman devleti denetimi gibidir. Ayrıca liman devleti denetimleri kapsamında yurt dışında alıkonulan Türk bayraklı gemilere uğradıkları ilk limanda 1999 yılından beri programdışı sörvey uygulanmaktadır. Türk bayraklı gemilere uygulanan ön sörvey ve programdışı sörvey raporları web tabanlı bir sistemde kayıt altına alınmaktadır. Ancak bu denetimlerin yapılması gemilerin limanda bulunmasına

¹²¹ *ibid.*

bağlı olduğundan Türk limanlarına uğramayan gemilere bu denetimler uygulanamamaktadır.¹²²

2013 yılı içerisinde, Türk Bayraklı gemilerin ulusal ve uluslararası kurallara uyumunu teminen toplam 1184 adet ön sörvey ve programdışı sörvey gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte 898 adet uluslararası belge düzenlenmiştir. 2014 yılında ise, 413 Bayrak Devleti Denetimi ve 374 belgelendirme işlemi gerçekleştirilmiştir.

Ön sörvey uygulamaları sadece UDHB bünyesindeki gemi sörvey uzmanları tarafından gerçekleştirilmektedir. Ön sörvey uygulamalarında inovatif bir uygulama olarak, örneğin yangın pompasının çalışıp çalışmamasına ilişkin video çekimleri yapılmaktadır.

Yapılan bu faaliyetler neticesinde; Türk gemilerinin emniyetli işletimi sağlanarak Liman Devleti Denetimlerinde performansları artırılmakta ve gereksiz beklemler engellenerek ticari bakımdan kayıpların önüne geçilmektedir.

Ayrıca, kabotajda çalışan gemilere yönelik program dışı denetim uygulamaları ve role talimleri¹²³ UDHB tarafından 2012 yılında başlatılmış ve 2014 yılında da söz konusu uygulamalara devam edilmektedir. Kabotajda çalışan gemilere, 2012 yılında 939, 2013 yılında 836 ve 2014 yılında 151 denetim yapılmış ve denetimlerde gemiadamı donatımı, araç, yolcu tahmil ve tahliye emniyeti, makine dairesi yangın emniyeti ve can kurtarma araçlarına ilişkin eksiklikler tespit edilmiştir.

¹²² Bkz. Yalçın-Ustaoğlu, loc.cit.

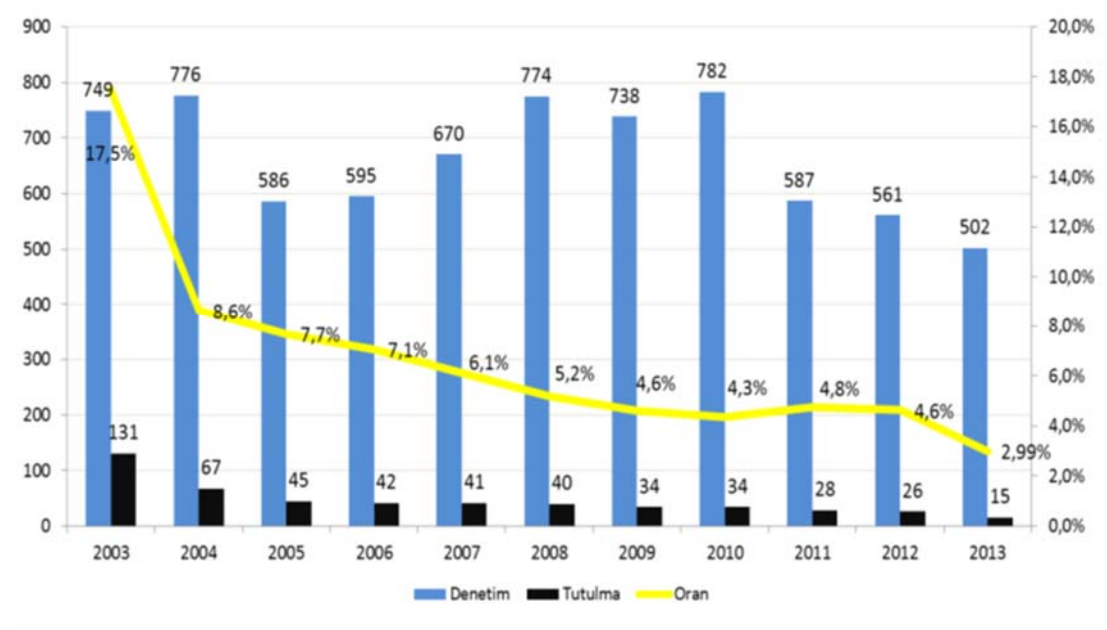
¹²³ Role talimlerinde, senaryonun gerçeğe yakın olmasına, gemi personelinin ciddiyetle ve kurallarda belirtilen süre zarfında görevlerini yerine getirmesine önem verilmektedir. Uygun yapılamayan talimler için idari yaptırım uygulanmakta ve geminin kalkışına müsaade edilmemektedir.

3.3.3. Türk Bayraklı Gemilerin Liman Devleti Denetimlerindeki Durumu

Paris Mutabakat Zaptı kapsamında yapılan liman devleti denetimi istatistiklerine göre, 2003 yılında Türk bayraklı gemilerin alıkonulma oranı %17,5 iken, bu oran 2013 yılına gelindiğinde %2,99'a düşmüştür (Bkz. Şekil 1). Tablo 1'de Türk bayraklı gemilerin Paris MoU bölgesinde son 10 yılda geçirdiği denetimlere ilişkin istatistiksel veriler yer almaktadır. Avrupa limanlarını kapsayan Paris Memorandumu bölgesinde 2003 yılında 131 Türk bayraklı gemi tutulmuş ve bu tutulmalar gemi işletmecileri için büyük maliyetlere sebep olmuştur. Türk bayraklı gemiler, 2006'da Kara Liste'den Gri Liste'ye, 2008 yılında ise Beyaz Liste'ye geçmiştir. 2008'den bugüne Paris Memorandumu'nun Beyaz Listesi'ndeki yerini ilerleme kaydederek koruyan Türk bayraklı gemilerden 2013 yılında 502 denetim sonrasında sadece 15 gemi Paris MOU limanlarında tutulmuştur.

Tablo 1. Paris MoU Kapsamında Yapılan Denetimlerde Türk Bayraklı Gemilerin Yıllara Göre Tutulma Oranları

Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Oranı (%)	Listedeki Durum
2003	749	131	17,5	KARA LİSTE
2004	776	67	8,6	KARA LİSTE
2005	586	45	7,7	KARA LİSTE
2006	595	42	7,1	GRİ LİSTE
2007	670	41	6,1	GRİ LİSTE
2008	774	40	5,2	BEYAZ LİSTE
2009	738	34	4,6	BEYAZ LİSTE
2010	782	34	4,3	BEYAZ LİSTE
2011	586	28	4,8	BEYAZ LİSTE
2012	561	26	4,6	BEYAZ LİSTE
2013	502	15	2,99	BEYAZ LİSTE



Şekil 1. Denetim ve Tutulma Oranları

2003 yılı öncesi incelendiğinde, Türk bayraklı gemilerin Paris Mutabakat Zaptı kapsamında 1998 yılından itibaren öncelikli denetlenen gemiler listesine girdiği ve bu sebeple Türk bayraklı gemilere yapılan denetim sayılarının arttığı görülmektedir. Bu durum da gemilerin alıkonulma oranlarının artmasına sebep olmuştur. 1999 yılında başlatılan kara liste uygulamasında Türkiye “çok yüksek riskli ülke” kategorisinde kara listeye girmiştir. Bu durum 2004 yılına kadar devam etmiştir. 2004 yılında Türkiye alınan önlemlerin etkisini göstermesiyle “çok yüksek riskli” kategorisinden çıkarak “yüksek riskli” kategorisine geçmiştir. 2005 yılında Türkiye’nin risk seviyesi bir seviye daha gerileyerek “orta-yüksek arası” kategorisine inmiştir. Risk faktörünün azalması Türk bayraklı gemilerin denetim sayılarını da azaltmış, böylelikle Türk bayraklı gemilerde gözlenen iyileşme daha belirgin bir şekilde istatistiklere yansımaya başlamıştır. 2006 yılında Türkiye ilk kez yüksek riskli bayrakları temsil eden kara listeden çıkarak nötr bir seviyeyi belirten gri listeye geçmiştir. 2008 yılından bu yana ise beyaz listedeki yerini korumaktadır.

Türk bayraklı gemilerin yalnızca Paris Mutabakat Zaptı kapsamındaki liman devleti denetimlerinde değil, genel olarak Akdeniz MoU, Karadeniz MoU ve Tokyo MoU gibi diğer bölgesel mutabakat zabıtları kapsamındaki denetimlerde de önemli

bir iyileşme içinde olduğu gözlenmektedir. Tokyo Mutabakat Zaptında gemilerimiz 2011 yılından itibaren gri listede yer almaktadır.

Tablo 2. Akdeniz ve Karadeniz MoU'ya göre Denetim ve Tutulma Oranları

		Akdeniz MOU	Karadeniz MOU
2013	Denetim	230	497
	Tutulma	8	14
	Oran (%)	3,5	2,8

2012	Oran (%)	5,1	4,0
2013	Oran (%)	3,5	2,8

Note: Red arrows indicate a decrease of %31 for Akdeniz MOU and %30 for Karadeniz MOU from 2012 to 2013.

Paris ve Tokyo Liman Devleti Kontrolü Memorandumlarında (Paris MoU / Tokyo MoU) her yıl Eylül - Kasım aylarında “Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları” (Concentrated Inspection Campaign-CIC) düzenlenmekte olup, bu denetimlerde kullanılmak üzere Paris ve Tokyo MoU tarafından denetim konularına yönelik soru listesi hazırlanmaktadır.

Türk Bayraklı gemilerin bahse konu CIC'lere hazırlıklı olması ve ülkemizin Beyaz Listedeki yerinin iyileştirilerek korumasını teminen, her CIC'den önce olduğu gibi, kampanya öncesinde gerçekleştirilecek “Ön Sörvey”lerde kampanya uygulanmaktadır.

Bunun yanısıra, Paris MoU kapsamında 01.01.2013 tarihinden itibaren “1 yıl” süre ile “Yolcu Gemilerinde Harmonize Doğrulama Programı” (HAVEP) uygulanmasına karar verilmiştir. Türk Bayraklı yolcu gemilerinin Paris MoU limanlarında sorun yaşamamalarını teminen, ön sörvey, program dışı sörvey ve

belgelendirme işlemlerinde 01.01.2013 tarihinden itibaren HAVEP uygulamasına önem verilmektedir.¹²⁴

3.3.4. Türkiye'nin Ulusal Mevzuatı

Bayrak devleti uygulamaları hususunda yürürlükte olan mevzuat aşağıda yer almaktadır:

- 1- 10.11.2006 tarih ve 26342 sayılı Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik
- 2- 6125 sayılı “Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü” (14/3/1966’da yürürlüğe girmiştir),
- 3- 6/6647 sayılı “Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü” (22/6/1966’da yürürlüğe girmiştir),
- 4- 22893 sayılı “Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik”(30/1/1997’de yürürlüğe girmiştir).
- 5- Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik

Ayrıca aşağıdaki yönetmelik taslakları hazırlanmıştır:

- 1- Gemilerin Teknik Yönetmeliği
- 2- Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik
- 3- Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği
- 4- Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçim ve Yetkilendirilmesine İlişkin Yönetmelik

¹²⁴ Bayrak devleti (ön sörvey) uygulamaları “yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları”, Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü web sitesi: <http://www.didgm.gov.tr/>

Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkındaki Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ve Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 30 Ekim 2013 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Yönetmeliğin 57. ve 58. maddelerinde değişiklik yapılarak ihlallere karşı idari yaptırımlar uygulanması yönünde bir düzenleme gerçekleştirilmiştir.

Bu iki yönetmelikte yapılan değişiklikler ile kanunla UDHB’ye verilen yetkiye dayalı olarak şirket ve gemi denetimlerinde bulunan eksikliğin niteliğine göre uygulanacak idari yaptırımlar belirlenmiştir.

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği, 14 Kasım 2013 tarihli RG’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Uluslararası kurallar ve Akdeniz ve Karadeniz MOU hükümlerine uygun olacak şekilde güncelleme yapılmıştır. Gemilerin Teknik Yönetmeliğindeki en önemli değişiklik 100 mille sınırlı liman sefer bölgesinin kaldırılmasıdır. Böylelikle, gemiler ya liman seferi ya da kabotaj seferi yapacaklardır. Bu sefer bölgesinde çalışan yolcu gemisi, ro-ro yolcu gemisi, feribot, gezinti/tenezzüh gemisi ve ticari yat gibi 12’den fazla yolcu taşıyan gemilerin “Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik” ve “Ro-Ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu gemilerinin de Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği” kapsamına girmesi sağlanmaktadır.

“Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik”te ve “Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği”nde yapılan değişiklikler ile mevcut gemilere bu yönetmeliklerin uygulanması için geçiş süresi belirlenmektedir. Bu süreler mevcut yolcu gemilerinin omurga tarihlerine göre belirlenmiş olup, omurga tarihi en eski olanların 2018 tarihine ve en yeni olanların ise 2023 tarihine kadar Yönetmeliklere uyum sağlamaları zorunluluğu getirilmektedir. Mevcut bu gemiler, bu süre içerisinde 100 mille sınırlı kabotaj seferi olarak çalışabilecekler, ancak yeni gemilerde 100 mil sınırlaması olmayacak ve gemiler ya liman seferi ya da kabotaj seferi yapacaklardır.

Ayrıca, “Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik” yenilenmektedir. Yapılması öngörülen değişikliklerle; yetkilendirilmiş kuruluşlar Türk Bayraklı gemilerin emniyet sertifikalarını verebilecek ve yetkilendirilmiş kuruluşların ofis denetimlerinin yanı sıra sahada da etkin bir şekilde denetlenmesi sağlanacaktır.

2013/194 sayılı Uygulama Talimatının 138. ve 139. Maddeleri ile yetkilendirilmiş kuruluş tarafından yapılan işlemler ile yayımlanan belgelerin ön sürveylerde kontrol edilmesi, ön sürveylerin yanı sıra diğer sürveylerde de talimat kapsamında kontrollerin yapılması ve elde edilen bulguların yetkilendirilmiş kuruluş ofis denetimlerinde sorgulanmak üzere gönderilmesi talimatı verilmektedir.

3.4. AB Müktesebatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulusal Mevzuatı

AB müktesebatı kapsamında yürürlüğe giren yönetmelikler şunlardır:

1. Gemiadamları Yönetmeliği (31.07.2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazete)
2. Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik (01.10.2003 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazete)
3. Gemi Teçhizatı Yönetmeliği (23.10.2005 tarih ve 25975 sayılı Resmi Gazete)
4. Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik (13.02.2006 tarih ve 26079 sayılı Resmi Gazete)
5. Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik (23.02.2006 tarih ve 26089 sayılı Resmi Gazete)

6. Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (10.11.2006 tarih ve 26342 sayılı Resmi Gazete)
7. Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik (12.12.2007 tarih ve 26728 sayılı Resmi Gazete)
8. Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği (30.01.2008 tarih ve 26772 sayılı Resmi Gazete)
9. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk bayraklı gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik
10. SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirilere İlişkin Yönetmelik (11.08.2006 tarih ve 26256 sayılı Resmi Gazete)

Yetkilendirilmiş Kuruluşlar

2003 yılında 25246 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe giren “Türk Bayrakları Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik”, ilgili IMO kararları ile Gemi sörvey ve belgelendirme kuruluşlarının yetkilendirilmesi ve izlenmesine dair 94/57/EC sayılı AB Direktifi ile uyumlu olarak hazırlanmıştır. Ancak, Klas kuruluşlarını, bayrak devleti uygulamalarının önemli bir parçası olarak gören ve deniz emniyetinin sağlanmasında klas kuruluşlarının faaliyetlerine önem atfeden, bu faaliyetleri alt standart gemiciliğin azaltılmasında hayati faktör olarak kabul eden AB, Erika III paketi ile daha önce çok sayıda revizyona tabi olan 94/57/EC sayılı Direktifi yürürlükten kaldırarak yerine Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları ve Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kural ve Standartlar Hakkında 2009/15/EC sayılı Direktifi yürürlüğe koymuştur. Bu konuya ilişkin diğer AB mevzuatı ise Erika III paketiyle yürürlüğe giren 391/2009 sayılı gemi denetimi ve sörvey kuruluşları için ortak kurallar ve standartlar hakkındaki tüzüktür. Söz konusu Direktif ve Tüzüğün amaçları aşağıda sıralanmaktadır:

- Etkin uygulamanın sağlanması için klas kuruluşlarının kalitesinin yükseltilmesi
- Bağımsız kalite kontrol rejimi ve kalite yönetim sisteminin yürürlüğe konulması
- Klas kuruluşları için işbirliği ve şeffaflık konusunda yükümlülükler getirilmesi
- Klas kuruluşlarıyla anlaşma konusunda daha katı kurallar konulması
- Düşük performanslı klas kuruluşlarının engellenmesi için yetkinin geri çekilmesi ve para cezaları şart koşulması

Bu hususta, Türk Bayrakları Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik gözden geçirilmeli ve ilgili AB müktesebatına tam uyum amacıyla değiştirilmelidir.

Deniz Ekipmanı

Deniz Ekipmanı hakkındaki 96/98/EC sayılı Konsey Direktifi, deniz ekipmanı hakkındaki temel AB Direktifidir. Ayrıca, 2004/71/EC sayılı Komisyon Kararı deniz radyo-komünikasyon ekipmanlarına ilişkin olup, aynı başlık altına dâhil edilebilir.

96/98/EC sayılı Konsey Direktifinin önsözünde, ortak yüksek standartlar sağlanmasının kaza risklerini azaltacağı belirtilmektedir. İlgili uluslararası sözleşmeler bayrak devletinden deniz ekipmanı konusunda emniyet gerekliliklerine uyum sağlamasını istemektedir. Bu hususta IMO ve uluslararası standart enstitüleri bazı test prosedürleri geliştirmiştir.

23.10.2005 tarih ve 25975 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Teçhizatı Yönetmeliği, 96/98/EC sayılı Konsey Direktifinin hükümleriyle uyum sağlamak amacıyla hazırlanmış olup, gemi teçhizatı ve uygulama hakkında

görev ve sorumlulukları düzenlemektedir. Bu hususta, AB müktesebatıyla tam uyum sağlanmıştır. Ayrıca, 16.02 2005 tarihli ve 25729 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren ve 14.04.2009 tarih ve 27200 sayılı Resmi Gazete ile değiştirilen mülga Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Piyasa Gözetimi ve Denetimine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Yönetmelik bu husustaki ulusal metnin tamamlayıcısıdır.

Deniz Kazalarını İnceleme

Deniz kazalarının incelenmesi, AB müktesebatındaki 1999/35/EC ve 2002/59/EC sayılı Konsey Direktifini değiştiren ve deniz ulaştırmasındaki kazaların araştırılmasını düzenleyen temel prensipler hakkındaki 23 Nisan 2009 tarih ve 2009/18/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi tarafından düzenlenmektedir.

Söz konusu Direktif IMO kurallarıyla paralel olarak şu meseleleri düzenlemektedir: emniyetli araştırmanın statüsü, araştırma yükümlülüğü, bildirim yükümlülüğü, emniyet araştırmalarına katılım ve liderlik etme, araştıran kurullar, daimi işbirliği çerçevesi, gizlilik, kaza raporları, büyük ölçüde ilgili üçüncü ülkelerle işbirliği, kanıtın korunması, emniyet tavsiyeleri, erken uyarı sistemi ve deniz kazaları için Avrupa veritabanı.

Bu hususta, 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin 29. maddesi gereğince *Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu* kurulmuştur.

Söz konusu KHK’nın 29. ve 34. maddelerine dayanılarak da “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı “Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliği” (KAİK Yönetmeliği) 6 Mayıs 2013 tarihli ve 28639 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Yönetmelikte, her bir

ulaştırma türüne ilişkin kaza araştırma ve inceleme usul ve esaslarını düzenleyen özel yönetmeliklerden bahisle, kaza araştırma ve incelemeleri için Kurul'da görevlendirilecek uzmanların nitelikleri, bu uzmanların görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma usul ve esaslarının yanı sıra düzenleyecekleri raporlara ilişkin kriterlerin bu özel yönetmeliklerde düzenleneceği ifade edilmektedir.

31.12.2005 tarih ve 26040 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren, 655 sayılı KHK'nın geçici 8. maddesi gereğince de hâlihazırda yürürlükte bulunan ve bu Yönetmelik ile yürürlükten kaldırılacak olan "Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik"ın, gerek ülkemizde yürürlüğe giren ve yukarıda bahsi geçen 655 sayılı KHK ve KAİK Yönetmeliği, gerekse uluslararası alanda IMO'nun 16 Mayıs 2008 tarihli ve MSC.255(84) sayılı "Kaza İnceleme Kodu" ile ortaya çıkan yeni durumlar, yapılanmalar ve deniz kaza incelemesindeki gelişmeler ve yeni anlayışlar neticesinde, yeni bir Yönetmelik hazırlanarak yürürlükten kaldırılması gerekliliği hâsıl olmuştur.

Deniz Kazalarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği ile gerek ulusal, gerekse de uluslararası alanda ortaya çıkan yenilik, gelişme ve yapılanmalara paralel, deniz kazalarını araştırma ve incelemelerin etkin ve uluslararası standartlara uygun şekilde yürütülebilmesini sağlayacak bir düzenleme getirilmesi amaçlanmaktadır.¹²⁵

Ancak, yeni yönetmelik AB'nin 2009/18/EC sayılı Direktifi de dayanak alınarak hazırlanmalıdır. Söz konusu Direktif, deniz ulaştırmasındaki kazaların incelenmesi hakkında yeni bir uygulama getirmiş olup, konuya ilişkin AB müktesebatındaki mevcut kuralları bünyesinde toplamıştır. Bu Direktif, ciddi kazalara ilişkin emniyet denetimi yükümlülüğü, bağımsız denetim birimlerinin kurulması ve denetim birimleri arasında kalıcı işbirliğinin tesis edilmesini düzenlemektedir.

¹²⁵ Bkz. <http://www.kaik.gov.tr/>

Bayrak Devleti Gereklilikleri

Bayrak Devletinin kalitesini yükseltmek amacıyla olan bayrak devleti gereklilikleri hakkındaki 23 Nisan 2009 tarih ve 2009/21/EC sayılı Direktif Erika III Deniz Emniyeti Paketi kapsamında yürürlüğe girmiştir. 2009/21/EC sayılı Direktif bayrak devleti gereklilikleri hakkındaki eksiklikleri tamamlamakta ve IMO kural ve standartlarıyla uyum gerektiren kurallar yürürlüğe koymaktadır. Bu çerçevede, Üye Devletlerin Ulusal Denizcilik İdarelerine yedi yıl içinde en az bir defa IMO gönüllü denetim yükümlülüğü getirilmektedir. Direktifte belirtilen diğer yükümlülükler; denizcilik idareleri için zorunlu kalite yönetim sistemi, tazminata ilişkin sözleşmeleri içeren uluslararası denizcilik sözleşmelerine katılım, IMO'nun bayrak devleti kodunun uygulanması ve Paris MoU'da beyaz listede olmaktır. Türkiye, AB Müktesebatına uyum kapsamında, bayrak devleti gerekliliklerine uyum hakkındaki 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/21/EC sayılı Direktif içeriğini inceleyerek kendi iç hukukunda gerekli düzenlemeyi yapmalıdır.

Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesine İlişkin Faaliyetler ve Yasal Düzenlemeler

Türkiye'de gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi ve eğitim kuruluşlarının eğitim programlarının onaylanmasından sorumlu olan, bu husustaki politika ve amaçları belirleyen ve IMO'da Türkiye'yi temsil eden kurum Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'dır.

UDHB'ye bağlı 72 Liman Başkanlığı kendi sorumluluk alanlarındaki denizcilik eğitimi veren eğitim kuruluşlarını denetlemekle yükümlüdür. Liman Başkanlıkları ayrıca; gemiadamlarının her seviyedeki belgelerinin düzenlenmesi ve kayıt altına alınması konusunda sorumludur.

UDHB bünyesinde "Gemiadamları Sınav Merkezleri" kurulmuştur. Bu merkezlerdeki gemiadamlarına yönelik sınavların hazırlanması ve uygulanması STCW Sözleşmesine uygun olarak gerçekleştirilmektedir. Söz konusu merkez

Eğitim Bakanlığı, Denizcilik Fakülteleri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve UDHB'den oluşan bir Komite tarafından yönetilmektedir. Ankara dâhil Türkiye'nin 10 farklı bölgesinde on-line sınav sistemi mevcuttur.

STCW Sözleşmesinin I/8. Kuralının gerekliliklerini uygulamak amacıyla, UDHB "Bağımsız Değerlendirme Komitesi" oluşturmuştur. Komite; tüm denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşları denetleme ve değerlendirmeden ve ayrıca gemiadamlarının kaydı, yeterlilik belgelerinin düzenlenmesi ve denizcilik eğitiminin denetlenmesi ve incelenmesi hususunda UDHB'yi değerlendirmeden sorumludur. Komite'nin diğer önemli bir görevi ise; gemiadamları sınav merkezini inceleme, denetleme ve değerlendirmektir. Ancak, Türk mevzuatındaki bazı hükümler nedeniyle, Komite'nin tüm yetkileri Yüksek ğretim Kurulu ve UDHB arasında imzalanan ve UDHB ve Eğitim Bakanlığı arasında imzalanan protokollerle paylaştırılmıştır.

Gemiadamlarına ilişkin Uluslararası Hukuk Kurallarının, iç hukukta hüküm ve sonuç doğurması amacıyla, aşağıda adı geçen uygun bulma kanunları yürürlüğe konulmuştur:

- STCW Sözleşmesinin uygun bulunmasına dair 20.04.1989 tarih ve 3539 sayılı Kanun
- Gemiadamları Yönetmeliği (2012 yılı Kasım ayında güncellenmiş olup 2010 yılı Manila Değerlikleri ilave edilmiştir)
- Eğitim ve Sınav Yönergesi (2013 yılı Eylül ayında 148 sayılı genelge ile güncellenmiştir)
- Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına ilişkin Yönerge (2012'de güncellenmiştir)
- Denizcilik Eğitimi ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik
- Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği
- Gemiadamları Sağlık Yönergesi

İnsan faktörü deniz taşımacılığı sektörünün en temel unsuru olup, deniz güvenliğini, emniyetini, çevresini, kıyı yönetimini ve düzenleyici kurumları etkileyen en önemli faktördür. İyi bir denizcilik eğitimi; emniyetli seyir, efektif operasyonlar, gemilerin düzenli bakımı, kaza sayısı ve deniz kirliliğinde azalmayı beraberinde getirmektedir. Deniz kazalarının yüzde 80'inden fazlası insan hatasından kaynaklanmaktadır.

Türkiye'de gemi adamlarının eğitimi ve belgelendirilmesine yönelik mevzuatın etkin bir şekilde uygulanabilmesi hususundaki idari kapasite yeterli seviyededir. Ancak, gemi adamlarına eğitim veren bazı okullarda nitelik ve nicelik bakımından yeterli eğitimcinin olmamasından kaynaklanan bir takım teknik eksiklikler mevcuttur.

Genç bir nüfusa sahip olan Türkiye'de, denizcilik eğitim ve öğretim sistemlerinin uluslararası gereklilikleri karşılama, Türk gemi adamlarının AB ticaret filolarında ve diğer ülkelere ait ticaret filolarında yer alabilmeleri açısından önem arz etmektedir.

Bu nedenlerle, Türkiye'de denizcilik eğitiminin iyileştirilmesi amacıyla, "Eğiticilerin Eğitimi"ne önem verilmesi gerektiği üzerinde durulmuş olup, Türkiye'nin AB'ye katılımı öncesinde mali işbirliği çerçevesinde, Türkiye ile İtalya arasında Fransa ve Litvanya'nın da ortaklığında "Türkiye'de Denizcilik Eğitim ve Öğretiminin Geliştirilmesi" konusunda AB fonlu bir eşleştirme projesi gerçekleştirilmiş ve 2013 yılında tamamlanmıştır.

Bu proje ile;

- Denizcilik sektöründe ulaşım verimliliğinin ve güvenliğinin artırılması, deniz kirlilik oranının azaltılması, gemi adamları ve yolcuların güvenliğinin sağlanması,

- Denizcilik eğitim ve öğretim (MET) strateji belgesinin hazırlanması için temel olacak Türkiye'deki denizcilik eğitim ve öğretim kurumlarının genel bir değerlendirmesi yapılarak denizcilik eğitim ve öğretiminin AB mevzuatlarına ve uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesi,
- Uzun vadeli strateji (5 yıllık) tanımı dikkate alınarak denizcilik eğitim ve öğretimi ile ilgili kurumsal kapasitenin artırılması ve Türk denizcilik eğitim ve öğretiminin ilgili taraflarının uygulama sürecine dâhil edilmesi,
- Avrupa ülkelerindeki staj ve çalışma ziyaretleriyle, özellikle de "Eğitimcilerin Eğitimi" konusu üzerinde durularak, teknik eğitim kapasitesinin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Ayrıca, UDHB tarafından planlanan denizcilik eğitimine ilişkin diğer bir proje "Deniz Emniyeti Eğitim Merkezi"nin kurulması projesidir. Bu merkezin kurulmasıyla yangına müdahale, tıbbi ilk yardım, gemiyi terketme ve denizde hayatta kalma konusundaki eğitimler yüksek teknolojik kapasiteye sahip bir merkezde gerçekleştiriliyor olacaktır. Ancak proje henüz uygulamaya geçirilmemiştir.

Sertifikalı Teknik Eğitim Programı (STEP)

IMO Sözleşmelerindeki hükümlerin tüm üye devletler tarafından tam ve etkili şekilde icrası, taraf devletlerin geliştirdiği standartların tüm üye ülkeler tarafından tutarlı ve uyumlu bir şekilde icra edilmesi ve IMO Üye Devlet Gönüllü Denetim Programı (VIMSAS) kapsamında, IMO üyesi devletlerin taraf oldukları IMO sözleşmeleri ile bunlara bağlı tavsiye kararlarına uyumunun sağlanması amacıyla, Denetim Görevlilerinin eğitilmesi ve belgelendirilmesi gerekmektedir (VIMSAS Kod'u (A.1054(27))).

Denizcilik konularında teknik görevler icra eden UDHB personelinin özellikle uluslararası uygulamalar ile ilgili konulardaki teknik uygulamaların daha verimli bir şekilde yapılabilmesi için 15/05/2013 tarihli ve 2013/01 sayılı Bakanlık Genelgesi ile "UDHB Sertifikalı Teknik Eğitim Programı" (STEP) adında, teknik eğitim ve

yetkilendirme sistemi oluşturulmuş 31/05/2013 tarihli ve 2013/58 sayılı Uygulama Talimatı yayımlanmıştır.

UDHB Sertifikalı Teknik Eğitim Programı” (STEP) kapsamında; STEP 2013 ve 2014 dönemlerinde toplam yetkilendirilen personel sayısı 423’tür.

Gemiadamları Belgelerinin Tanınması

STCW Sözleşmesinin I/10. Maddesiyle uyumlu olarak, gemiadamlarının belgelerinin tanınmasına ilişkin diğer ülkelerle karşılıklı protokol ve anlaşmalar yapılmaktadır. Bu hususta Türk gemiadamlarının yeterlilik belgeleri Almanya, İtalya, Portekiz, Malta dâhil olmak üzere diğer AB ülkelerinden oluşan toplam 30 ülke ile imzalanan protokoller vesilesiyle tanınmaktadır.

IMO, STCW Sözleşmesinin gerekliliklerine uygun olarak üye devlet gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi konusunda ülkelerin pozisyonlarını belirleyen bir “Beyaz Liste” yayınlamaktadır. Türkiye STCW uygulamalarına ilişkin üçüncü ülke raporunu IMO’ya sunmuş ve söz konusu rapor IMO tarafından onaylanarak 1 Haziran 2010 tarih ve MSC.Circ.1164/Rev.7 sayılı genelge ile yayımlanmıştır. Bu hususta Türkiye, STCW Beyaz Listesindeki pozisyonunu korumak için her türlü çabayı göstermektedir.

AB mevzuatında, gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesi konusu gemiadamlarının asgari eğitim seviyesi hakkındaki 4 Nisan 2001 tarihli ve 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi ile düzenlenmiştir. Bu Direktifte atıfta bulunulan kurallar 1995 yılında değiştirilen STCW Sözleşmesinin kurallarıdır. AB Direktifinde temel belge olan STCW Sözleşmesine Türkiye de taraftır.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) ve AB’deki Ulaştırma Çalışanları Birliği Federasyonu tarafından sonuçlandırılan gemiadamlarının çalışma

saatlerinin organizasyonu anlaşması hakkındaki 21 Haziran 1999 tarih ve 1999/63/EC sayılı Direktif, gemiadamlarının yaşam ve çalışma şartlarını düzenleyen temel direktifken, gemiadamlarının asgari eğitim seviyesi hakkındaki 4 Nisan 2001 tarih ve 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi hakkındaki Direktifin 14. Maddesi, bu konuda bazı hükümler içermektedir. Bu hususta Gemiadamları konusundaki Türk mevzuatı yeni değildir. Mülga Denizcilik Müsteşarlığı döneminde gemiadamları konusunda hem merkezde hem de taşrada birimler mevcut iken, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesine alınan denizcilik idaresinde Eğitim ve Belgelendirme Dairesi kurularak personel ve eğitim anlamında AB gerekliliklerini karşılama konusunda iyileştirme yapılmıştır. Aynı zamanda, STCW Sözleşmesi ve AB müktesebatı gerekliliklerini karşılamak amacıyla gemiadamları sınav merkezi ve bağımsız değerlendirme kurulu kurulmuştur.

2005/45/EC sayılı Direktif üye devletlerce düzenlenen gemiadamlarının belgelerinin karşılıklı tanınması hakkında iken, 2001/25/EC sayılı Direktif belgelerin üçüncü ülkeler tarafından karşılıklı tanınması hakkındadır.

Belgelerin otomatik olarak tanınması konusunda Türkiye’de bir mevzuat bulunmamaktadır. Ancak, STCW Sözleşmesinin I/10. Kuralıyla uyumlu olarak, STCW Sözleşmesi kapsamında karşılıklı anlaşmalara dayanarak kalifiye ülkelerle belgelerin karşılıklı olarak tanınması uygulanmaktadır. Türk mevzuatı, gemiadamlarının asgari eğitim seviyesi hakkındaki 2001/25/EC sayılı Direktifle uyum sağlamıyorken, adaylık döneminde AB belgelerini otomatik olarak tanınması mümkün değildir. Diğer bir deyişle, bu aşamada uyumlaştırma mümkün görülmemektedir.¹²⁶

Denizde Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention-MLC 2006)’ne Taraf Olunması

23 Şubat 2006 tarihinde Uluslararası Çalışma Örgütü’nün Konferansının 94. Toplantısının 10. Denizcilik Oturumunda, ret oyu olmaksızın 314 kabul oyu ile

¹²⁶ Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Eğitim ve Belgelendirme Dairesi Başkanlığından alınan bilgi notları.

onaylanan MLC 2006 Sözleşmesi, uluslararası alanda deniz iş kolunda hazırlanmış olan 68 adet ILO Sözleşmesi ve tavsiye kararını bünyesinde bulunduran bir sözleşmedir. Gemiadamlarının haklarını temel bir çatı sözleşme altında birleştiren ve STCW, SOLAS ve MARPOL ile birlikte uluslararası deniz hukuku mevzuatının dördüncü ana kaidesi, metni olarak kabul edilmektedir.

Bu sözleşme teknik sözleşme olmasının yanısıra sosyal bir sözleşmedir ve gemiadamları açısından bir “magna carta veya süper sözleşme” olarak nitelendirilmektedir.

Bu sözleşme ile uluslararası denizde çalışma hayatına dair minimum gereksinimler düzenlenerek, asgari standartlar ve esnek olmayan hükümler belirlenmiş olup gemi adamlarının dünya çapında, tek elden korunması amaçlanmıştır. Sözleşme; gemiadamlarının güvenli ve emniyetli iş ortamı, adil istihdamı, gemide saygın iş ve çalışma hakkı, sağlığının korunması ve tıbbi bakımı, refah tesisleri ve diğer sosyal güvencelere ilişkin hakları ile ilgili önemli düzenlemeler getirmektedir. Sözleşmenin önemli hükümleri ile öncelikle Bayrak Devletine yükümlülükler öngörülmekte ve yetkiler tanınmaktadır. Ayrıca, Liman Devleti ve denizcilik şirketleri için de hükümler ve yükümlülükler belirlenmiştir.

MLC Sözleşmesi ve ona bağlı ekler sistematik olarak; kurallar, standartlar ve tavsiyelerden oluşan bir yapıya sahiptir. Maddeler ve Kurallar temel şu konulara odaklanmaktadır:

- gemi adamlarının bir gemide çalışması için minimum gereksinimler,
- istihdam koşulları,
- yaşam yerleri, eğlence faaliyetleri ve imkânları, beslenme ve yiyecek içecekler;
- sağlığı koruma, tıbbi bakım,
- sosyal yardım ve sosyal güvenlik koruma ve
- yeterlilik ve yetkilendirme.

MLC 2006 Sözleşmesi, iç sularda ve liman kurallarının geçerli olduğu liman sahası içerisinde çalışan gemiler, balıkçı gemileri, geleneksel özelliklere göre inşa edilmiş gemiler ve askeri gemiler haricinde; ticari faaliyet gerçekleştiren tüm gemilere ve bu gemilerde çalışan gemi çalışanlarına uygulanacaktır. Sözleşmenin uygulama kapsamında bulunan 500 GT ve daha büyük uluslararası sefer yapan gemiler için sertifikasyon zorunluluğu vardır. Sertifikasyon zorunluluğu olmayan uluslararası sefer yapan gemiler de sözleşme kapsamında denetlenecektir.

MLC 2006 Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesine dair hüküm kapsamında, dünya deniz ticaret tonajının yüzde otuz üçünü oluşturan otuz devlet tarafından onaylanmasına müteakip on iki ay sonra yürürlüğe gireceği belirlenmiştir. Tonaj ve taraf devlet sayısına dair bu şart, 20 Ağustos 2012'de gerçekleşmiştir ve sözleşme 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2014 Mayıs itibariyle sözleşmeye dünya filo tonajının (GT olarak) %80'ine sahip 60 ülke taraf olmuş durumdadır.

MLC 2006 Sözleşmesinin yürürlüğe girmesi ile bir ülke Sözleşmeyi onaylamamış olsa dahi, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler Sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından Liman Devleti Denetimlerine tabi tutulabilecek ve eğer ciddi bir eksiklik tespit edilir ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir.¹²⁷

Türkiye henüz MLC 2006 Sözleşmesine taraf değildir ancak sözleşmeye taraf olma çalışmaları devam etmektedir. Türk Bayraklı gemiler de, Sözleşmenin yürürlüğe girdiği 20 Ağustos 2013 tarihinden itibaren, Sözleşmeye taraf ülkelerin (özellikle İspanya, Rusya, Yunanistan, Malta, Avustralya, Kanada, Bulgaristan, İsveç, Norveç, Hollanda, Danimarka, vs.) limanlarına uğradıklarında, MLC 2006 Sözleşmesi kapsamında yapılacak detaylı PSC'lerde seferden alıkonulma riski ile karşı karşıya kalabilmektedir.

Bu riskli durum, ülkemizin 2003 yılından beri sarf ettiği büyük özveri ve gayretler sonucunda, Türk Bayraklı gemilerin, büyük çoğunluğu AB üyesi ülkelerin oluşturduğu Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumu (Paris MoU) kapsamında

¹²⁷ <http://mlc2006.com/>

yayınlanan “Kara Liste”den kurtarılıp, 2008 yılında “Beyaz Liste”ye geçirilme başarısının da olumsuz etkilenmesi anlamına gelebilmektedir. Bu durum da Türkiye’nin IMO, AB, Paris MoU ve dünya denizcilik camiasında son yıllarda edindiği uluslararası kazanımların ve itibarın ciddi şekilde olumsuz etkilenmesi risklerini de içermektedir.

Gemi ve Su araçlarının Tonilatolarının Ölçülmesi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik

2009 yılında yürürlüğe giren ikincil ulusal mevzuatın biri de “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarının Ölçülmesi Hakkındaki Tüzük ve Yönetmelik”tir. Bu mevzuat aslında ulusal ihtiyaçların gereği olarak hazırlanmış olmakla birlikte aynı zamanda “Ayrıştırılmış Balast Petrol Tankerlerinde Tonaj Ölçümü ile ilgili IMO Kararı A.747’nin Uygulanmasına Yönelik (EC) 2978/94 sayılı Konsey Tüzüğü ve Balıkçı Gemilerinin Özelliklerini Belirleyen (EEC) 2930/86 sayılı Konsey Tüzüğü’nün ilgili maddelerine uyumu da gerçekleştirmektedir.

Yolcu Gemileri

Topluluk içerisinde Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodunun uygulanması hakkındaki 336/2006 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü, ro-ro yolcu gemilerinin spesifik stabilite gereklilikleri hakkında 2003/25/EC sayılı Direktif, düzenli ro-ro feribot ve yüksek hızlı yolcu teknelerinin emniyetli işletilmesi için zorunlu denetim sistemi hakkında 1999/35/EC sayılı Konsey Direktifi, ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı tekneler hakkındaki temel AB metinlerini oluşturmaktadır.

30.01.2008 tarih ve 2677 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği, yukarıda sayılan üç direktifin hükümleriyle uyumlu olarak hazırlanmıştır. Söz konusu Yönetmelik, bazı hükümlerin uygulanması için bir geçiş süreci öngörse de, AB müktesebatına tam uyum sağlayacak kadar yeterlidir.

Yolcu gemilerinin emniyeti hakkındaki temel AB Müktesebatı; yolcu gemileri için emniyet kuralları ve standartları hakkındaki 17 Mart 1998 tarihli 98/18/EC sayılı

Konsey Direktifi ve Üye Devletlerin limanlarına uğrayan veya limanlarından ayrılan yolcu gemilerinde seyahat eden kişilerin kaydı hakkında 98/41/EC sayılı Direktiftir.

12.12.2007 tarih ve 26728 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik, yukarıda bahsedilen iki Direktifin hükümleriyle uyumlaştırma amacıyla hazırlanmış olup, AB müktesebatıyla tam uyum sağlanmıştır.

Balıkçı Gemileri

1977 Torremolinos Sözleşmesinin 1993 Protokolü, balıkçı gemilerinin emniyeti hakkında detaylı kurallar koyarken, bu protokolün uygulanması konusunda kabul edilen 97/70/EC sayılı Konsey Direktifi 24 metre ve üzeri balıkçı gemileri için uyumlaştırılmış emniyet rejimi kurmaktadır. 23.02.2006 tarih ve 26089 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik, 97/70/EC sayılı Konsey Direktifine uyum amacıyla hazırlanmıştır.

Dökme Yük Gemileri

Avrupa sularında meydana gelen kazaların denetimlerinin değerlendirilmesinden sonra Topluluk, gemi yüklerinin uygun olarak elleçlenmesinin emniyetin önemli bir parçası olduğuna karar vermiştir. Bu konu hakkında IMO'nun kural ve tavsiyeleri olmasına rağmen, AB kendi içinde etkin ve tekdüze uygulama sağlanması amacıyla dökme yüklerin emniyetli yüklenmesi ve boşaltılması için uyumlaştırılmış gereklilikler ve prosedürler oluşturan 2001/96/EC sayılı Direktifi hazırlamıştır.

“Dökme Yük Gemilerinin Emniyetli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkındaki Yönetmelik” 31.12.2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmelikle, 2001/96/EC sayılı Direktif hükümlerinin iç hukuka aktarılması amaçlanmıştır.

Tanker Yönetmeliği

AB Müktesebatına uyum kapsamında Türkiye'nin çıkardığı diğer bir Yönetmelik ise; "Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkındaki Yönetmelik'tir. Söz konusu yönetmelik 2008 yılında yürürlüğe girmiş olup, Türk bayrağı taşıyan tankerler ile Türkiye'nin deniz yetki alanlarını kullanan tüm yabancı bayraklı gemiler için çift cidar ve eşdeğer tasarıma ilişkin gereklilikleri ve MARPOL Sözleşmesi'ne taraf olmayan tankerlere ilişkin gereklilikleri düzenlemektedir. Bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesiyle "417/2002 sayılı Tek Cidarlı Petrol Tankerleri için Çift Cidar ve Eşdeğer Tasarım Gerekliliklerinin Aşamalı Uygulanışının Hızlandırılması Hakkındaki Direktif" hükümlerine uyum sağlanmıştır.

Tehlikeli Yüklerin Deniz Yoluyla Taşınması

Tehlikeli yüklerin taşınması, deniz emniyetinin en hayati konularından biridir. Türkiye, gemilerin emniyeti ve emniyet hususunda AB mevzuatına uyum konusunda son zamanlarda önemli ilerlemeler sağlamıştır. Ulaştırma Bakanlığının yeniden yapılandırılmasını düzenleyen 01/11/2011 tarihli ve 28102 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile tüm ulaşım modlarındaki tehlikeli madde taşımacılığının tek bir Genel Müdürlük altında birleştirilmesi amacıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Ancak, Türkiye tehlikeli yüklere ilişkin uluslararası sözleşmelere taraf olmasına rağmen bu konuya ilişkin ikincil ulusal mevzuat konusunda henüz bir gelişme kaydedilmemiştir. Konuya ilişkin yönetmelik taslağı hazırlanmış olup, henüz yürürlüğe girmemiştir.

Bu konudaki diğer bir önemli mevzu ise, tehlikeli yüklerin emniyetli olarak taşınması için etkin bir uygulama ve operasyonunun sağlanması ve tehlikeli yüklerin gerçek zamanlı izlenmesi için kompleks bir elektronik sisteme ihtiyaç duyulmasıdır. İdare böyle bir görevi yerine getirebilmek için fiziksel altyapıya sahip olmasına rağmen, modern gerekliliklerle tam uyum sağlayabilmesi için idarenin yeni ilave

unsurlar ekleyerek altyapısını güçlendirmeye ihtiyacı vardır. Bu nedenle, deniz yoluyla tehlikeli yüklerin taşınması hususundaki Türk mevzuatının AB müktesebatına tam olarak uyumlu hale getirilmesi ve Türk denizcilik idaresinin idari kapasitesinin bu müktesebatı etkin olarak uygulamasının sağlanması gerekmektedir.

3.5. Genel Değerlendirme

Bir geminin limanlarda alıkonulması o geminin bayrak devletinin uyguladığı denetimlerin etkinliğinin bir ölçütü olduğundan Türkiye'nin itibarlı bir bayrak devleti olabilmesi için gemilerimizin yurt dışındaki limanlarda alıkonulmasını azaltan tedbirlerin daha da geliştirilerek devam etmesi gerekmektedir. AB özellikle kendi sularında yaşanan büyük deniz kazalarının ardından deniz çevresinin korunması ve seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik olarak mevcut düzenlemelerini giderek daha da sertleştirmiştir. AB'nin denizcilik standartları ile ilgili yürürlüğe koyduğu düzenlemelere gereken hızda cevap veremeyen Türk denizcilik idaresi ve denizcilik sektörü uzun zaman ciddi sıkıntılar yaşamış, gerek Türk gemilerinin alıkonulması ve gerekse limanlara giriş izni verilmemesi Türk denizciliğine pahalıya mal olmuş ve Türkiye'nin bayrak devleti olarak itibarını oldukça sarsmıştır.

Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlarda tutulmasının en önemli nedenlerinden biri de bayrak devleti olarak Türkiye'nin aldığı tedbirlerin gemilerde uygulanıp uygulanmadığı konusunda bir denetim mekanizması olmamasıydı. Bu nedenle, Türk denizcilik idaresi idari kapasitenin artırılması kapsamında; 2002 yılında denizcilik idaresinde istihdam edilen %6.7 olan denizcilik eğitimi almış olan personel sayısını %30'a çıkarmıştır. Böylelikle Türk limanlarında bayrak devleti denetimi için ehli olan denetim uzmanlarınca yapılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda, Paris MoU Liman Devleti denetimlerinde Türk Bayraklı gemiler %25 denetim-tutulma oranı ile yıllarca kara listede yer almakta iken, 2003, 2004, 2005 yılları itibariyle giderek iyileşen bir performans göstererek denetim-tutulma oranı yaklaşık 3,5 kat azalmış; 2006 yılında ilk kez Gri Liste'ye, 2008 yılında da ilk kez Beyaz

Listeye geçilmiştir. Türk Bayraklı gemilerin beyaz listeye geçişi sağlanarak uluslararası itibarının artması sağlanmıştır. Yapılan yoğun denetimler sonucu Türk bayraklı gemilerin son 5 yıldır beyaz listede kalması başarılmıştır. Yine benzer şekilde, Tokyo MoU, Akdeniz MoU, Karadeniz MoU ve USCG başta olmak üzere diğer MoU'larda da gemilerin tutulma sayılarında ciddi azalmalar kaydedilmiştir.

Gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesi konusunda ise STCW 78 sözleşmesi; günümüz teknolojilerini, sektörün ihtiyaçlarını ve gemiadamları eğitiminde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları giderebilmek amacıyla 2010 yılında Manila'da yapılan STCW Diplomatik Konferansında revize edilmiştir. Bahse konu değişiklikler yapılırken STCW sözleşmesinin 1995 yılında yapılan değişikliklerinin yapısı ve amacının korunması, standartların aşağıya çekilmemesi, zamanla ortaya çıkan bazı uyumsuzlukların, yorumların açıklığa kavuşturulması, güncel ihtiyaçların, teknolojideki yeniliklerin sözleşmeye uyarlanması ve endüstrinin ihtiyaç duyduğu özel çerçevenin belirlenmesi göz önüne alınmıştır. Bu kapsamda, Gemiadamları Mevzuatında eğitim, sınav ve belgelendirme ile kalite standartlarına ilişkin hükümlerde STCW 78 Sözleşmesine 2010 yılında yapılan değişiklikler göz önüne alınarak gerekli değişiklik yapılmış, Sözleşme değişikliklerine geçiş hükümleri ile birlikte tam uyum sağlanmıştır. Tüm bu eğitim faaliyetleri STCW Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak yürütülmektedir. Türkiye, STCW Sözleşmesinin Beyaz Listesinde bulunmaktadır.

Türkiye, AB adına hareket eden EMSA heyeti tarafından gerçekleştirilen bir dizi denetimden başarıyla çıkmış ve AB tarafından Türk gemiadamlarının eğitim ve belgelerinin tanındığı onaylanmıştır. Söz konusu raporun onaylanması ve Türkiye'nin IMO'nun beyaz listesinde yer alması ile STCW Sözleşmesinin I/10 Kuralı çerçevesinde gemiadamları eğitim ve belgelendirmesinin tanınmasına yönelik diğer ülkelerle anlaşma yapılabilmektedir.

Bu kapsamda 30 ülke ile protokol imzalanmış ve Türk gemiadamları yeterlik belgeleri; Almanya, İtalya, Portekiz, Malta gibi AB üyesi ülkeler ve büyük deniz ticaret filosuna sahip diğer ülkeler tarafından tanınmakta ve bu ülkelere ait gemilerde

Türk gemiadamları çalışabilmektedir. Türkiye, gemiadamları eğitiminde uluslararası standartlarda eğitim almış kalifiye Türk gemiadamlarının yetiştirilmesi için STCW Sözleşmesine getirilen değişiklikleri iç mevzuatına aktarmakta ve uluslararası standartlarda gemiadamı yetiştirmenin tüm gereklerini yerine getirme konusunda çaba göstermektedir.

Türkiye'nin deniz ulaştırmasına yönelik hem AB müktesebatına uyumu hem de idari kapasitesini güçlendirmede kaydettiği ilerlemeyi daha da hızlandırması ve gerek liman devleti denetimi gerekse bayrak devleti denetimi konusunda aldığı tedbirleri uygulamaya devam etmesi gerekmektedir. Ancak uluslararası sefer yapan gemilere yoğunlaşan denetimin kabotaj hattında çalışan gemilerin denetimini aksatmaması ve standartaltı gemilerin kabotaj hattında artışına sebep olunmaması gerekir. Yürürlüğe konulan yönetmelikler, sayısı arttırılan denetim uzmanları, araç, gereç ve teknoloji konusundaki eksikliklerin tamamlanmaya çalışılması, denetim uzmanlarının eğitimi konusunda çok önemli ilerlemeler kaydeden ve yurtdışındaki liman devleti denetimlerinde kara listeden kurtulup beyaz listeye geçen Türkiye'nin bundan sonra da gerekli tüm tedbirleri titizlikle alması ve uygulaması gerekmektedir.

IV. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN LİMAN DEVLETİ OLARAK İNCELENMESİ

Denizyolu taşımacılığında yaşanan artış sonucu deniz kirliliğinin ve deniz kazası riskinin artması; deniz emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması konusunda uluslararası toplumun işbirliği yapmasını gerekli kılmıştır. Deniz çevresinin korunması konusunda 1970’li yıllarda yoğunlaşan uluslararası çabalara özellikle IMO’nun liderlik ettiği uluslararası sözleşmelerin ve uygulamaların büyük katkısı olmuştur. Gemilerin bu sözleşmelerde belirtilen uluslararası standartlara uygunluğunun sağlanmasındaki yetki ise temel olarak bayrak devletlerine bırakılmıştır. Ancak yaşanan büyük deniz kazaları sonrasında mevcut uluslararası düzenin yeterli olmadığı anlaşılmıştır.

Deniz çevresinin korunması ve seyir emniyetinin sağlanması açısından daha başarılı bir uluslararası sistem oluşturmak amacıyla, bir yandan sözleşmelerde yenilikler ve değişiklikler yapılmış, diğer yandan da uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmeyen bayrak devletlerinin sebep olduğu olumsuzlukların ortadan kaldırılmasına çalışılmıştır. Bu amaçla, bayrak devleti yetkisine ek olarak uluslararası sözleşmelere liman devleti denetimi de dâhil edilmeye başlanmıştır.

Liman devleti denetiminin amacı, gemilerin uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartlara uygunluğunu denetleme konusunda yetersiz kalan bayrak devletlerinin özellikle de kolay bayrak devletlerinin sebep olduğu açığı gidererek, standartaltı gemilerin denizlerden temizlenmesini sağlamaktır. Zira gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ile denizde can ve mal emniyetinin sağlanarak kazaların azaltılması ancak uluslararası standartlara uygun emniyetli gemilerin işletilmesi ile mümkün olabilecektir.

Liman devleti denetimi; gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi, seyir emniyetinin sağlanması ve gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi amacıyla, bir devletin limanında bulunan yabancı gemilerin çeşitli açılardan uluslararası standartlara uygunluğunun denetlenmesidir. Bayrak devletleri tarafından gemilere verilen belgelerin kimi zaman geminin gerçek fiziki durumunu yansıtmaması ve özellikle kolay bayrak devletlerinin gemilerin düzenli denetlenmesi görevini yerine getirmemeleri sebebiyle, uluslararası toplum ek bir savunma hattı olarak liman devleti yetkisini uluslararası deniz hukukuna takdim etmiştir.

4.1. Uluslararası Hukukta Liman Devleti

Bir devletin iç sularının hukuki statüsü sıklıkla kara topraklarına benzetilmektedir. Bir devlet kendi iç suları ve limanları üzerinde tam egemenlik hakkına sahiptir. BMDH Sözleşmesinin 2(1). Maddesinde “*Kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımda Devleti sözkonusu olduğunda, takımda sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır*” ifadesi yer almaktadır. 11. Maddesinde ise limanlarla ilgili olarak, “*Karasularının sınırlandırılması amacı ile bir liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan daimi tesislerden açık denize doğru en uçtakiler sahilin bir parçası olarak kabul edilir. Sahillerin açığındaki tesisler ve sun’i adalar, daimi liman tesisleri olarak kabul edilmeyecektir*” ifadesi yer almaktadır.

Liman devleti kavramı ilk defa 1970 yılının başlarında kıyı devleti kavramından farklı olarak yargı yetkisine sahip bir oluşum şeklinde ilk olarak Marpol görüşmelerinde ve daha sonra BMDHS’ye şekil veren Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında ortaya çıkmıştır.¹²⁸ Birleşmiş Milletler öncülüğünde gerçekleştirilen Birinci ve İkinci Deniz Hukuku Konferanslarında deniz kirliliği üzerinde fazlaca durulmamış, sadece 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz

¹²⁸ Anderson (1999) s. 328-332

Sözleşmesi'nde petrol ve radyoaktif atıklar nedeniyle ortaya çıkan kirlenmelerde devletlere düşen yükümlülükler konusunda düzenlemelere yer verilmiştir.¹²⁹ Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ile birlikte deniz çevresinin korunması ve muhafazası için ilk kez geniş kapsamlı ve küresel bir düzenleme kabul edilmiştir.¹³⁰ Deniz çevresinin korunmasına yönelik diğer sözleşmeler bakımından da, BMDHS'nin XII. Kısım, "Temel Çerçeve" teşkil etmektedir.¹³¹

XII. Kısım 5. Bölümde, kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasını amaçlayan uluslararası hukuk düzenlemelerinin, iç hukuka aktarılmasına ilişkin düzenleme yer almaktadır. Burada temel eğilim; hukuksal düzenlemenin esas olarak deniz kirliliğine neden olan kaynaklar çerçevesinde (*ratione materie*) yapılması, ikincil durumda ise konunun deniz alanları (*ratione loci*) ile ilişkilendirilmesidir. Kara kökenli kirlilik Sözleşme'nin 207. Maddesinde, ulusal yetki alanına dâhil deniz yatağına ilişkin faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik 208. Maddesinde, bölge'de yürütülen faaliyetlerden, suya batırmadan, gemilerden, atmosferden kaynaklanan kirlilik sırasıyla 209, 210, 211 ve 212. maddelerinde düzenlenmekte ve tüm bu hükümlerde devletlerin ulusal düzeyde yasal önlemler almalarının yanısıra, küresel ve bölgesel kuralların oluşumuna da katkıda bulunma yükümlülüğü altında oldukları belirtilmektedir.

Geleneksel olarak devletler kirlenmenin önlenmesine ilişkin kuralları, ülkesel yetki gereği, kendi kara ve deniz ülkelerinde uygulama olanağına sahiptirler. Bu çerçevede limanlar, içsular ve karasularında kullanılan yetkiler söz konusudur.

BMDHS'nin XII. Kısımında, ülkesel yetki kullanımı kara kökenli kirlilik, boşaltma ve suya batırmadan kaynaklanan kirlilik sorunları ile ilişkili olarak düzenlenmektedir. Bunun yanında her devlet açık deniz kesimlerinde kendi bayrağını taşıyan ve kendi tabiiyetinde olan gemiler üzerinde yetki kullanabilmektedir. Bayrak devleti kuralı olarak anılan bu kural gereği devletler, kendi ülkesel yetki alanlarının

¹²⁹ Knight G./Chiu H. (1991) *The International Law of the Sea*, Elsevier Publications, London, s. 666.

¹³⁰ 1982 BMDHS metin içinde Sözleşme olarak da anılacaktır.

¹³¹ BMDHS md.237 f. 2

ötesinde kirlenmeye sebep olan yabancı bir gemi üzerinde herhangi bir yetkiye sahip bulunmamaktadırlar. Ancak bayrak devleti kuralının, deniz çevresine ilişkin sorunlarla mücadelede yeterli olmaması, BMDHS’nde liman devletine yetkiler tanınmasına ilişkin düzenlemelerin yapılmasına neden olmuştur. Liman Devletine tanınan bu yetkilerle, üçüncü bir yetki kategorisi ortaya çıkmış olmaktadır. Deniz hukukunda daha önce uygulaması olmayan bu düzenlemeye göre gemiler, diğer bir devlet limanında veya kıyı-ötesi terminalinde buldukları sırada sebep oldukları kirlenme sebebiyle, ilgili liman devletinin hukuksal yetkisine tâbi tutulabileceklerdir. Diğer bir ifadeyle, bir gemi yabancı bir limana veya iç sulara gönüllü olarak girdiğinde o liman devletinin karasal yetki alanına girmiş olur. Böylelikle söz konusu gemi o liman devletinin yargı yetkisine tabi olur ve geminin denetlenmesi, tutulması veya ayrılması için bir takım şartlar konulabilir ve çeşitli yaptırımların uygulanması dâhil usul hukukuna göre ulusal kanunlar uygulanabilir.

BMDHS’nin 218. maddesinin 1. fıkraya hükmüne göre;

“Bir gemi, kendi arzusu ile bir limanda veya açıktaki bir terminal tesisinde bulunduğu, Liman Devleti iç sularının, karasularının veya münhasır ekonomik bölgesinin ötesinde, yetkili uluslararası kuruluş veya bir genel konferans aracılığı ile tespit edilmiş kuralları ve ilkeleri ihlal ederek boşaltılan atık hakkında, kovuşturma başlatabilir ve doğrulayıcı kanıtlar varsa dava açabilir.”

4.2. IMO Sözleşmeleri ve Liman Devletlerinin Yasal Hakları

Limani Devleti Denetimi (PSC), gemi ve ekipmanının uluslararası kurallara uygunluğunun ve geminin bu kurallara uygun şekilde gemi adamı ile donatıldığının ve işletildiğinin doğrulanması amacıyla yabancı gemilere ulusal limanlarda yapılan denetimdir. Bir deniz aracının uluslararası sözleşmelerde belirlenen ölçütlere uygunluğunun sağlanmasının asıl sorumlusu bayrak devletidir. Ancak, liman devleti

denetimiyle standart altı gemiler yakalanmakta ve bir “emniyet ağı” oluşturulmaktadır.¹³²

Ulusal hukuk, uluslararası sözleşmelere dayanarak liman devleti denetimini uygulama yetkisine sahiptir. Bu nedenle, liman devleti denetimini uygulayabilmesi için bir devletin öncelikle ilgili uluslararası sözleşmelere taraf olması ve kendi iç hukukunda gerekli düzenlemeyi yapması gerekmektedir. Taraf devletler, limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemileri ilgili sözleşmelerin hükümlerine göre, Liman Devleti Denetim Uzmanları (PSCO) aracılığıyla denetleyebilir.¹³³

Liman devleti denetimleri aşağıdaki nedenlere dayanılarak yapılabilir:

- Taraf ülkenin yetkisi
- Bir başka taraf ülkenin isteği ya da gemi hakkında verilen bilgiler
- Gemi mürettebatı, bir meslek örgütü veya birliği, ticaret birliği veya geminin emniyeti, mürettebatı ve yolcuları ya da deniz çevresinin korunmasına ilişkin bir çıkarı bulunan herhangi bir diğer şahıs tarafından gemi hakkında verilen bilgiler

Geleneksel olarak liman devleti denetimi üç aşamada yapılmaktadır. Birinci aşama; temel uluslararası sözleşmelerce şart koşulan belgelerin kontrol edilmesiyle sınırlıdır. İkinci aşama ise, denetim uzmanlarının belgelerin geminin durumunu tanımlamada yetersiz kaldığını düşünmesi durumunda daha detaylı bir denetimin gerçekleştirilmesidir. Üçüncü aşamada ise; daha detaylı yapılan denetim sonucunda ortaya çıkan eksikliklerin açık bir şekilde emniyet, sağlık ve çevreye¹³⁴ yönelik

¹³² Port State Control, http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159

¹³³ Dr. Hoppe, Heike; Port State Control, an update on IMO's work (2000); pp1

¹³⁴ Paris MoU, para.3.10.1

tehlike arz etmesi neticesinde gemi tutulmakta ve sadece eksiklikler giderildiğinde serbest bırakılmaktadır.¹³⁵

Taraf ülkeler, bayrak devleti denetimi kapsamında kendi gemilerini belirlenen gemi denetim uzmanlarına ya da onaylanmış kuruluşlara denettirebilirken, yabancı gemiler liman devleti denetimine tabi olup, gemiye çıkma, denetleme, düzeltici işlemler ve olası tutuklama sadece liman devleti tarafından yetkilendirilmiş görevlilere yaptırabilir. Liman Devleti Denetim Uzmanlarının görevlendirilmesi genel bir yetkilendirmeye veya özel bir duruma göre yapılabilir.

Limn devletince, bir geminin gereksiz yere alıkonulması veya geciktirilmesini engelleyici bütün önlemler alınmalıdır. Eğer bir gemi gereksiz yere alıkonulursa veya geciktirilirse, o geminin uğradığı zarardan ötürü tazminat verilmelidir.¹³⁶

Birçok uluslararası sözleşmede liman devleti denetimi ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Bu uluslararası sözleşmeler ve konuya yönelik düzenleme maddeleri şunlardır:

- SOLAS 74 Tüzük I/19, Tüzük IX/6, Tüzük XI-1/4 ve Tüzük XI-2/9.
- SOLAS Protokol 1988;
- LOAD LINES 66 (Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi), Madde 21
- LOAD LINES Protokol 1988;
- MARPOL 73/78 ve 97 Protokolü Madde 5 & 6; Ek 1 Tüzük 11; Ek II Tüzük 16, Ek III Tüzük 8, Ek IV Tüzük 13, Ek V Tüzük 8 ve Ek VI Tüzük 10.
- STCW 78 Madde X ve Tüzük I/4
- TONNAGE 69 (Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi) Madde 12.

¹³⁵ Ringbom, H., "The EU Maritime Safety Policy and International Law", Chapter 5, p.274, 2008.

¹³⁶ Resolution A.1052(27), Procedures For Port State Control, 2011, Chapter 2.

- AFS 2001 (Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme), Madde 11.

Ayrıca, Denizde Çalışma Sözleşmesinde (Maritime Labour Convention-MLC 2006) de liman devleti ile ilgili hükümler bulunmaktadır. 20 Ağustos 2013 tarihinden itibaren yürürlüğe giren MLC 2006, gemiadamlarının güvenli ve emniyetli iş ortamı, adil istihdamı, gemide saygın iş ve çalışma hakkı, sağlıklarının korunması ve tıbbi bakımları, dinlenme/eğlenme tesisleri ve diğer sosyal güvencelere ilişkin haklarına yönelik önemli düzenlemeler getirmektedir. MLC 2006'ya göre; bir ülke sözleşmeyi onaylamamış olsa bile, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından liman devleti denetimlerine tabi tutulabilecek ve eğer ciddi bir eksiklik tespit edilir ise eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir.

Bu sözleşmenin önceki ILO sözleşmelerinden en önemli farkı; sözleşmeye taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin ve bu gemilerde çalışan gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarının ILO standartlarına uygunluğunun bayrak devleti tarafından denetlenmesi ve belgelendirilmesi zorunluluğunu getirmesidir.¹³⁷

4.3. Bölgesel Liman Devleti Denetimleri

Ulusal Liman Devleti Denetimleri, gemilerin emniyeti ve deniz çevresinin korunması hususlarında önemli bir aşama kaydedilmesini sağlamıştır. Ancak, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesinde ve standartlı gemilerle mücadelede devletlerin

¹³⁷http://mlc2006.com/the_convention/A5III_Inspection_criteria_port_State/?PHPSESSID=8ob9oomneube6b8gk598rp4dt2

ulusal uygulamalarının tek başına yeterli olmaması, bu konuda işbirliği yapılmasını gerekli kılmıştır.

IMO ülkelerdeki farklı uygulamalardan dolayı sadece ulusal denetimin yeterli olmadığını, bölgesel bir yaklaşım sağlanmaması durumunda gemi işletenlerin gemilerini liman devleti denetiminin uygulanmadığı ya da daha gevşek şekilde uygulandığı limanlara kaydıracaklarını vurgulayarak, liman devleti denetimi konusunda en yararlı görülen işbirliği türünün ise bölgesel işbirliği olduğu sonucuna vararak, bölgesel liman devleti denetim kuruluşları ve anlaşmaları (Mutabakat Zaptı-Memoranda of Understanding veya MoUs) tesis edilmesini teşvik etmiştir.¹³⁸

Liman devleti denetiminde devletlerin bölgesel işbirliği yapma yoluna gitmesinin çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Bölgesel işbirliği yapılması ile gemiler uğradıkları farklı limanlarda farklı düzenlemelere uymak zorunda kalmayacaklardır. Sonuç olarak, liman devleti denetimlerinin bir örnek ve eşgüdümlü uygulanması denizcilik endüstrisi açısından büyük önem taşımaktadır. Bölgesel işbirliğinin sağladığı faydalardan bir diğeri, limanlar arasında haksız rekabet yapılmasının önüne geçilmesidir.¹³⁹ Liman devletlerinin denetim uygulamaları konusunda bölgesel bir işbirliği olmadığında, standartlı gemiler daha gevşek denetim uygulamaları olan limanları kullanma imkânına sahip olabileceklerdir. Bu durum ise hem daha sıkı uygulamalar yapan liman devletlerinin ekonomik açıdan zarar görmesine hem de standartlı gemilerin varılmaya devam etmesine yol açacaktır.

Bölgesel işbirliği ayrıca komşu devletlerin de bölgelerini ziyaret eden gemiler üzerinde daha etkin bir denetim uygulamalarını sağlamaktadır. Bölge devletleri arasındaki bilgi paylaşımı, aynı gemilerin üst üste gereksiz şekilde denetlenmesini ve gemilere gereksiz zahmet verilmesini engelleyerek, devletlerin hedef gemilere odaklanmasını sağlamaktadır. Her coğrafi bölgenin kendine özgü nitelikleri ve

¹³⁸ Port State Control,

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>

¹³⁹ Jin, A.T.K., "The Regulation of Vessel-Source Marine Pollution: Reconciling the Maritime and Coastal State Interests", Singapore Journal of International and Comparative Law. Vol.1, 1997, ss. 376

hassasiyetleri olması sebebiyle, o bölgenin menfaatleri en iyi şekilde bölge devletlerinin bilgi kaynaklarını ve tecrübelerini bir araya getirerek koordine etmesi ile korunabilecektir.

Bu hususta IMO, 1991 yılının Kasım ayında A.682 (17) sayılı “*Gemilerin ve Atıklarının Denetiminde Bölgesel İşbirliği*” kararını onaylayarak standart altı gemilerin ortadan kaldırılmasını amaçlamış ve tüm dünyada, 1982 yılında Avrupa Bölgesinde kurulan Paris Liman Devleti Denetimi örnek alınarak bölgesel liman devleti denetimleri kurulmasını önermiştir. Karar, Paris MOU’ya ve liman devleti denetimine taraf olan diğer ülkeleri, bölgesel antlaşmaların sonuçlanmasında ve bilgi sistemleri ile liman devleti denetimi bilgilerinin değişiminin uyumlaştırılması, bütün limanlarda denetimlerin aynı şekilde uygulanması, gemilerin alıkonulmasında ve liman devleti denetim uzmanlarının eğitiminde aynı standartların geçerli olması için bölgeler arası işbirliğinin geliştirilmesine yardımcı olmaya çağırılmaktadır. Kararı takip eden yıllarda, yukarıda bahsedilmiş olan bölgesel liman devleti denetimleri kurulmaya başlamıştır.¹⁴⁰ Bölgesel mutabakat zabıtlarının tümü büyük ölçüde ilk örnek olan Paris Mutabakat Zaptına benzemektedir. Hedeflenen denetim oranı, denetlemede öncelik verilecek gemiler gibi bazı konular dışında tüm mutabakat zabıtları genel olarak benzer hükümler içermektedirler.

Paris Mutabakat Zaptı’nın 1. Bölümünde ve benzer şekilde diğer mutabakat zabıtlarında; bölgesel liman devleti denetimi uygulamasının hukuki dayanağı olan uluslararası sözleşmelerden birini onaylamamış bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi, mutabakat zaptına taraf bir devletin limanına girdiğinde, bu gemiye karşı “daha hoşgörülü muamelede bulunulmayacağı” belirtilmektedir.¹⁴¹ Mutabakat zabıtları denetim konusunda taraf devletler için hukuken bağlayıcı olan uluslararası sözleşmeleri esas almaktadır. Mutabakat zabıtlarında yer alan hükümler liman devletinin, geminin bayrağına bakılmaksızın tüm gemilere karşı, gemideki eksikliklerin bulunması ve giderilmesi amacıyla soruşturma ve alıkoyma gibi belirli uygulama yetkileri kullanmasını düzenlemektedir.

¹⁴⁰ Dr. Hoppe, Heike; Port State Control - an update on IMO’s work (2000); pp 7-8

¹⁴¹ Bkz. Paris Mutabakat Zaptı Bölüm 2/2.4.

Liman devleti denetimi konusundaki bölgesel mutabakat zabıtları, taraf devletlerin denizcilik idareleri arasında imzalanan ve işbirliği çerçevesinde uygulanan idari anlaşmalar görünümündedir.

Tüm MoU'larda ana koordinatörlük görevi IMO tarafından üstlenilmiş olup, şu anda dünyanın belli başlı tüm okyanus ve denizlerini kapsayan 9 adet bölgesel Liman Devleti Denetimi Antlaşması mevcuttur. Bunlar;

- Avrupa ve Kuzey Atlantik: Paris MoU
- Asya ve Pasifik: Tokyo MoU
- Latin Amerika: Acuerdo de Viña del Mar
- Karayipler: Caribbean MoU
- Batı ve Orta Afrika: Abuja MoU
- Karadeniz: Black Sea MoU
- Akdeniz: Mediterranean MoU
- Hint Okyanusu: Indian Ocean MoU
- Riyadh MoU

4.4. AB'de Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

4.4.1. AB Direktiflerine Göre Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

Limanlara ilişkin tüzüğün ve deniz emniyeti ve çevresinin korunmasına ilişkin gerekliliklerin uygulanmasının kıyı devleti tüzüğüne kıyasla birçok avantajı bulunmaktadır. Bu avantajlardan birincisi; limanlardaki gemilere yönelik uygulama

tedbirleri almak denizdeki bir gemiye göre daha pratiktir ve liman devleti idareleri için daha az zaman ve kaynak gerektirir ve geminin seyir yapması için daha az engel içerir. İkincisi; bölgesel seviyedeki liman devleti tüzüğünün ulusal tüzüğe göre birçok avantajı bulunmaktadır. Tüm AB üye devletlerindeki limanlara giren gemiler için gerekliliklerin uyumlaştırılması yoluyla, denizdeki bir gemiye uygulanacak kurallara başvurmaksızın transit halindeki gemilerin önemli bir bölümü kapsamaktadır. Kontrol ve uygulama politikalarının birçok devlet arasında uyumlaştırılması, daha düşük standartların uygulandığı kolay liman sorununu azaltmaktadır. Üçüncüsü; liman devleti sıfatıyla düzenleme yapma konusunda daha geniş yargı yetkisine sahiptirler. Bu nedenle, AB deniz emniyeti mevzuatının büyük bir kısmının liman devleti perspektifi benimsemesi şaşırtıcı değildir.

AB kıyıları binlerce kilometre genişlikte olup binden fazla limana sahiptir. AB dış ticaretinin ortalama %90'ı ve AB ülkeleri arasındaki ticaretin ise %40'ı bu limanlarda gerçekleşmektedir. Bu rakamlar her yıl 3,5 milyar ton yük elleçlendiğini ve 350 milyon yolcunun taşındığını ifade etmektedir.

Sonuç olarak, AB deniz ulaşımının emniyetli, güvenli ve çevre dostu bir şekilde işletilmesini sağlamak son derece önemlidir. Bu hedefleri gerçekleştirmek adına her bir üye devletteki mevcut sistem ve işlemlere ilave olarak, AB spesifik bir denizcilik mevzuatı oluşturmuştur. Tadil edilmiş şekliyle, 2009/16/EC sayılı Liman Devleti Denetim Direktifi¹⁴² ve Direktifin dört uygulama yönetmeliği¹⁴³ bunun önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu mevzuat ile AB limanlarındaki gemilerin uluslararası standartlarla uyumluluğunun etkin kontrolünün ve AB sularında

¹⁴² 2009/16/EC sayılı Direktif 17 Haziran 2009 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Bu Direktif; 95/21/EC sayılı Direktifin yerine geçmiştir. Direktife ilişkin sonraki değişiklik 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Değiştirilmiş olan hükümler en geç 21 Kasım 2014 tarihinde üye devletlerin iç hukukuna aktarılmış olacaktır.

¹⁴³ Gemilerin genişletilmiş denetimi hakkındaki Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2009/16/EC sayılı Direktifinin 14. Maddesini uygulayan 428/2010 sayılı Komisyon Tüzüğü (AB), Bayrak Devleti Kriteri hakkındaki Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2009/16/EC sayılı Direktifinin 10(3). Maddesini uygulayan 13 Eylül 2010 tarihli ve 801/2010 sayılı Komisyon Tüzüğü (AB), 14 Aralık 2012 tarihli ve 1205/2012 sayılı Tüzük (AB) tarafından değiştirilen Şirket Performansı hakkındaki Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2009/16/EC sayılı Direktifinin 27. ve 10(3). Maddesini uygulayan 13 Eylül 2010 tarihli ve 802/2010 sayılı Komisyon Tüzüğü (AB).

seyreden gemilerin uygun bir şekilde inşa edildiğinin ve yeterli bir şekilde bakımının yapıldığının sağlanması amaçlanmaktadır. Buna ilave olarak; 1999/35/EC sayılı Direktif; ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu tekneleri için ev sahibi ülke tarafından zorunlu sörvey sistemi oluşturulmasını sağlamaktadır.

AB seviyesinde liman devleti denetimini gözetme konusundaki teknik sorumluluk EMSA'ya verilmiştir. Bu sorumluluk; AB limanlarına uğrayan gemilere ilişkin küresel istatistiklerin kapsamlı bir analizini ve her bir gemi denetimi hakkındaki veri analizini gerçekleştirme görevini üstlenmeyi ve her bir AB üyesi tarafından kurulmuş olan liman devleti denetleme sisteminin işlevselliğini değerlendirmeyi de kapsamaktadır. Risk değerlendirme çalışmaları ve istatistiki araştırma sonuçları, AB liman devleti denetim performansının devamlı olarak iyileştirilmesi için amaçlar ve prosedürler geliştirmekte kullanılmaktadır.

Buna ilave olarak, EMSA AB liman devleti denetim sisteminin genel olarak etkinliğini sağlamak amacıyla bu alanda birçok destekleyici görevi de yürütmektedir. Bu görevler aşağıda sayılanları içermektedir:

- 2009/16/EC sayılı Direktifin uygulanmasına ilişkin Komisyona ve Üye Devletlere teknik yardım sağlamak;
- 2009/16/EC ve 1999/35/EC sayılı Direktifleri destekleyen bilgi sistemini (THETIS) yönetmek;
- Liman Devleti Denetim Uzmanlarının eğitimi organize etmek ve mesleki yeterliliği geliştirmek ve uzmanlar tarafından tekdüze bir yaklaşım sağlamak amacıyla, e-öğrenme gibi teknik pratik uygulamalar ve araçlar geliştirmek;
- AB limanlarına girişleri yasaklanmış olan tüm gemileri içeren bir listeyi güncellemek ve yayımlamak ve giriş reddi tedbirinin uygulanmasına ilişkin yardım sağlamak;
- Avrupa Komisyonunun Liman Devleti Denetimiyle iştirak çeşitli kuruluşlara katılımına ilişkin teknik yardım sağlamak.

4.4.2. Paris MoU'ya göre Liman Devleti Uygulamaları

Avrupa Devletlerini, denizde emniyeti ve standart altı gemilerin seyrüseferden men edilmesini sağlamak için önlem almaya iten en büyük neden, büyük deniz kazalarının %25'inin Avrupa sahillerinde meydana gelmiş olmasıdır.

Özellikle, 1978 yılında Fransa açıklarında meydana gelen "Amoco Cadiz" kazasında 220.000 ton ham petrolün tamamının denize dökülmesiyle, deniz ve gemi emniyetinin sağlanmasında daha kapsamlı işbirliğine gidilmiş ve on dört Avrupa ülkesinin denizcilik idaresi tarafından 1982 yılında Liman Devleti Denetimi hakkında Paris Memorandumu (Paris MoU) imzalanarak yürürlüğe konmuştur. Uluslararası sözleşme yerine, taraf devletlerin denizcilik idarelerinin imzaladığı memorandum (mutabakat zaptı) yolunun tercih edilmesindeki amaç; deniz ve gemi emniyetine ilişkin hususlarda güncelliği hızla sağlamak, gerekli değişiklikleri zamanında yapmak ve politik etkileri engellemektir. Paris MoU etkisini kısa sürede göstermiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir.

AB ülkeleri, liman devleti denetimini Paris MOU'ya uygun olarak gerçekleştirmektedir. Paris MOU'nun hükümlerinin yanı sıra liman devleti denetimi konusunda AB kendi bünyesinde direktifler çıkarmaktadır. Halihazırda AB'nin liman devleti denetimini uygularken kullandığı mevzuat aşağıda yer almaktadır;

Paris MoU'ya göre:¹⁴⁴

1. Loadlines 66 ve LL PROT 88
2. SOLAS 1974 ve SOLAS 78 ve 88 Protokolleri

¹⁴⁴ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Including 36th Amendment, adopted 23 May 2013 (effective date: 20 August 2013), <https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%2C%20incl%2036th%20amendment%20%28final%29.pdf>

3. MARPOL 73/78 ve 1997 Protokolü
4. STCW 78
5. COLREG 72
6. TONNAGE 69
7. ILO 147 ve ILO P147
8. MLC 2006
9. CLC 1969 ve CLC PROT 1992
10. AFS 2001
11. BUNKER 2001
12. BWM 2004

Liman Devleti Denetimi konusundaki AB Direktifleri (yukarıda bahsedilmiştir);

1. Düzenli ro-ro gemileri ve yüksek-hızlı yolcu teknelerinin emniyetli işletilmesi için zorunlu sörvey sistemi hakkındaki 1999/35/EC sayılı Komisyon Direktifi¹⁴⁵
2. Liman Devleti Denetimi hakkındaki 2009/16/EC sayılı Komisyon Direktifi (95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifinin yerine geçmiştir).¹⁴⁶

Paris MOU, uluslararası sözleşmelerde, kararlarda ve düzenlemelerde meydana gelen değişiklikler ve gelişmeler nedeniyle sürekli yenilenmektedir. En son, 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe giren 36. revizyon yapılmıştır.

2009 yılı Mayıs ayında İzlanda'da gerçekleştirilen Komite toplantısında Paris MoU tarafından "Yeni Denetim Rejimi" (New Inspection Regime-NIR) kabul edilmiştir. NIR; Avrupa Komisyonu liderliğinde bir çalışma grubu tarafından geliştirilmiş olup, bu grubun fiili liderliği EMSA'ya verilmiştir. NIR aynı zamanda 28/05/09 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmış olan 2009/16/EC sayılı Liman Devleti Denetim Direktifinin ana unsurudur.

¹⁴⁵ <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/items/id/304.html?cid=120>

¹⁴⁶ <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/items/id/117.html?cid=120>

NIR'ın yürürlüğe girmesiyle, her bir üye devlet tarafından gerçekleştirilen denetimler için mevcut olan %25 kota kaldırılmıştır. Buna alternatif olarak, “adil paylaşım” (fair share) şeması oluşturulmuştur. Adil paylaşımına göre, tüm üye devletlere uğrayan bir gemiye karşın bir üye devlete uğrayan bir gemi dikkate alınmaktadır. Limana uğrayan gemi bilgisi üye devletler tarafından SafeSeaNet aracılığıyla sağlanmakta olup, bu bilgi Liman Devleti Denetim bilgi sistemine transfer edilmektedir. Liman Devleti Denetimi hususundaki yeni veritabanının ismi THETIS olup, eski sistem SIRENaC'ın yerine geçerek EMSA tarafından yönetilmekte ve çalıştırılmaktadır.

Yeni denetim rejiminde denetim yöntemi ve sıklığı, geminin yüksek, standart ve düşük risk olarak sınıflandırılan gemi risk profiline (SRP) göre belirlenmektedir. Risk profili genel parametreler ve geçmişe dayanan parametrelerin değerlendirilmesi suretiyle tespit edilmektedir. Genel parametreler kapsamında, geminin tipi, yaşı, bayrak devletinin, klas kuruluşunun ve şirketin performansları, geçmişe dayanan parametreler kapsamında ise daha önce Paris MOU limanlarında tutulma sayı ve nedenleri dikkate alınmaktadır.

Şirketler; bayrak ve tanınmış kuruluş olarak derecelendirilmektedir. Derecelendirme 4 kademedede yapılmaktadır: “ortalama üstü”, “ortalama”, “düşük”, “çok düşük”. Şirket Performans Hesaplayıcısı; şirketin filosunun tamamının tutuklama, kusur ve iyi denetim gibi denetim raporlarını dikkate almaktadır. THETIS, SRP'yi günlük otomatik olarak yeniden hesaplamakta ve en son denetim bilgisini dikkate almaktadır.

Yeni denetim rejimine göre; üye devletler mücbir sebepler dışında, aşağıda belirtilen kapsama giren gemilerin liman veya demir yerlerine girişine izin vermeyeceklerdir:

- Gemi tutulma oranı nedeniyle, Paris MoU Kara Listesi'nde olan bir devletin bayrağını taşıyan ve 1999/35/AT sayılı direktif kapsamında 36 ay içerisinde

Paris MOU bölgesinde iki kereden fazla tutulan gemiler (düzenli sefer yapan Ro-Ro feribotları ve yüksek hızlı tekneler)

- Gemi tutulma oranı nedeniyle, Paris MoU Gri Listesi'nde olan bir devletin bayrağını taşıyan ve 1999/35/AT sayılı direktif kapsamında 24 ay içerisinde Paris MoU bölgesinde iki kereden fazla tutulan gemiler (düzenli sefer yapan Ro-Ro feribotları ve yüksek hızlı tekneler)

Geminin limanlara giriş yasağı, üçüncü tutulma sonucunda geminin limanı terk etmesi ile başlayacaktır. Limanlara giriş yasağı, söz konusu yasağın başlamasından 3 ay sonra ve Direktifin Ek VIII'inde (Paragraf 3-9) belirtilen şartlar sağlandığı takdirde kaldırılacaktır. Geminin ikinci defa limanlara giriş yasağı alması halinde bu süre 12 aya çıkacaktır.

Geminin üçüncü defa limanlara giriş yasağı alması halinde ise yasak 24 ay sonra aşağıdaki ilave şartlar dikkate alınarak kaldırılacaktır. Bu şartları yerine getiremeyen gemilerin Topluluk liman ve demir yerlerine girişi sürekli olarak yasaklanacaktır. Ayrıca, geminin üçüncü defa limanlara giriş yasağı alması ve aşağıdaki şartları yerine getirerek bunun kaldırılması durumunda müteakip ilk tutulmada topluluk liman ve demir yerlerine girişi sürekli olarak yasaklanacaktır.

- Paris MOU Kara veya Gri listeye girmeyen bir devletin bayrağını taşıyan gemiler,
- Belgeleri 391/2009 Sayılı Tüzük kapsamında AB tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca verilmiş olan gemiler,
- Direktifin Ek I'i kapsamında yüksek performans gösteren bir şirket tarafından işletilen gemiler,
- Direktifin Ek VIII'inde (Paragraf 3-9) belirtilen şartları sağlayan gemiler.

Liman Devleti Denetimi Hakkında 2009/16/EC sayılı Direktif ile AB'nin ve Paris MoU'nun mevcut sisteminde; bildirim yükümlülükleri, denetim raporları,

itirazlar, başvuru hakları, tamamlama denetimi, gemi denetim görevlilerinin mesleki özellikleri, bilgi paylaşımı ve işbirliği, düşük ve çok düşük performanslı şirketler listesinin yayınlanması, uygulamaların izlenmesi ve harcamaların karşılanması konularında da bazı değişiklikler yapılmıştır. Direktif ile ayrıca; THETIS olarak adlandırılan liman devleti veri tabanı oluşturularak internet üzerinden bilgilerin girilmesi imkânı sağlanmıştır. THETIS, yeni Liman Devleti Denetim rejimini (NIR) destekleyen bir bilgi sistemi olup, tüm denetlenmiş gemilerin kapsamlı denetleme sonuçlarını depolayan merkezi bir arşiv görevi görerek denetçilere kılavuzluk etmektedir.¹⁴⁷ Bu bilgi sistemi Liman Devleti Denetimi hakkındaki 2009/16/EC sayılı yeni Direktifinde ve Direktifin dört adet uygulama tüzüğünde (1. Ro-Ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı tekneler hakkındaki 99/35/EC sayılı Direktif; 2. Gemi trafik izleme hakkındaki 2009/17/EC sayılı Direktif; 3. Tanınmış Kuruluşlar hakkındaki 2009/15/EC sayılı Direktif ve 319/2009 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğü; 4. Deniz alacakları sigortası hakkındaki 2009/20/EC sayılı Direktif ve yolcuların taşınması mesuliyeti hakkında 392/2009 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğü) şart koşulan yeni rejimin uygulanması için çok önemlidir.¹⁴⁸

Sistem; hem AB Topluluğuna hem de AB dışında Paris MoU'ya üye olan Kanada, İzlanda, Norveç ve Rusya gibi ülkelere hizmet vermektedir.

Denetimlerin planlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, yeni sistem Topluluğun SafeSeaNet sistemi ile bağlantılı hale getirilmiştir. SafeSeaNet; üye devletlerin tüm limanlarındaki gemiler veya beklenen gemiler hakkında bilgiye erişimi sağlamaktadır. THETIS, denetim önceliği olan gemileri bildirmekte olup, denetim sonuçlarının kaydedilmesine olanak sağlamaktadır. THETIS aracılığıyla bu raporlar Topluluktaki ve Paris MoU'ya üye tüm liman devleti denetim idarelerine erişilir kılınmaktadır.

¹⁴⁷ New Inspection Regime (NIR) & Ship Risk Profile (SRP) Calculator; <http://emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html>

¹⁴⁸ THETIS; <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/thetis.html>

THETIS aynı zamanda veri alışverişi ve denetçiye tam bir bilgi vermek amacıyla AB-tanınmış klas kuruluşları, Topluluk ve ulusal bilgi sistemleri ve diğer liman devleti denetim rejimleri dahil, deniz emniyetine ilişkin diğer birçok veritabanıyla bağlantı kurmaktadır. 2013 yılında THETIS veritabanında depolanmış verilerin istatistiki analizi için Jasper adında yeni bir bileşen oluşturulmuş olup tüm üye devletler tarafından erişilebilir kılınmıştır.¹⁴⁹

Sonuç olarak, AB sularında deniz emniyetinin sağlanması bölgesel işbirliği ve komşu ülkelerle dayanışma gerektirmektedir. Her büyük kazadan sonra AB kamuoyu, müteakip muhtemel kazaları önleyecek kural değişikliği yapılması beklentisi içerisine girmekte ve AB'nin ilgili organları da bazı kurallarda değişiklikler yaparak kamuoyunu rahatlatmayı tercih etmektedir. Prestij kazasında geminin standart altı olması ve kazadan önceki dönemde yapılan liman devleti denetimlerinde tutmayı gerektirecek bir eksiklik tespit edilmemesi, AB liman devleti denetimi kural ve uygulamalarının deniz emniyetine katkısının ve standart altı gemileri engelleme kabiliyetinin sorgulanmasına yol açmıştır.

AB'nin liman devleti rejimindeki genel amacı; AB sularında standart altı gemi işletmeciliğinin azaltılmasıdır. Özel amacı ise; AB üyesi ülkelerin sularında seyreden tüm ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin uluslararası ve topluluğun deniz emniyeti, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve gemide çalışma ve yaşam koşulları konularındaki kurallarına uyumunun artırılması, Paris MOU bölgesinde liman devleti denetimi için ortak kriterler oluşturulması ve denetim ve tutma usullerinin uyumlaştırılması, Toplulukta ve Paris MOU bölgesinde gemilerin risk profillerine göre belirlenecek periyotlar temelinde yüksek riskli gemilerin detaylı ve daha sık aralıklarla denetimini esas alan ve tüm gemilerin denetimini hedefleyen bir denetim rejimi uygulanmasıdır.

¹⁴⁹ *ibid.*

4.5. Türkiye’de Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

4.5.1. Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Zabıtları

Türkiye, gemilerin uluslararası denizcilik sözleşmelerinde düzenlenen emniyet, kirliliğin önlenmesi, gemide yaşam ve çalışma şartları gibi konulardaki standartlara uygunluğunun bölgesel işbirliği çerçevesinde denetlenmesi amacıyla yapılan bölgesel liman devleti düzenlemelerinden Akdeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptı ve Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptına taraftır.¹⁵⁰



Türkiye’nin bölgesel işbirliği çerçevesinde liman devleti denetimi uygulaması, ilk olarak Akdeniz Mutabakat Zaptı ile 1999 yılında başlamış olsa da, Türkiye bu dönemden önce de, gerek taraf olduğu sözleşmeler gerekse ulusal mevzuatı çerçevesinde ülkesinin limanlarını ziyaret eden yabancı gemilere liman devleti denetimi yapmıştır. Hatta Türkiye’nin liman devleti denetimi uygulaması,

¹⁵⁰ Karadeniz Ereğlisi, Samsun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları Karadeniz Mutabakat Zaptı kapsamında, diğer limanlar ise Akdeniz Mutabakat Zaptı kapsamındadır.

denizcilikle ilgili uluslararası standartları içeren sözleşmelerden çok daha eskiye dayanmaktadır.

10.06.1946 tarih ve 4922 sayılı “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun”un 6. Maddesi uyarınca, “...liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yükleme markası bakımlarından denetlenir ve bu durumlarda tüzüğüne uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez.” Bu hüküm hem Türk bayraklı gemilere hem de yabancı bayraklı gemilere uygulandığı için, bugünkü kadar sistemli ve uluslararası standartlara uygun olmasa da bir anlamda liman devleti denetimini içermesi açısından önemlidir. Dolayısıyla Türkiye’nin dünyada liman devleti denetimini bir bakıma ilk uygulayan devletler arasında olduğunu söylemek mümkündür.¹⁵¹

Limanlarımızda gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimlerinin niteliği ve niceliği standartların üzerindedir. Akdeniz ve Karadeniz MoU metinlerine göre %15 olan asgari denetim yükümlülüğümüz, ulusal mevzuatımız gereğince %25’tir. Gerçekleştirilen denetim oranları bu orandan oldukça fazladır.

Tablo 3. Türk Limanlarında Denetleme ve Tutulma Oranları

Yıl	Denetleme	Tutma	Oran
2011	2109	238	11,3
2012	2309	255	11,0
2013	1686	135	8,0
2014	579	63	10,9
	Gelen Gemi Sayısı*	Denetim Oranı	
2011	5775	36,5	
2012	5791	39,9	
2013	5671	29,7	
2014	3265	17,7	

¹⁵¹ Bkz. Cahit Yalçın-B.Sıtkı Ustaoglu, “Kara Listeden Gri Listeye-Bir Başarı Grafiği”, (29 Haziran 2007) http://www.deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=12&yazi_id=100179 (son erişim tarihi 11.04.2014)

Türkiye, Akdeniz Mutabakat Zaptı'nı 11 Temmuz 1997 tarihinde Malta'da imzalamış ve 4 Ekim 1998 tarihinde 23483 sayılı Resmi Gazete'de yayınlarak onaylamıştır. Akdeniz Mutabakat Zaptı'nda limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az %15'ini denetleme taahhüdünde bulunan Türkiye'de bölgesel liman devleti denetimi, 1999 yılının son aylarından itibaren başlamıştır.

Akdeniz MOU kapsamında, Türkiye'nin liman devleti denetimi uygularken kullandığı uluslararası mevzuat:

1. LL 1966 Sözleşmesi ve 88 Protokolü,
2. SOLAS 1974 Sözleşmesi ve 78 Ek Protokolü,
3. MARPOL 73/78,
4. STCW 78,
5. COLREG 72,
6. ILO No:147

Akdeniz MoU'ya göre aşağıdaki gemiler özellikle denetime tabi tutulmaktadır:

- Bir limana ilk kez ya da 12 ay veya daha fazla zaman sonra gelen gemiler,
- Bir ülkenin limanını, kusurlarının giderilmesi koşuluyla terk etmesine izin verilen gemiler,
- Liman idareleri ve pilotlar tarafından kusurlu olduğu rapor edilen gemiler,
- Gerekli bilgiyi rapor etmeyen tehlikeli ve çevreyi kirletici madde taşıyan gemiler,
- Belgeleri düzenli olmayan gemiler,
- Son 6 aydır klaslanmasında askıya alınmış gemiler.¹⁵²

¹⁵² <http://www.medmou.org/>

Türkiye, Karadeniz Mutabakat Zaptı'nı 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalamış ve 12 Aralık 2000 tarihinde 24258 sayılı Resmi Gazete'de yayınlayarak onaylamıştır. Türkiye, aynı zamanda Karadeniz Mutabakat Zaptı'nın Sekreterini atama hakkında sahiptir. Türkiye, Karadeniz Mutabakat Zaptı ile limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin yıllık en az %15'ini denetleme taahhüdünde bulunmuştur.

Karadeniz MoU'ya göre Türkiye'nin uyması gereken sözleşmeler: LL 1966; SOLAS 1974; MARPOL 73/78; STCW 1978; COLREG 1972; TONNAGE 69; AFS 2001; BUNKERS 2001; ILO Sözleşme No: 147¹⁵³

Türkiye, Karadeniz MoU gereğince uyması gereken sözleşmelerden AFS 2001 ve ILO No:147 dışında tüm sözleşmelere taraftır. AFS 2001 sözleşmesine taraf olma çalışmaları tamamlanmış olup, söz konusu sözleşme onay için Meclise gönderilmiştir. ILO No:147 dâhil 68 adet ILO Sözleşmesi ve tavsiye kararı MLC 2006 Sözleşmesi bünyesine aktarılmıştır. Türkiye MLC 2006 sözleşmesine taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir.¹⁵⁴

4.5.2. Liman Devleti Denetimi Hakkındaki Yönetmelik

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler, A.1052(27) sayılı IMO Genel Kurul kararında yer alan PSC Prosedürleri, Akdeniz MoU ve Karadeniz MoU ile 26/03/2006 tarihli ve 26120 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği"¹⁵⁵ kapsamında, Türkiye limanları yoluyla yapılan deniz yolu taşımacılığının, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuat ile belirlenen standartlara uygun gemilerle denizde seyir, can, mal

¹⁵³ <http://www.bsmou.org/2009/11/memorandum-text/>

¹⁵⁴ Detaylı bilgi için bkz: Bölüm 4.8.2.1.

¹⁵⁵ Bu yönetmeliğin, 14 Kasım 2013 tarih ve 28821 sayılı Yönetmelik ile bazı maddelerinde değişiklik yapılmıştır.

ve çevre emniyetinin en üst düzeyde korunarak yapılmasının temini ve söz konusu gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının da taraf olunan uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunun sağlanması, uygun olmayan gemiler için ise yaptırım uygulanmasına yönelik liman devleti denetimleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bağlı liman başkanlıkları tarafından yapılmaktadır.

Türkiye'nin denetim yükümlülüğü ile ilgili olarak; "Liman Devleti Denetim Yönetmeliği"nin "Asgari Denetim Yükümlülüğü" başlıklı 13. maddesinin birinci fıkrası "İdare tarafından bir yılda denetlenecek gemilerin toplam sayısı, Türk limanlarına gelen gemi sayısının istatistiğinin tutulduğu limanların son üç yıllık ortalaması alınarak tespit edilen yıllık ortalamanın yüzde yirmi beşinden az olamaz" hükmüne amirdir.

PSCO'lar, idari yönden buldukları liman başkanına, mesleki ve teknik konularda ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü "Gemi Denetim Dairesi Başkanlığı"na bağlı olarak görev yapmaktadır.

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği uygulamasına esas olan konular aşağıda sıralanmaktadır:

1. Limanlarda görevlendirme esasları
2. Hiyerarşik Yapı
3. Gemi Denetim Heyeti
4. Yetki
5. Başka iş yapma yasağı
6. İşbirliği (diğer ilgili devletlerin yetkili makamları arasında bilgi paylaşımı ve işbirliği)
7. Bilgilerin yayınlanması
8. Masrafların karşılanması
9. Denetlenecek gemilerin tespiti

10. Denetim esasları
11. Gemilerin genişletilmiş denetimleri
12. Bazı gemilerin denetlenmemesi halinde yapılacak işlemler
13. Gemi girişlerinin reddedilmesi tedbirleri
14. Denetim raporu tanzimi ve gemi kaptanına verilmesi
15. Eksiklerin giderilmesi ve tutulma, ISM Kod belgelerinin olmadığı hallerde uygulanacak usuller
16. İtiraz hakkı
17. Tamamlama denetimi ve tutulma
18. İdari ve cezai müeyyideler

Uygulamalarda; “Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği” ile taraf olunan ilgili uluslararası sözleşmeler kapsamında iş ve işlemler yapılmaktadır. Bir geminin denetiminde Türkiye’nin taraf olduğu “Akdeniz ve Karadeniz MoU” hükümleri ile “Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği” hükümleri arasında çıkacak uyumsuzlukta taraf olunan Mutabakat Zabıtları hükümleri uygulanmaktadır.

26.03.2006 tarihinde yürürlüğe giren Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (LDDY) (14 Kasım 2013 tarihinde yürürlüğe giren Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile bazı maddelerine değişiklik getirilmiştir), 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesi ile 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak ve 7/4/2000 tarihinde imzalanan Karadeniz Liman Devleti Denetimi Mutabakat Muhtırası, 11/7/1997 tarihinde imzalanan Akdeniz Liman Devleti Denetimi Mutabakat Muhtırası ile Liman Devleti Denetimi hakkındaki 19/6/1995 tarihli ve 95/21/EC sayılı AB Konsey Direktifine paralel olarak hazırlanmıştır.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Bkz. LDDY Md. 3.

LDDY hükümlerinin incelenmesi; Türkiye'deki liman devleti denetiminin esasını ortaya koyması ve bölgesel mutabakat zabıtlarında yer alan denetimle ilgili usul ve esasları yansıtmaları açısından önem taşımaktadır.

LDDY, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında yapılan taşımacılığın standartlara uygun gemilerle yapılmasını sağlamak amacıyla, gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları açısından uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunu denetlemek ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulamak için gerekli usul ve esasları belirlemektedir.¹⁵⁷

LDDY, Türk limanlarına ve açık deniz tesislerine uğrayan veya demirleyen yabancı bayraklı gemilere ve bu gemilerin mürettebatına uygulanmaktadır. Bu yönetmelik hükümleri kapsamı dışında bırakılan gemiler; balıkçı gemileri, savaş gemileri, yardımcı savaş gemileri, ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri, ilkel yöntem ve tekniklerle inşa edilmiş ağaç tekneler ve ticari faaliyet göstermeyen özel yatlardır.¹⁵⁸

Türkiye'nin liman devleti denetimi yükümlülüğü, LDDY'nin 5. Maddesinde belirtilmektedir. Bu hükme göre, İdarenin¹⁵⁹ gemilerin denetlenmesi ve Yönetmelikte belirlenen yükümlülükleri yerine getirmek üzere gerekli tüm tedbirleri alması, yeterli sayıda nitelikli personeli ve bu personelin kullanacağı araç, teçhizat ve dokümanı sağlaması gerekmektedir.

Limani devleti denetimi, gerekli nitelikleri taşıyan ve idarece yetkilendirilmiş olan gemi denetim görevlileri tarafından yapılır.¹⁶⁰ Gemi denetim görevlileri, klas

¹⁵⁷ LDDY md.1. Bkz.

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=7.5.10043&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=liman%20devleti>

¹⁵⁸ LDDY md.2.

¹⁵⁹ LDDY'de kullanılan "idare" ifadesi ile kastedilen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıdır.

¹⁶⁰ Gemi denetim görevlilerinin sahip olmaları gereken nitelikler LDDY'nin 6. Maddesinde belirtilmiştir. Buna göre; gemi denetim görevlilerinde aşağıdaki şartlar aranır: a) İdare tarafından liman devleti kontrolü yapmak üzere yetkilendirilmiş olmak.b) Bayrak devleti sürveyörü olarak,

kuruluşları, gemi acenteleri, malzeme sağlayıcıları, gemi donatanları gibi denizcilikle ilgili kuruluşlarla ticari bağı olan herhangi bir alanda faaliyette bulunamazlar ve başka bir şirket veya kuruluş adına gemi denetimi yapamazlar.¹⁶¹

Denetlenecek Gemilerin Tespiti

LDDY'nin 13. Maddesi idarenin, her yıl limanlarına gelen gemilerin toplam sayısının en az %25'ini denetlemesini öngörmektedir.¹⁶² Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Zabıtlarında belirlenen hedef oran ise %15'tir.

Gemi denetim görevlileri, sözleşmelerde özellikle denetleneceği öngörülen gemiler hariç olmak üzere,

- Taraf olunan mutabakat zaptına üye devletler tarafından son altı ay içerisinde denetlenen;
- LDDY'de öncelikli denetlenecek gemiler arasında belirtilmeyen;¹⁶³
- Daha önceki denetim sonucu hiçbir eksikliği bildirilmeyen;

gemilerin Sözleşmeler ve ulusal mevzuat uyarınca denetlenmesi ve sertifikalandırılması konusunda bir yıllık hizmeti tamamlamış olmak ve aşağıdaki şartlardan en az birini taşımak; 1) 1600 GT veya daha üstü gemilerde uzakyol güverte zabiti olarak en az 5 yıl çalışmış olmak ve bu gemiler için kaptan yeterliliğine sahip olmak. 2) 3000 KW veya daha üstü güçle çalışan gemilerde uzakyol makine zabiti olarak en az 5 yıl çalışmış olmak ve bu gemiler için başmühendislik yeterliliğine sahip olmak. 3) Gemi inşa mühendisi, makine mühendisi veya gemi ile ilgili bir alanda mühendis olmak ve gemi denetimiyle ilgili yapılacak sınavda başarılı olmak ve bu alanda en az beş yıl çalışmış olmak. 4) İdare tarafından belirlenmiş dengi bir yeterliliğe sahip olmak. c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen şartlara alternatif olarak, gemi denetim görevlilerinde aşağıdaki şartlar aranır: 1) Denizcilik ile ilgili bir üniversitede lisans seviyesinde eğitim almış olmak. 2) Gemi emniyet ve denetimi ile ilgili eğitim almış ve yeterlilik kazanmış olmak. 3) Bayrak devleti sürveyörü olarak gemilerin Sözleşmelere uygun denetlenmesi ve sertifikalandırılması konusunda iki yıllık hizmeti tamamlamış olmak. ç) Denetlenecek gemilerdeki mürettebat ile İngilizce sözlü ve yazılı iletişim kurabilmek. d) Uluslararası Sözleşmelerin hükümleri ve Liman Devleti Kontrolü ile ilgili yeterli bilgiye sahip olmak.

¹⁶¹ LDDY Md.11.

¹⁶² LDDY Md. 13'e göre; "İdare tarafından bir yılda denetlenecek gemilerin toplam sayısı, Türk limanlarına gelen gemi sayısının istatistiğinin tutulduğu limanların son üç yıllık ortalaması alınarak tespit edilen yıllık ortalamanın yüzde yirmibeşinden az olamaz."

¹⁶³ Bkz. LDDY Ek.1.

- Denetim yapılması için herhangi bir açık gerekçe bulunmayan gemileri denetlemekten kaçınacaktırlar.

Denetimde Mutlak Önceliği Olan Gemiler

LDDY Ek-1’de öncelikli denetlenecek gemilerle ilgili düzenleme yer almaktadır. Ek-1’in ilk bölümünde “Öncelikli Faktörler” başlığı altında hedef faktör değerine bakılmaksızın mutlak önceliği olduğu belirtilen gemiler sıralanmaktadır. Bu düzenleme Paris Mutabakat Zaptı’ndaki düzenlemenin aynısıdır.¹⁶⁴

Denetimde Öncelik Verilecek Diğer Gemiler

LDDY Ek-1’in ikinci bölümünde “Diğer Önemli Faktörler” başlığı altında denetim önceliği olan diğer gemiler sayılmaktadır. Bu düzenleme de Paris Mutabakat Zaptı’ndaki düzenlemenin aynısıdır.¹⁶⁵

¹⁶⁴ 1) Liman kılavuzları veya liman yetkilileri tarafından geminin emniyetli seyrini etkileyebilecek eksikliklerin olması sebebiyle bu Yönetmeliğin 25 inci maddesi uyarınca rapor edilen gemiler. 2) Mevzuatta belirtilen, Türk limanlarına giriş/çıkış yapan gemiler hakkındaki asgari gerekliliklere uymayan ve tehlikeli veya kirletici madde taşıyan gemiler..3) Başka bir devlet tarafından bildirilen veya rapor edilen gemiler. 4) Gemi kaptanı, personeli veya geminin emniyetli operasyonunda, gemide yaşam ve çalışma koşullarında veya kirliliğin önlenmesi konularıyla yasal ilgisi olan kişi veya kuruluşlar tarafından rapor edilen veya şikayette bulunulan gemiler. Rapor veya şikayetin açıkça gereksiz olduğu kanısına varılmadıkça raporu veren veya şikayette bulunan kişinin kimliği gemi kaptanına, donatanına, işletenine veya ilgisine açıklanmaz. 5) a) Herhangi bir Türk limanına seyir sırasında çatışan veya karaya oturan, b) Zararlı maddelerin veya sıvı atıklarının boşaltılması hakkındaki hükümlere uymadığı ileri sürülen, c) IMO tarafından kabul edilen rota önlemlerinin veya gemi trafik hizmetlerinin olduğu yerlerde düzensiz veya güvenli olmayan biçimde manevra yapan gemiler veya güvenli seyir hareketleri ve usullerine uymayan veya başka şekillerde can, mal veya çevreye tehlike oluşturacak biçimde yönetilen gemiler. 6) Son altı ay içinde emniyet nedenleriyle klas kuruluşuna üyeliği askıya alınmış veya iptal edilmiş gemiler.

¹⁶⁵ 1) Bir Türk limanına ilk defa veya on iki ay ya da daha fazla süre sonra gelen gemiler. 2) Taraf olunan mutabakat muhtirasına üye devletler tarafından son altı aydır denetlenmeyen gemiler. 3) Uluslararası sözleşmelere uygun şekilde düzenlenmiş gemi inşa ve teçhizat belgeleri ve klas sertifikaları, tanınmış kuruluşlar dışındaki kuruluşlar tarafından verilen gemiler. 4) İlgili kontrol mutabakatı tarafından yayınlanan kara listede yer alan devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler. 5) Belirli koşullarla taraf olunan mutabakat muhtirasına üye ülkelerin limanlarından kalkışına aşağıda belirtilen şartlarla izin verilen gemiler. a) Eksikliklerini kalkıştan önce gidermesi gereken gemiler. b) Eksikliklerini bir sonraki limanda gidermesi gereken gemiler. c) Eksikliklerini on dört gün içerisinde gidermesi gereken gemiler. ç) Eksikliklerini diğer belirtilen koşullar için gidermesi gereken gemiler. İlgili düzeltici önlemler alınmış ve eksiklikler uygun şekilde giderilmiş ise bu durum dikkate alınır. 6) Bir önceki denetim sırasında eksiklikleri tespit edilmiş olan gemiler (Kaydedilen eksikliklerin sayısı göz önüne alınacaktır). 7) Bir önceki denetimde tutulan gemiler. 8) Bu Yönetmeliğin 4 üncü

Denetim Esasları

Denetim öncesinde gemi denetim görevlisinin ilgililere denetim yapılacağına dair önceden bilgi verme zorunluluğu bulunmamaktadır.¹⁶⁶ Gemiler denetlenirken, ilgili sözleşmelerde belirtilen gereklilikler, tüm devletlerin gemilerine eşdeğer şekilde uygulanacaktır. Diğer bir deyişle, gemiler arasında ayırım yapılmayacak ve sözleşmelere taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilere daha hoşgörülü bir muamelede bulunulmayacaktır.¹⁶⁷ Bir geminin denetiminde, Türkiye'nin taraf olduğu bir liman devleti denetimi mutabakat zaptı hükümleri ile LDDY hükümleri arasında uyumsuzluk ortaya çıkması halinde mutabakat zaptı hükümleri uygulanacaktır.¹⁶⁸

Olağan Denetim

Gemi denetim görevlisinin yapacağı denetim kural olarak gemide bulunması gereken belge ve dokümanların incelenmesini ve gemideki hijyenik koşullar ile makine dairesi ve yaşam mahalli de dahil olmak üzere geminin genel durumunun denetlenmesini içermektedir.¹⁶⁹ LDDY Ek-2'de denetim sırasında incelenecek belgeler ve dokümanlar sıralanmaktadır.¹⁷⁰ Denetimler kural gereği en az iki gemi denetim görevlisi tarafından gerçekleştirilmek zorundadır.¹⁷¹

maddesinde belirtilen uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf olmamış devletlerin bayrağını taşıyan gemiler. 9) Eksiklik oranları bakımından ortalamanın üzerinde olan klas kuruluşları tarafından klaslanan gemiler. 10) Bu Yönetmeliğin eki Ek- 4'ün (a) bölümünde belirtilen gemiler. 11) 13 yaşından büyük gemiler. (5), (6) ve (7) maddeler yalnızca son on iki ay içinde gerçekleştirilen denetimler için uygulanır.

¹⁶⁶ LDDY md. 15/6.

¹⁶⁷ LDDY md. 15/9. "no more favorable treatment" ilkesine göre; tüm ülkelerin gemileri sözleşmeyi onaylayıp onaylamadıklarına bakılmaksızın sözleşmeyi onaylayan ülkenin limanında söz konusu sözleşmeye göre denetime tabi tutulacaklardır. Yeni sözleşmenin asgari standartlarını karşılamayan gemiler söz konusu limanda tutulabilecektir.

¹⁶⁸ LDDY md. 15/10.

¹⁶⁹ LDDY md. 15/1.

¹⁷⁰ Gemi denetim görevlisinin ayrıca IMO'nun A.882(21) sayılı kararı ile değiştirilen A.787(19) sayılı kararının eki Ek-4'de yer alan belge ve dokümanları da incelenmesi gerekmektedir. Bkz. LDDY md.15/1. Gemi denetim görevlisi ayrıca sözleşmeler gereği gemide bulunması zorunlu olan tüm ilgili belge ve dokümanları da inceleme yetkisine sahiptir. Bkz. LDDY md.15/2.

¹⁷¹ Her heyette güverte, makine ve gemi inşa uzmanlarından en az ikisinin bulunmasına özen gösterilir. Zaruret halinde bir gemi denetim görevlisi ile denetim yapılabilir. Bkz. LDDY md.9.

Detaylı Denetim

Olağan denetimlerden sonra, geminin veya ekipmanlarının veya mürettebatın, sözleşmelerin öngördüğü şartları karşılamadıklarına dair açık gerekçeler varsa, gemideki faaliyetlerin uygunluğunun denetimini içeren detaylı denetim yapılır.¹⁷²

Gemilerde detaylı denetim yapılmasını gerekli kılan açık gerekçeler şunlardır:¹⁷³

- 1- Geminin, hedef faktörü değerine bakılmaksızın denetim için mutlak önceliği olan gemiler sınıfında olması; geminin diğer öncelikli gemiler listesinde sayılan bazı başlıklara girmesi;¹⁷⁴
- 2- Yağ kayıt defterinin uygun biçimde doldurulmaması;
- 3- Sertifika ve diğer belgelerin kontrolü sırasında dokümanlarda hataların ortaya çıkması;
- 4- Gemi personelinin, Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmenin (STCW) gerekliliklerini yerine getiremediklerine dair göstergelerin olması;
- 5- Yük veya diğer operasyonların emniyetli veya IMO prosedürlerine uygun yapılmadığına dair göstergelerin olması;
- 6- Petrol tankerinde gemi kaptanının son yaptığı balastlı seferi için yağ tahliye izleme ve kontrol sistemi kayıtlarını gösterememesi;

¹⁷² Detaylı denetim yapılırken LDDY hükümlerinin yanısıra IMO'nun değişik A.787(19) sayılı kararında, Türkiye'nin taraf olduğu liman devleti denetimi mutabakat zabıtlarında ve sözleşmelerde belirtilen usul ve esaslar uygulanacaktır. Bkz. LDDY md. 15/3.

¹⁷³ Bkz. LDDY Ek.3.

¹⁷⁴ Bunlar: 1-Uluslararası sözleşmelere uygun şekilde düzenlenmiş gemi inşa ve teçhizat belgeleri ve klas sertifikaları, tanınmış kuruluşlar dışındaki kuruluşlar tarafından verilen belgeler; 2- İlgili mutabakat zaptı tarafından yayınlanan kara listede yer alan devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler; 3- Taraf olunan mutabakat zaptına üye ülkelerin limanlarından kalkışına eksikliklerini bir sonraki limanda gidermesi ya da on dört gün içerisinde gidermesi şartıyla izin verilen gemiler; 4- LDDY'nin 4. Maddesinde belirtilen uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf olmamış devletlerin bayrağını taşıyan gemiler.

- 7- Güncellenmiş role cetvelinin olmayışı veya gemi personelinin yangında veya gemiyi terkte görevlerine aşına olmamaları;
- 8- Yanlış tehlike alarmı ardından uygun iptal prosedürlerinin uygulanamayışı;
- 9- Uluslararası sözleşmeler ile istenilen temel teçhizat veya düzenlemelerin yokluğu veya iş görmez durumda olması;
- 10- Gemide aşırı sağlıksız koşulların olması;
- 11- Gemi denetim görevlisinin genel intiba ve gözlemlerinden geminin yapısal, su geçirmezlik veya hava geçirmezlik bütünlüğünde risk oluşturabilecek ciddi tekne veya yapısal bozulmalar veya eksikliklerin var olduğuna dair delillerin olması;
- 12- Gemi kaptanı veya personelin, gemilerin emniyeti veya kirliliğın önlenmesi ile ilgili gemideki başlıca operasyonlara aşına olmadığına veya bu operasyonların yapılmadığına dair bilgi veya delil olmasıdır.

Genişletilmiş Denetim

Bazı gemi sınıflarının oniki ayda bir genişletilmiş denetiminin yapılması gerekmektedir.¹⁷⁵ LDDY gereğince genişletilmiş denetime tabi gemiler şunlardır:

- 1- On yaşın üzerindeki gaz tankerleri ve kimyasal tankerler;
- 2- On iki yaşın üzerindeki dökme yük gemileri;
- 3- On beş yaşın üzerindeki 3.000 gros tondan büyük petrol tankerleri;
- 4- Düzenli ro-ro feribotları ve yüksek hızlı yolcu teknelerinin zorunlu sörvey sistemi hakkındaki mevzuata tabi yolcu gemileri dışındaki on beş yaşın üzerindeki yolcu gemileri.

¹⁷⁵ Genişletilmiş denetime ilişkin ayrıntılı usul ve esaslar LDDY Ek-4(c) bölümünde bulunmaktadır.

Gemi denetim görevlisi tarafından denetim için seçilen gemi, genişletilmiş denetime tabi gemi sınıfından ise bu geminin denetimi genişletilmiş denetim usullerine göre yapılır.¹⁷⁶ Ayrıca en son genişletilmiş denetimden itibaren on iki ay geçmişse bu gemilere uğradıkları ilk Türk limanında genişletilmiş denetim uygulanır.¹⁷⁷

Limanlara Giriş Yasağı

Gaz tankerleri ve kimyasal tankerler, dökme yük gemileri, petrol tankerleri ya da yolcu gemileri sınıfında olan gemilere, bazı durumlarda limanlara giriş yasağı uygulanabilmektedir.¹⁷⁸ Ancak, limanlarımıza giriş yasağı ulusal mevzuatta olmasına rağmen taraf olunan mutabakat zabıtlarında olmaması nedeniyle uygulanmamaktadır. Ulusal mevzuata göre limanlarımıza giriş yasağı bulunan gemiler;

- a- Türkiye'nin üyesi olduğu Mutabakat Zabıtlarının yıllık raporunda yayımlanan kara listede bulunan bir devletin bayrağını taşıyorsa ve son yirmi dört ayda söz konusu mutabakat zaptına üye devletlerin limanlarında iki defadan fazla alıkonulmuşsa veya
- b- Türkiye'nin üyesi olduğu Mutabakat Zabıtlarının yıllık raporunda yayımlanan kara listede çok yüksek riskli veya yüksek riskli olarak tanımlanan bir devletin bayrağını taşıyorsa ve son otuz altı ayda söz konusu mutabakat zaptına üye devletlerin limanlarında bir defadan fazla alıkonulmuşsa, söz konusu gemilerin Türk limanlarına girişine izin verilmez.

Geminin ikinci ve üçüncü defa tutulduğu limanın yetkili idaresinin, giriş yasağına ilişkin yazılı emri, gemi kaptanı ve donatanı ya da işleticisine, geminin bayrak devleti ve klas kuruluşlarına bildirmesi gerekir. Geminin tutulmasına neden

¹⁷⁶ LDDY md.16/2.

¹⁷⁷ LDDY md. 16/4.

¹⁷⁸ LDDY md. 18; Ek.9.

olan eksikliklerin giderilmesinin ardından, geminin limandan ayrılmasına izin verilir verilmez, giriş yasağı yürürlüğe girer.¹⁷⁹

Geminin donatanı ya da işletmecisinin giriş yasağını kaldırmak için, giriş yasağı kararını veren idareye başvurması gerekir. Söz konusu başvuru, geminin standartlara tam olarak uygun olduğu yönünde bayrak devletinden ve klas kuruluşundan alınan belge ile yapılır. Giriş yasağı kararını veren idarenin gemi denetim görevlileri tarafından mutabık kalınan bir limanda yapılacak genişletilmiş denetim sonrasında ve geminin uluslararası sözleşme gereklerine tam olarak uyduğu konusunda idarenin ikna olması halinde, giriş yasağı kararı kaldırılır. Genişletilmiş denetimin bütün masrafları, gemi sahibi ya da işletmecisi tarafından karşılanır.¹⁸⁰

Eksikliklerin Giderilmesi ve Alıkoyma

Gemi denetim görevlilerinin yaptıkları denetim sonucunda gemide eksiklik tespit etmeleri durumunda, bu eksikliklerin sözleşmeler uyarınca düzeltildikleri veya düzeltilecekleri konusunda emin olmaları gerekmektedir. Denetim sonrasında gemide emniyet, sağlık veya çevre yönünden açıkça tehlikeli olan eksiklikler bulunması halinde, gemi alıkonulur veya içinde eksikler görülmüş olan faaliyete son verilir. Geminin alıkonulması ya da faaliyetinin durdurulması emri, tehlike giderilinceye kadar veya gemi denetim görevlisi tarafından geminin, gerekli şartlara tabi olarak denize açılabilmesi veya faaliyetin tekrar başlatılabileceği tespit edilinceye kadar kaldırılmaz.¹⁸¹

Gemi denetim görevlisi, gemideki eksikliklerin geminin alıkonulmasını gerektirip gerektirmediği hakkında karara varırken; mesleki bilgi ve tecrübesine göre değerlendirme yapar. Gemi denetim görevlisinin alıkoyma kararını verirken göz

¹⁷⁹ LDDY md. 18/2, Ek 9, b/1

¹⁸⁰ LDDY Ek 9, b/2-4.

¹⁸¹ LDDY md. 20/1-2. Burada gemi denetim görevlisinin yolcuların veya mürettebatın emniyet ve sağlığına veya başka gemilere yönelik herhangi bir risk olmaksızın veya deniz ortamına yönelik makul olmayan herhangi bir zarar tehdidi olmaksızın geminin denize açılabilmesini veya faaliyetin tekrar başlatılabileceğini tespit etmesi gerekir.

önüne alması gereken ölçütler ve geminin alıkonulmasını gerektirecek eksikliklere ilişkin örnekler LDDY'nin 5. Ekinde ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir.

Gemide tespit edilen eksiklikler, geminin alıkonulduğu limanda kısa sürede düzeltilemiyor ise gemi denetim görevlisi, geminin en yakın uygun limana gitmesine izin verebilir veya azami otuz gün içinde eksikliğin düzeltilmesini isteyebilir.¹⁸² Geminin genel durumundan standartta olduğu anlaşıldığında, sözleşmelere uygunluk sağlanması için gereken işlemler sorumlu taraflarca yapıncaya kadar gemi denetim görevlisi denetimi askıya alabilir.¹⁸³

Denetim sonucunda geminin alıkonulması durumunda gemi denetim görevlisi, ilgilileri denetim raporu ile birlikte yazılı olarak bilgilendirir.¹⁸⁴ Geminin gereksiz yere alıkonulması veya geciktirilmesi durumunda, sorumluluğu doğuran eylemler mahkeme kararı ile sabit olursa, geminin sahibi veya işleteni uğradığı zarar ve ziyan için tazminat almaya hak kazanır. Gereksiz yere alıkoyma veya geciktirme iddiasını ispat yükü gemi sahibinde veya işletenindedir.¹⁸⁵

Tamamlama Denetimi ve Alıkoyma

Geminin emniyet, sağlık veya çevre yönünden açıkça tehlikeli olan eksiklikleri, denetim limanında düzeltilemiyor ise, gemi denetim görevlisi, bayrak devletinin yetkili makamınca belirlenen ve gemi denetim görevlisince kabul edilen koşullara uyulması şartıyla geminin, kaptan tarafından seçilen ve liman başkanlığınca da uygun görülen, en yakın onarım tersanesine gitmesine izin verebilir.¹⁸⁶

¹⁸² Bu konuda 23. Maddede öngörülen usuller geçerli olacaktır.

¹⁸³ LDDY md. 20/3-4.

¹⁸⁴ LDDY md. 20/5.

¹⁸⁵ LDDY md. 20/7.

¹⁸⁶ Söz konusu koşullar, yolcuların veya gemi personelinin emniyet ve sağlığına veya başka gemilere yönelik herhangi bir risk veya deniz ortamına yönelik makul olmayan herhangi bir zarar tehdidi olmaksızın geminin onarım tersanesine gidebilmesini sağlamaya yeterli olmalıdır. Bkz. LDDY md. 23/1.

Bu durumda gemi denetim görevlisi, onarım tersanesinin bulunduğu devletin yetkili makamına, diğer ilgili taraflara ve makamlara yolculuk için öngörülen bütün koşulları bildirir. Türkiye’de böyle bir bildirim alan ilgili limanın denetim birimi, bildiren makama yapılan işlem konusunda bilgi verir.

İdare, denetim limanındaki gemi denetim görevlisince belirlenmiş koşullara uymaksızın denize açılan veya belirtilen onarım limanına uğramayarak sözleşmelerin gereklerine uymayı reddeden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin sahipleri veya işletenleri tarafından, gemideki eksiklerin tespit edildiği liman idaresinin yeterli göreceği şekilde, geminin Sözleşmelerde öngörülen bütün ilgili gereklere tam olarak uyduğuna dair kanıt sunuluncaya kadar, herhangi bir Türk limanına giriş yapmalarına izin verilmemesini sağlayacaktır.¹⁸⁷

İdare veya liman başkanlığı, geminin limana girişini reddetmeden önce geminin bayrak devleti idaresiyle istişarede bulunmayı talep edebilir. Ayrıca mücbir sebeplerin veya emniyete ilişkin çok önemli gerekçelerin olması durumunda ya da kirlilik riskini asgariye indirmek için eksiklerin giderilmesi amacıyla, geminin sahibi, işleteni veya kaptanı tarafından, geminin limana emniyetli girişini sağlamak için gerekli tedbirler alınmış olmak şartıyla, idare veya ilgili liman başkanlığı tarafından limana giriş izni verilebilir.¹⁸⁸

Türkiye’nin taraf olduğu mutabakat zabıtlarına üye bir ülke limanında geçirdiği liman devleti denetimi sonrasında eksikliklerini tamamlaması için bir süre verilmiş olan gemilere, bu sürenin bitmesinin ardından söz konusu mutabakat muhtırasına dahil bir limana gelmesi durumunda, tamamlama denetimi yapılır. Bu gemilerin denetimi sırasında, aksi yönde açık bir gerekçe olmadıkça yalnızca giderilmemiş ve uzatma verilmiş eksikliklerin giderilip giderilmediği denetlenir. Gemide giderilmemiş eksiklikler tespit edilirse, gemi alıkonularak yeniden detaylı olarak

¹⁸⁷ Bu hüküm, Türkiye’nin taraf olduğu bir liman devleti denetimi mutabakat muhtırasına üye bir ülkenin limanında denetim sonucunda emniyet, sağlık veya çevre yönünden açıkça tehlikeli eksikleri olduğu belirlenerek tutulan gemiler için uygulanır. LDDY md.23/3.

¹⁸⁸ LDDY md. 23/5-6.

denetlenir. Önceki limanın raporu doğrultusunda yapılan tamamlama denetimi, yeni bir alıkoyma ile sonuçlanmadıkça yeni denetim olarak sayılmamaktadır.¹⁸⁹

İtiraz Hakkı

Gemi denetim görevlisi tarafından verilen geminin alıkonulması veya geminin limana girişine izin verilmemesi kararına karşı, geminin sahibi işleteni veya onun Türkiye'deki temsilcisinin itiraz etme hakkı bulunmaktadır. Gemi denetim görevlisi itiraz hakkı konusunda geminin kaptanını bilgilendirecektir. İtiraz başvurusu, geminin alıkonulması veya limana girişine izin verilmemesi kararının askıya alınması sonucunu doğurmamaktadır. İtiraz başvurusunun geminin alıkonulması tarihinden itibaren en geç bir ay içinde idareye yapılması gerekmektedir.¹⁹⁰

4.6. Liman Devleti Denetimi Konusunda Liman Devleti Denetim Uzmanlarının (PSCO) Görüşlerinin Değerlendirmesi

Liman Devleti Denetimi konusunda PSCO'ların görüşlerinin değerlendirilmesi konusunda yapılan araştırmada anket tekniği kullanılmıştır. Bu anketin yapılmasının amacı; liman devleti denetimlerinin Türkiye genelinde ve bağlı olduğumuz mutabakat zabıtları çerçevesinde en üst kaliteye getirmek ve AB'ye uyum sürecinde Paris MoU standartlarında denetim yapılabilmesini sağlamaktır.

Araştırmada veri toplama aracı olarak araştırmacı tarafından geliştirilmiş Anket Formu kullanılmıştır. İstatistiki değerlendirme yerine daha çok durum tespiti ve kalitenin artırılmasına yönelik sorular hazırlanmıştır. Bu hususta, BS MoU kapsamında PSC yapan 10 Liman Başkanlığı ve MED MoU kapsamında PSC yapan

¹⁸⁹ LDDY md.23/7.

¹⁹⁰ LDDY md. 22.

17 Liman Başkanlığı olmak üzere toplam 27 Liman Başkanlığına bu anket formu gönderilmiştir (Ek-1). Yapılan araştırmada gönüllülük esasına dayanarak 55 PSCO anket sorularına cevap vermiştir. Anketi cevaplayan 3 kişinin PSC yetkisinin hala olmadığı görülmüş ve 2 kişinin PSC yaptığı yıl sayısı saptanamamıştır. PSC'nin bilgi ve tecrübe gerektiren çok önemli yetkiye sahip denetim çeşidi olmasından dolayı, 5 yıl ve üzeri denetim yapan kişilerin anketleri incelenmiştir. Bu nedenle, 15 kişinin 5 yıldan az süredir PSC yaptığı göz önüne alındığında 35 kişinin anketi değerlendirmeye alınmaya uygun görülmüştür.

1. “Kaç yıldır liman devleti denetimi yapıyorsunuz?” sorusunun cevabı aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Anketi geçersiz ve yetkisi olmayan toplam 5 kişi aşağıdaki tabloda gösterilmemiştir.

PSC Tecrübesi	Kişi Sayısı
0-2 yıl	11 kişi
2-4 yıl	4 kişi
4-6 yıl	5 kişi
6-8 yıl	12 kişi
8-10 yıl	18 kişi
Toplam	50 kişi

2. “Ülkemizde PSC olma şartları sizce yeterli midir? Yetersizse nedenleri nelerdir?” sorusuna, 35 kişiden 2 kişinin çekimser kaldığı; 16 kişinin PSC olma şartlarının yeterli olduğunu düşündüğü ancak 2 kişinin İngilizcenin önemine değinerek geliştirilmesi gerektiği; 17 kişinin ise; PSC için şartların yetersiz olduğu özellikle yapılan gemi ve denetim tiplerinde uzmanlaşma gerektiği, en az 5 yıl gemide/tersanede çalışma tecrübesi gerektiği, en az uzakyol 2. Mühendis veya uzakyol 2. Kaptan yeterliliğine sahip olunması, en az 5 yıl bayrak devleti denetimi yapmış olma zorunluluğu, kesinlikle etkin iletişim sağlayacak kadar İngilizce yeterlilik şartına haiz olmak ve ülkeyi temsil etme yeteğine sahip kişilerce denetimlerin yapılmasının gerektiğine özellikle değinilmiştir.

3. “Göreviniz icabı sadece PSC yapmakla mı yükümlüsünüz? Eğer değilseniz başka hangi tür görevleri icra ediyorsunuz?” (Deniz Kazaları Denetimi, Bayrak Devleti Denetimleri, Kıyı Tesisleri Denetimi vb.) sorusuna, 35 kişinin tamamı PSC denetimi dâhil olmak üzere her türlü liman işinde (bayrak devleti denetimi, ön sörvey, gemi adamları, deniz kazaları, kıyı tesisleri denetimi, her çeşit tekne tipinin ölçüm ve sörveyi, yetkilendirilmiş kuruluş denetimleri, piyasa gözetimi (standartlara uygun üretim yapıp yapılmadığı) ve 4 Genel Müdürlüğün mevzuatı çerçevesinde limanlarda yapılan her türlü işlemleri yapmakla yükümlü olduklarını belirtmiştir.
4. “Mesleki gelişiminize katkı sağlaması bakımından ne tür teorik ve pratik eğitimlere ihtiyaç vardır? Bu eğitimlerin sıklık periyodu nedir?” sorusuna öncelikli temel eğitim olmak üzere, klasla beraber teorik ve uygulamalı eğitimler alınması ve Paris MoU kapsamındaki ülkelerdeki PSCO’lar ile birlikte denetim yapılması veya yapılacak denetimlere eşlik edilmesi, mevzuat değişikliğine ilişkin eğitimlerle bilgilerin güncel tutulması ve uzmanlaşmayla ilgili yurtdışı teorik eğitimler alınması talebinde bulunmuşlardır.
5. “Liman devleti denetimi konusunda idare tarafından düzenlenen eğitimler yeterli midir, yurtdışında PSC konusunda düzenlenen eğitimlere (EMSA, BS MoU, MedMoU, PSC değişim programları) katılıyor musunuz? Şu ana kadar yurtdışındaki hangi eğitimlere katıldınız, sizce bu eğitimler faydalı mıdır?” sorusuna 35 kişiden 16’sı yurtdışında eğitime katıldıklarını ve düzenli aralıklarla bu eğitimlerin verilmesinin faydalı olacağını belirtmişlerdir. 19’u ise yurtdışında eğitime katılmadığını ve verilen eğitimlerin yetersiz kaldığını, yurtdışı eğitime genelde aynı kişilerin gönderildiğini ifade etmiştir.
6. “Limana gelen gemi sayısı, asgari yapılması gerekli denetim sayısı ve PSC Uzmanı sayısı göz önünde bulundurulduğunda, görev yaptığınız limanda PSCO sayısı yeterli midir?” sorusuna 21 kişi limanda bulunan PSC sayısının yeterli olduğunu ancak 14 kişi limanda yeterli sayıda PSC yetkisine sahip kişinin bulunmadığını ifade etmiştir. Ancak, ankete katılanlardan 8’i PSC uzmanlarının farklı liman görevlerinde kullanılmasından dolayı PSC görevlerini yerine getiremediklerini ifade etmiştir.

7. “Görev yaptığınız limandaki Liman Devleti Denetimi için gerekli araç, gereç, teçhizat ve taşıt sağlanması gibi fiziki unsurlar yeterli midir? Yeterli değilse ne tür bir lojistik desteğe ihtiyaç duyuluyor?” sorusuna 15 kişi PSC’ye ilişkin yeterli teçhizata sahip olduğu ancak 20 kişi bu soruya yetersiz cevabını vermiştir. Ankete cevap veren tüm katılımcılar, araçların eski ve bakımsız olduğunu, laptopların yetersiz kaldığını, gemide kullanılacak mevzuat veritabanının laptoplarında yüklü olmadığını, tulum, ayakkabı, baret ve diğer koruyucu ekipmanın çok hızlı eskimesinden dolayı düzenli olarak yenilenmesi gerektiğini ifade etmiştir.
8. “Yapılan denetimlerin kaydedildiği veri tabanı da dâhil kullanılan sistem/yazılım, donanım vb. yeterli midir?” sorusuna 19 kişi yeterli bulunduğunu, 16 kişi ise yetersiz bulunduğunu ve özellikle MedMoU veritabanının geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.
9. “Sizce Türkiye taraf olduğu uluslararası sözleşmeler kapsamında yerine getirmekle sorumlu olduğu liman devleti yükümlülüklerini başarılı bir şekilde yerine getirebiliyor mu? Bu kapsamda, Türkiye nasıl bir liman devletidir? Başarılı? Vasat? Başarısız?” sorusuna 2 kişi çekimser kalmıştır. 13 kişiden 11’i başarılı olduğunu 2’si ise MoU kapsamındaki diğer ülkelere göre iyi olduğunu, geri kalan 20 kişi ise, yetersiz bulunduğunu ve yarı yarıya vasat ve başarısız düzeyde olduğunu belirtmiştir.
10. “Üyesi bulunduğumuz MOU’lar kapsamında yapılması gereken minimum denetim oranları ile ulusal denetim oranlarına ulaşıyor mu?” sorusuna 3 kişi çekimser kalmıştır. 19 kişi denetim oranına ulaşıldığını belirtmesine karşın 13 kişi çalıştığı limanlarda bu oranı tutturamadıklarını ifade etmiştir.
11. “Denetlenecek gemi seçiminde göz önünde bulundurulacak kriterler nelerdir, bu kriterler yeterli midir? Bunlara uyuluyor mu?” sorusuna 35 kişiden 1 kişi çekimser kalmıştır. 21 kişi kriterleri yeterli bulunduğunu ancak kriterlere şirket ve klas performansı ile geminin hattı ve yükünün de eklenmesinin faydalı olacağını, 13 kişinin ise ön sorvey uygulamalarında kullanılan hedefleme sisteminin geliştirilerek ve yasaklı gemiler listesinin de oluşturularak yasaklı gemilerin limanlara alınmaması gerektiğini ifade etmiştir.

12. “Liman Devleti Denetiminin, yaptırım gücü en fazla ancak PSCO açısından sorumluluğu en az olan denetim çeşidi olduğu göz önüne alındığında yaptığınız denetimin kendinizce kalitesini nasıl değerlendirirsiniz?” sorusuna 11 kişi çekimser kalmıştır. 12 kişi yeterli bulduğunu ancak geri kalan 12 kişi iş yükü ve motivasyon eksikliğinden dolayı orta seviyedeki bir kalitede denetim yaptıklarını belirtmiştir.
13. “PSC yaparken karşılaştığınız sorunlar nelerdir? Varsa çözüm önerileriniz nelerdir?” sorusuna 35 kişiden 7’si bilgiye erişim, yetersiz sayıda uzmanla gemiye çıkılması ve tutulma maddelerinden dolayı gemilerin uzun süre limanlarda beklemesi sebebiyle uzmana yapılan baskıya değinmiştir. 28 kişi ise, herhangi bir sorun yaşamadığını belirtmiştir.
14. “PSC esnasında herhangi bir iş kazası yaşadınız mı? (Cihaz testleri esnasında yaralanma, merdivenden düşme, baş çarpması vb.) Eğer yaşadığınız bu dikkatsizlik veya ekipman eksikliği kaynaklı mıydı? Yoksa gemi veya gemi adamları kaynaklı mıydı?” sorusuna 6 kişi gemi malzemelerinin yorulmasından, gece sörveyi yapılması esnasında yetersiz aydınlatmadan ve demirde bulunan gemilere 5 bofor üstü havada (fırtına öncesi) çıkılmasından dolayı, diğerlerinin de ufak çaplı ekipman ve dikkat eksikliğinden kazalar yaşadığını ancak 29’u ise, herhangi bir iş kazası yaşamadığı ifade etmiştir.

4.6.1. Anketin Değerlendirilmesi

Anketler iki farklı memoranduma tabi PSC yapılan 27 limanda gerçekleştirilmiş olup, her bir limanın iş hacminin ve PSC uzman sayısının farklı olması sebebiyle anket değerlendirmesi sonucunda:

- 1- Limanlarımızın bir kısmında uzmanların halihazırda PSC yetkisi olmamasından dolayı PSC denetimi yapamadıkları;
- 2- Mevcut PSC uzmanlarının liman başkanlıklarının iş hacmindeki yoğunluk nedeniyle sadece PSC işine odaklanamadıkları ve PSC denetimlerinde kimi zaman yetersiz kaldıkları,
- 3- Moral, motivasyon ve iş yükünden dolayı PSC kalitesinin şahısların kendilerini tatmin edecek boyutta olmadığı, bu nedenle de PSC denetimlerini orta seviyede başarılı buldukları;
- 4- PSC olma şartlarının yeterli olmadığı ve öncelikli İngilizce diline hâkim etkili iletişim kurabilecek, en az 5 yıl gemi veya tersane tecrübesi olan ve en az 5 yıl bayrak devleti denetimlerinde görev almış ve en az uzakyol 2. Mühendis veya kaptanı kişilerin PSC’de görevlendirilmesi ve ayrıca gemi tiplerinde uzmanlaşmış kişilerce PSC yapılması;
- 5- Bakanlık ve klas kuruluşlarınca verilecek eğitimlerin branşlaşma ve güncelleme üzerine teorik ve pratik açıdan yoğunlaşması, yurtdışında ve özellikle Paris MoU kapsamındaki ülkelerin PSCO’ları ile beraber denetim yapılarak bilgi ve tecrübe paylaşımının sağlanması;
- 6- Yurtdışı eğitimlere mümkün olduğunca PSC yapan tüm uzmanların belli bir sistematik çerçevesinde düzenli aralıklarla gönderilerek denetim kalitesinin artırılması;
- 7- Limanlardaki denetime yönelik araç, gereç ve teçhizatın yenilenerek tüm limanlardaki PSCO’larda aynı formatta kullanılması, özellikle 2004 yılında gerçekleştirilen twinning projesi kapsamında temin edilen araçların bakımlarının yapılması ve sadece PSC denetimlerinde kullanılmak üzere yeni araçların temin edilmesi ve gemide kullanılacak laptop ve veritabanına ilişkin kolaylıkların sağlanması;
- 8- MoU’lardaki veritabanlarına tüm PSCO’ların erişiminin güncel olarak sağlanması ve veritabanının da geliştirilmesi için çalışma yapılması;
- 9- PSC denetimlerinde Türkiye genelinde MoU’lar kapsamındaki oranların tutturulabildiği ancak limanlar bazında değerlendirildiğinde bazı

limanlarda iş yoğunluğu ve PSC uzman sayısının azlığı nedeniyle hedeflere ulaşamadığı;

- 10- Sadece önsörvey denetimlerinde kullanılan hedefleme sisteminin aynı zamanda genişletilerek (şirket ve klas performansı, geminin çalıştığı hat, limanlara girişin yasaklanması vs.) Akdeniz ve Karadeniz MoU sistemine entegrasyonun sağlanması;
- 11- PSC denetimi esnasında PSCO'ların üzerinde gemi personeli veya acente tarafından baskı oluşturulması, yetersiz sayıda uzmanla gemiye çıkılması ve bilgiye erişim konusunda sıkıntı olması;
- 12- İş kazası konusunda ise, gece sörvey yapılmasının son derece riskli olduğu, teçhizat eksikliğinden ufak çaplı iş kazaları yaşandığı, bazı PSCO'ların iş kıyafeti eksikliğinden emniyet konusunda zafiyet yarattığı ve demirde bulunan gemilerin kontrolünde sıkıntılar yaşandığı;

sonuçlarına ulaşılmıştır.

4.7. AB Müktesebatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulusal Mevzuatı

4.7.1. Uyum Kapsamında Yürürlüğe Giren Düzenlemeler

AB müktesebatı kapsamında aşağıdaki yönetmelikler yürürlüğe girmiştir:

1. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete) (Bu yönetmeliğe 14 Kasım 2013 tarih ve 28821 sayılı Yönetmelik ile bazı maddelerinde değişiklik yapılmıştır)

2. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği
(20.03.2007 tarih ve 26468 sayılı Resmi Gazete)

4.7.2. Ulusal Mevzuatta Yapılması Gereken Düzenlemeler

Türkiye liman devleti denetiminde uygulanan uluslararası sözleşmelerden sadece AFS 2001 ve ILO No.147¹⁹¹ sözleşmelerine taraf değildir. AFS 2001 sözleşmesine taraf olma çalışmaları tamamlanmış olup, Meclis'te onay aşamasındadır.

Liman Devleti Denetimi

Liman Devleti Denetimi, emniyet, kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşama ve çalışma şartları hakkındaki uluslararası sözleşmelere uyumu sağlamak amacıyla bir ülkenin limanlarına uğrayan yabancı gemileri denetlemek anlamına gelmektedir. Eğer bayrak devleti denetimleri iyi bir şekilde yerine getirilseydi, liman devleti denetimine ihtiyaç kalmayacaktı. Ancak, bazı ülkeler için coğrafi nedenlerden dolayı tüm gemilerini düzenli olarak denetlemeleri mümkün olmayabilmekte ve bazı ülkeler de liman devleti denetimi için gerekli kaynaklara yatırım yapmamaktadırlar. Bu nedenle, liman devleti denetiminin bayrak devleti denetimini tamamlayıcı olduğu söylenebilir.

Liman devleti denetimi hakkındaki AB mevzuatı 2009/16/EC sayılı Direktif, 1999/35/EC sayılı direktif ve liman devleti denetimi yapan denetçiler için bir kimlik kartı için ortak bir modelin oluşturulması hakkında 96/40/EC sayılı Direktiften oluşmaktadır. Ancak, bölgesel mutabakat zabıtları bu zabıtlara taraf olan ülkelerin

¹⁹¹ MLC 2006 ile revize edilmiştir.

ulusal mevzuatı olarak kabul edilmelidir. Bu nedenle, birçok AB ülkesinin taraf olduğu Paris Mutabakat Zaptı ve 2009/16/EC sayılı Direktifin hükümlerinin birçoğu AB müktesebatının bir parçası olarak düşünölmelidir.

26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğı 95/21/EC ve 96/40/EC sayılı Direktif hükümleriyle uyumlaştırmak amacıyla hazırlanmıştır. Söz konusu Yönetmeliğın hazırlanıldığı zaman yürürlükte olan 95/21/EC sayılı Direktif, 2009/16/EC sayılı Direktif ile değıştirilmiştir. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğine getirilen değışiklik metni ulusal ihtiyaçlara dayanarak hazırlanmış olup, 14.11.2013 tarih ve 28821 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik AB'ye uyum kapsamında 2009/16/EC sayılı Direktif hükümleri göz önünde bulundurularak yeniden revize edilmelidir. Bu Direktif; Paris MoU'nun yeni denetim rejiminin (NIR) yasal dayanağını oluşturmaktadır. Ancak, yeni denetim rejimini ülke olarak tek başımıza uygulamamız mümkün görünmemektedir. Bu sadece, Akdeniz ve Karadeniz MoU'nun NIR'ı uygulama kararıyla mümkün olabilir. NIR'ı sağlıklı bir şekilde uygulayabilmek için uygun gemi hedefleme sistemi ve veri tabanının kurulması gerekmektedir. Paris MoU'da bu veritabanı mevcut olup, eski adı SIRENAC yeni adı THETIS'tir. Karadeniz MoU, NIR'ı uygulama kararını prensipte almıştır ancak bu uygulama en erken 1 Ocak 2016 tarihinde gerçekleştirilebilecektir. Akdeniz MoU ise, Paris MoU'nun NIR'dan önceki sistemine geçmeyi planlamaktadır.¹⁹²

4.8. Genel Değerlendirme

Deniz ulaştırması, gemilerin uluslararası taşımacılık yapmasından ve yabancı limanlara uğramasından ve limanların da yabancı bayraklı gemilere hizmet

¹⁹² UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Gemi Denetim Dairesi Başkanı Y. Giray Yüksel ile 05.06.2014 tarihindeki görüşme ve edinilen bilgi notları.

vermesinden dolayı küresel bir aktivitedir. Ayrıca uluslararası taşımacılık yapan gemiler açık denizleri kullanmak zorundadır ki bu denizler hiçbir devletin kontrolü altında değildir. Deniz taşımacılığının bu özelliği, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, denizde ve liman bölgelerinde emniyet ve güvenliğin sağlanması ve deniz ulaştırmasının emniyet ve güvenliğinin sağlanması amacıyla, deniz taşımacılığı konusunda bağlayıcı kuralların oluşturulmasına yol açmıştır. Bu nedenlerle deniz emniyeti, güvenliği ve çevresinin korunması konuları uluslararası denizcilik sözleşmelerinde belirtilen uluslararası kurallar tarafından düzenlenmektedir. Ayrıca, deniz emniyeti ve güvenliği konusunda Birleşmiş Milletlerin danışman kuruluşu olan IMO, deniz çevresinin korunması ve diğer denizcilik konularında da kurallar koyarak ve düzenlemeler yaparak devletler arasında tekdüze uygulama yapılmasını sağlamaktadır. Deniz taşımacılığı uluslararası özelliğinin yanı sıra bayrak devletlerinin deniz filoları arasında üst seviyede ticari rekabet oluşturmaktadır.

AB de denizcilik sektöründe bu uluslararası kurallara ve düzenlemelere tabidir. Bunların dışında AB deniz ulaştırmasında uluslararası kuralların etkin uygulamasını sağlamak amacıyla ulusal seviyede ilave kurallar yürürlüğe koymaktadır. Deniz ulaştırması konusundaki AB müktesebatının bazı kategorileri deniz ulaştırması konusundaki uluslararası kurallarla paralellik sağlamaktadır. Bu sınıflandırma AB denizcilik sektörü tarafından ulaştırılması gereken hedeflerden oluşmaktadır. Bu hedefler; daha emniyetli denizler, daha temiz deniz ve kıyı alanları, güvenli deniz taşımacılığı ve ulaştırması ve rekabetçi deniz taşımacılığı sektörüdür.

Türk denizcilik sektörü, AB'ye katılım sürecinde AB müktesebatı, politikaları ve uygulamalarıyla tam uyum sağlamalıdır. Bunun anlamı, yukarıda sıralanan AB denizcilik sektörü hedefleri, Türk denizcilik sektörünün hedefleri haline gelmelidir. Bu nedenle, denizcilik sektör stratejisi AB mevzuatı ve uygulamalarına paralel olarak bu hedeflere ulaşmak amacıyla geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Türkiye ayrıca etkin ve tam bir uygulama sağlamak için idari ve icra kapasitesini geliştirmelidir.

Türkiye, 2003 yılı Ulusal Programında “Deniz ulaştırması ve deniz güvenliği konusunda AB mevzuatına uyumun sağlanması ve uygulamaların etkinliğinin artırılması” ana başlığı altında ilgili AB mevzuatına uyumu taahhüt etmiştir.

İlk Ulusal Programdan sonra AB Mevzuatına uyum amacıyla çıkarılan mevzuat aşağıdaki gibidir:

- Gemi Adamları Asgari Eğitim Seviyesi hakkında 04 Nisan 2001 tarih ve 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ve Topluluk limanlarına uğrayan gemilerdeki denizcilerin çalışma saatlerine ilişkin hükümlerin uygulanması hakkında 13 Aralık 1999 tarih ve 1999/95/EC sayılı Konsey Direktifine ilişkin olarak hazırlanan Gemi adamları Yönetmeliği, 31 Temmuz 2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. (Bu mevzuat daha çok bayrak devleti yükümlülükleri ile ilgilidir).
- Devlet liman devleti denetimini yürüten PSCO’lar için ortak bir kimlik kartı modeli oluşturulmasına ilişkin 25 Haziran 1996 tarih ve 96/40/EC sayılı Komisyon Direktifi uygulamaları idari düzenleme yolu ile uyumlu hale getirilmiştir.

Ayrıca, Türk mevzuatının AB müktesebatına uyumunun sağlanması amacıyla, 2002 yılı Mali İşbirliği Programlaması kapsamında mülga Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte başlatılan “Türkiye’de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesine Destek konusundaki AB Eşleştirme Projesi” çerçevesinde hazırlanan çok sayıda ulusal düzenleme yürürlüğe girmiştir. Söz konusu ulusal düzenlemelerin yürürlüğe girişi ile deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi açısından mevzuat uyumu büyük oranda tamamlanmıştır.

Türkiye sadece gemileri denetlenen bir ülke değil, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri ciddi bir şekilde denetleyen bir ülkedir. Türk denizcilik idaresi Akdeniz Mou’yu 1999 yılında, akabinde Karadeniz MoU’yu 2000 yılında

imzalamıştır. Limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemiler bu MoU prosedürleri ve 2006 yılında çıkarılan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği kapsamında Liman Devleti denetimlerine tabi tutulmaktadır. 2003 yılında 506 yabancı bayraklı gemi limanlarımızda denetlenirken, 2013 yılında yaklaşık 3,5 kat artarak toplam 1705 yabancı bayraklı gemi denetlenmiş ve bu gemilerin 135'i tutulmuştur.

Türkiye liman devleti olarak yılda yaklaşık 2.500 yabancı bayraklı gemiyi denetlemektedir. 27 üyesi bulunan Paris MoU bölgesinde denetlenen gemi sayısı ise yaklaşık 15.000'dir. Yani Türkiye tek başına Paris MoU'nun gerçekleştirdiği denetimin %15'ini gerçekleştirmektedir. Bu çerçevede, Türkiye'nin öncelikli hedeflerinden biri Paris MoU'ya üye olmak olmalıdır. Böylelikle Türkiye deniz emniyetine çok büyük katkılar sağlayacak ve standart altı gemiler tamamıyla ortadan kalkacaktır.

V. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN KIYI DEVLETİ OLARAK İNCELENMESİ

5.1. Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devleti Yargı Yetkisi

Her devletin, karasuları üzerinde egemenlik yetkisi (hakkı) olduğu, Uluslararası Hukukun ana ilkelerindedir (1958 Cenevre KBBS m.1; BMDHS m.2). Karasuları, kıyı devletinin ülkesinin bir parçasıdır. Bu açıdan bakılınca, kıyı devletinin karasuları üzerinde yargı yetkisi, kolluk (polis) yetkisi ve yönetim yetkisi olduğu görülür. Şu halde, kıyı devletinin adli makamlarının karasuları içinde bulunan her gemiye ilişkin yargı kararı vermesi de, bu kararın uygulayıcısı devlet memurlarının bu kararı infaz etmesi (uygulaması) de doğaldır.

Kıyı devletinin, karasuları üzerinde var olduğunu belirttiğimiz egemenliğinin “*masum (zararsız) geçiş*” müessesesiyle sınırlandığı kesin ve açıktır. Yüzyılların uygulaması sonucu ortaya çıkan bu hak ya da yetki, her gemiye, her ülkenin karasularından zararsız geçiş yapma olanağı tanımaktadır. Önce teamülle şekillenen bu yetki ya da hak, *1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi*’ne (*KBBS*), sonra da *1982 BMDHS*’ye yansımıştır. Bugün, her kıyı devleti bu zararsız geçiş hakkını kabul etmektedir.

Egemenlik (hâkimiyet) mutlak bir yetki ya da hak anlamına geldiği için, kıyı devletinin zararsız geçişe razılığı, egemenliğin sınırlandırılması anlamına gelir; gerçek durum budur. Kıyı devleti, karasularından geçen ticaret gemilerinin masum geçişlerine katlanmak (göz yummak; mümanaat etmemek) yükümlülüğü altındadır.

Masum (zararsız) geçiş, temelde yapılagelişe (teamüle) dayanmaktadır. 1958 KBBS ile 1982 BMDHS’nde yer alan hukmlerin bir kısmı, teamül hukukundan szlp çıkarılmış ve müzakerelerle sistemleştirilmiş hukmlerdir. Bu hukmlere göre;

- Kıyı devleti karasularında egemendir.
- Kıyı devleti masum geçiş yapan gemiye, geçiş masum olduğu sürece katlanmakla yükümlüdür.
- Kıyı devleti, güvenlik, denizaltı kablolarının korunması, canlı kaynakların korunması, balıkçılık gibi nedenlerle masum geçiş yapacak gemilerin uyması gereken kurallar koyabilir. (Masum geçişi düzenleme yetkisi)
- Kıyı devleti masum geçişi erteleyebilir.

Grldğu gibi, kıyı devletinin egemenlik yetkisi, zararsız geçiş’e ait kurallarla bir lde sınırlanmakta; buna karşılık, kıyı devletine, ***esas itibarıyla katlanmak zorunda olduğu yabancı geminin masum geçiş hakkıyla ilgili sınırlamalar yapma yetkisi*** tanınmaktadır.

Kıyı devletinin gerek isullarda, gerek karasularında ***trafik ayırım düzeni (Traffic Separation Scheme-TSS)*** kurması BMDHS’yle ve ayrıca COLREG 1972 ile (Kural 1 ve 10) kabul edilmiştir. Bu bakımdan, kıyı devletinin, esasen var olduğunu belirttiğimiz navigasyonu düzenleme, ***geçiş için kural koyma*** yetkisi “düzenleme” fikrinin bir alanıyla ilgili olarak biraz daha somutlaşmıştır; belli bir deniz kesiminde deniz trafiğini düzenleyen kurallar konması anlamına gelen ***TSS***’ler ortaya çıkmıştır. Halen dünyanın yüz dolayındaki yerinde ***TSS*** -ya da daha genel bir kavram olan ***Ships’ Routeing-*** tesis edilmiştir.

TSS kurulması, kıyı devletinin karasularından masum geçiş yapmak isteyen gemiler için koyabileceği tahditlere iyi bir örnek olduğu gibi, kıyı devletinin yönetimle ilgili haklarını da gösteren somut bir örnektir.

Kıyı devleti, içsularında ya da limanlarında bulunan yabancı ticaret gemileri üzerinde (maliki özel kişiler ya da devlet olsun fark etmez) münhasıran yargı yetkisine sahiptir.

Uluslararası hukukta kural olarak; yabancı ticaret gemilerine kıyı devletininin iç sularından zararsız geçiş hakkı tanınmamıştır ancak bunun istisnası vardır: Daha önce karasularına dâhil olup yabancı gemilerin zararsız geçiş yaptığı bir deniz kesimi sonradan esas hatların herhangi bir sebeple ileri uzatılması neticesi kıyı devletinin içsuları içerisinde kalsa dahi yabancı gemilerin denizin bu kesiminden zararsız geçiş hakkı etkilenmez.

Yabancı gemiler limanlarda ya da içsularda buldukları sırada hukuki ve cezai sorumluluğu gerektirir bir eylem ya da işlemde bulunurlarsa bu gemilere el konulması, üzerlerinde ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz işlemi yapılması mümkündür.

Uluslararası deniz hukukuna göre; ticaret gemileri için ceza hukuku bakımından gemide işlenen suçun sonuçlarının kıyı devletini etkilemesi, ya da suçun kıyı devletinin barışını ve düzenini bozması durumunda kıyı devleti cezai yargı yetkisini kullanır. Bu yetki, kuşkusuz **geminin tutuklanmasını da içerir**. Özel Hukuk bakımından ise gemi karasularında duruyorsa (demirli, rıhtıma yanaşık vb) yargı yetkisinin tam olduğu söylenebilir; gemi karasularından masum geçiş yapıyorsa, tartışmalı olmakla birlikte, geminin ancak o geçişi esnasında doğmuş borçlar dolayısıyla tutuklanabileceği kabul edilmektedir.¹⁹³

Savaş gemilerinin, masum geçiş sırasında, ne sebeple olursa olsun, kıyı devletinin yargı yetkisi dışında kalacağı genel olarak kabul edilmektedir.

¹⁹³ Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (*Arrest Convention*) 1999'a göre; *Bir "deniz alacağı" (maritime claim) dolayısıyla, kıyı devleti mahkemesi yabancı bayraklı gemilerin tutuklanmasına karar verebilir.* "Deniz alacağı" teriminin neleri kapsadığı Sözleşmenin madde 1/1 hükmünde "a"dan "v"ye kadar yirmi iki bentte sayılmıştır. Örneğin; yedeklenmekten, kılavuzlamadan, kanal resminden, kumanya parasından, yük hasarından, çevre kirletmeden vs. doğan alacaklar). Ayrıca bkz. 1982 BMDHS'nin m. 28/2 hükmü.

Bundan sonraki bölümlerde kısaca deniz bölgelerindeki (karasuları, uluslararası boğazlar, münhasır ekonomik bölge) yargı yetkisinden bahsedilecektir. Diğer bölümlerde ise AB'nin ve Türkiye'nin kıyı devleti olarak yargı yetkileri incelenecektir.

5.1.1. Karasuları

Karasuları bir devletin topraklarının bir parçasını oluşturmakta olup kıyıda veya esas hattın itibaren 12 mile kadar uzanmaktadır. Bu alan içinde o ülke kendi toprağındaki kanuni haklarını ve hâkimiyetini sürdürür ve istediğı kanunu uygular.¹⁹⁴ Ancak; kıyı devletinin, karasuları üzerindeki egemenliğı gemilerin “masum (zararsız) geçiş” doktrini ile sınırlandırılmaktadır. Yüzyılların uygulaması sonucu ortaya çıkan bu hak ile her gemi her ülkenin karasularından zararsız geçiş yapma olanağına sahip olmaktadır.¹⁹⁵

BMDHS Madde 18(2)'ye göre; geçiş “sürekli ve çabuk” olacaktır. Bununla beraber, durma ve demirleme sadece seyrüseferin olağan olaylarından olduğı veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğı veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğı takdirde, geçiş durma ve demirlemeyi de içerir.¹⁹⁶ 1982 BMDHS'nin 19(1). Maddesinde tanımlanan zararsız geçiş, 1958 KBBS'deki tanımın aynısıdır.¹⁹⁷ Bu tanıma göre, “Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine hâlel getirmediğçe zararsızdır. Geçiş, bu sözleşmeye ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir.” BMDHS'nin 19(2).

¹⁹⁴ BMDHS Madde 2(1)'e göre; Kıyı devletinin egemenliğı kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımadâ Devleti söz konusu olduğunda, takımadâ sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

¹⁹⁵ Ringbom, H., “The EU Maritime Safety Policy and International Law”, Chapter 6, p.384, 2008.

¹⁹⁶ Ayrıca bkz. Churchill & Lowe (1999), p.82.

¹⁹⁷ 1958 KBBS md. 14(4).

Maddesinde ise geminin geçişinin masum olmadığı faaliyetler listelenmiştir.¹⁹⁸ Bu listeye bakıldığında belki de günümüz için en önemli olan faaliyet bilerek ve isteyerek ciddi bir kirliliğe sebep olmaktır. 1982 BMDHS md. 19/2(h)'e göre, sözleşmeye aykırı olarak, “kasıtlı ve ciddi kirliliğe sebebiyet veren fiillerin” geçişi zararlı kıldığı kabul edilmiştir. Bu hüküm gemi kaynaklı kirlilik açısından, kıyı devletinin yetkilerini önemli ölçüde sınırlamaktadır. Bu hükme göre geçişin zararsız geçiş olmaktan çıkması için kirliliğe bilerek sebep olunması, kirliliğin ciddi olması ve kirliliğin bir fiil sonucunda oluşması gerekmektedir.

Geçişin zararlı kılınması için kirliliğe bir fiil ya da faaliyetin sebep olması gerekmektedir. Örneğin geminin CDEM standartlarını¹⁹⁹ ihlal etmesi ya da tehlikeli yük taşınması kıyı çevresi için ciddi tehlike arz etse dahi, kirlilik bir fiilden kaynaklanmadığı için geçiş zararsız geçiş özelliğini koruyacak ve dolayısıyla bu geminin geçişi önlenemeyecektir. Ancak Smith'e göre, CDEM standartlarına uygun olmayan bir geminin ciddi kirlilik tehlikesi yarattığına dair şüpheler oluşturması halinde, kıyı devleti zaruret haline dayanarak geçişe müdahale edebilecek ve geçişi engelleyebilecektir.²⁰⁰

¹⁹⁸ BMDH 19(2)'ye göre; yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahil devletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

- a) Sahil devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete baş vurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;
- b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;
- c) Sahil devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;
- d) Sahil devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;
- e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- g) Sahil devletinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;
- h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;
- i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;
- j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;
- k) Sahil devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;
- l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

¹⁹⁹ Construction-Design-Equipment-Manning (İnşa-Tasarım-Ekipman-Mürettebat)

²⁰⁰ Smith, B.D., State Responsibility and the Marine Environment-The Rules of Decision, S.201-202.

Gemilerin boşaltma ihlalleri kasıtlı olmasına rağmen genel olarak bu durum ciddi bir kirliliğe neden olmamaktadır. Deniz kazaları ise ciddi bir kirliliğe sebep olmalarına rağmen kasıt unsuru bulunmamaktadır. Dolayısıyla, söz konusu maddede sayılan üç unsurun birlikte aranması, kirliliğe sebep olan gemilerin çoğunun geçişinin zararsız geçiş olarak kabul edilmesi sonucunu doğurmaktadır. Deniz kazalarının geçişle ilgisi olmaması nedeniyle geminin zararsız geçiş niteliği kaybolmuş olup kıyı devleti gerekli tedbirleri makul ve orantılı bir biçimde alabilmektedir.²⁰¹

Kıyı devletlerinin gemilerin zararsız geçişini düzenleyen yargı yetkileri BMDHS'nin 21. Maddesinde belirlenmiştir. Kıyı devletlerinin hakları; seyir emniyeti ve deniz trafiğinin düzenlenmesi ve kıyı devletinin deniz çevresinin korunması, kirliliğin önlenmesi, kontrolü ve azaltılması ve denizdeki canlı kaynakların korunması konularında kanun ve düzenleme yapma haklarını da içermektedir.²⁰² Diğer bazı maddeler özellikle seyirle ilişkin tedbirler konusunda bu hakkı tasdik etmektedir.²⁰³ BMDHS'nin 21(2). Maddesine göre; bu kanun ve kurallar genel kabul görmüş uluslararası kural ve normlar yürürlüğe konulmadıkça, yabancı gemilerin tasarımına, inşasına veya donatım ve denize elverişliliğine uygulanmayacaktır.

Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilere, kıyı devletinin kanun ve düzenlemeleri ile denize çatışmayı önleme hususunda genel kabul görmüş uluslararası kurallara uyma yükümlülüğü getirilmiştir.²⁰⁴ Ayrıca, nükleer güçle çalışan yabancı gemiler ile nükleer maddeleri veya tabiatı gereği tehlikeli maddeleri taşıyan gemilerin, karasularından zararsız geçiş hakkını

²⁰¹ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s. 198.

²⁰² 1982 BMDHS Madde 21(1)(a) ve (f).

²⁰³ 1982 BMDHS Madde 22(1)'e göre; Seyir emniyeti gerektirdiği takdirde kıyı devleti, kendi karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir.

²⁰⁴ 1982 BMDHS Madde 21(4).

kullanırken, bu tür gemiler için uluslararası anlaşmalarla saptanan belgeleri taşımaları ve özel koruyucu tedbirlere uymaları gerekmektedir.²⁰⁵

1982 BMDHS Madde 22(1)'e göre, kıyı devleti seyrüsefer emniyeti açısından gerekli gördüğü takdirde, karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin belirli geçiş yolları ve trafik ayırım şemaları kullanmalarını isteyebilmektedir.²⁰⁶

Kıyı devletinin karasularında gemi kaynaklı kirlilikle ilgili düzenleme yapma yetkisi 1982 BMDHS'nin 211(4).maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, kıyı devletleri karasularındaki egemenliklerini kullanırken, zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler de dâhil olmak üzere, yabancı gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirliliğini önleme, azaltma ve kontrol etme için kanunlar ve düzenlemeler yapma yetkisine sahiptir. Ancak, kıyı devletinin bu tür kanun ve düzenlemelerini uygularken, zararsız geçiş hakkını engelleyecek veya bu hakka zarar verecek şartlar getirmemesi ve gemiler arasında ayırım yapmaması gerekmektedir.²⁰⁷ Madde 24(1)'e göre de kıyı devletinin, yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkını sözleşmeye aykırı şekilde ertelememe yükümlülüğü bulunmaktadır. Kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerini uygularken, zararsız geçiş hakkını engelleyecek veya bu hakka zarar verecek şartlar getirmemesi ve gemiler arasında ayırım yapmaması gerekmektedir.²⁰⁸

Kıyı devletinin karasularında gerçekleşen kirlilik ihlalleri konusundaki uygulama yetkisine ilişkin daha detaylı rejim 1982 BMDHS'nin 220(2). Maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre, *“Bir devletin karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin, geçiş esnasında bu devletin gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemek,*

²⁰⁵ 1982 BMDHS Madde 23.

²⁰⁶ Kıyı devletinin geçiş yollarının tahsis edilmesinde veya trafik ayırım şemalarının belirlenmesinde yetkili uluslararası örgütün tavsiyelerini, geleneksel olarak uluslararası seyrüsefer için kullanılan herhangi bir kanalın varlığını, belirli gemilerin ve kanalların spesifik özelliklerini ve trafik yoğunluğunu dikkate almaları gerekmektedir. Bkz. Md. 22(3).

²⁰⁷ 1982 BMDHS Kısım II Bölüm 3, karasularında zararsız geçişe ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bkz. Md. 17-33.

²⁰⁸ 1982 BMDHS md. 24(1) (a-b)). Kıyı devleti ayrıca karasuları içinde bilgisi dâhilindeki seyrüsefere ilişkin her türlü tehlikeyi gerekli şekilde ilan edecektir. Bkz. Md. 24(2).

azaltmak ve kontrol etmek amacıyla bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanunları ve düzenlemeleri veya uygulanabilir uluslararası kurallar ve standartları ihlal ettiğine inanmak için açık gerekçeleri²⁰⁹ olduğu zaman, bu kıyı devleti Kısım II, Bölüm 3'ün ilgili hükümlerinin uygulanmasına hanel gelmeksizin, ihlalle ilgili olarak geminin fiziki denetimini (gemiye durdurmak, gemiye çıkmak ve gemiyi limana göndermek dâhil) yapabilir ve delillerin haklı kılması durumunda, 7. Bölüm hükümleri²¹⁰ saklı kalmak üzere, geminin alıkonulması dâhil, kanunları uyarınca kovuşturma başlatabilir.”

Ayrıca, söz konusu maddede kıyı devletine denetim, alıkoyma ve kovuşturma başlatma şeklinde üç temel uygulama yetkisi tanınmakta olup, kıyı devletinin bilgi isteme yetkisinden bahsedilmemekte ancak denetim yetkisinin bilgi istemeyi de içerdiği kabul edilmektedir. Kıyı devleti, karasularından geçen yabancı gemilerin her zaman bilgi vermesini isteme yetkisine sahiptir.²¹¹

Aynı sözleşmenin 230. Maddesinde, “*Bir devletin karasularında yabancı bir gemi tarafından gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemek, azaltmak ve kontrol etmek konusundaki ulusal kanun ve düzenlemeleri veya uygulanabilir uluslararası kurallar ve standartların ihlal edilmesi durumunda karasularında meydana gelen kasıtlı ve ciddi kirlilik durumları dışında para cezaları uygulanabilir*” ifadesi yer almaktadır.

²⁰⁹ Kıyı devletine yapılan bildirimler ya da havadan izleme sonucu elde edilen deliller açık gerekçeler olarak değerlendirilebilir. Bkz. Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s.246. MARPOL Sözleşmesine göre, denizde geminin yakınlarında açık petrol izleri gözlenmesi durumunda kıyı devletinin boşaltma ihlalinden şüphelenme konusunda açık gerekçelerinin olduğunu belirtmektedir. Bkz. MARPOL, EK I, Düzenleme 9/3. Kıyı devletinin, gemiyi denetlemeden önce geminin CDEM kurallarını ihlal ettiğine ilişkin açık gerekçeleri olmasının tek yolu geminin daha önce geçtiği bir devletten rapor almasıdır.

²¹⁰ Bkz. Md. 223-233; infra, s. 214-217.

²¹¹ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s.246.

5.1.2. Uluslararası Boğazlar

Uluslararası hukuka göre, uluslararası boğazlar uluslararası deniz trafiğinin istifade ve kullanımına açık olan bir devletin veya birden fazla devletin karaparçaları arasında kalmış açık denizin iki parçasını birleştiren dar suyollarıdır. BMDHS’de belirtildiği üzere, boğazlara üç farklı yasal rejim uygulanmaktadır. Birincisi; eski bir kural olup BMDHS’nin 45. Maddesinde belirtildiği üzere, bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçen gemilerin zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.²¹² İkincisi; uluslararası seyrüsefere açık boğazlardan geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini etkilemez.²¹³ Üçüncüsü ve en önemlisi; transit geçiş açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanan boğazlara uygulanmaktadır.²¹⁴ Ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcut ise uygulanmayacaktır.²¹⁵

Boğaza kıyısı olan devletler, boğazdan transit geçişle ilgili olarak seyrüsefer emniyeti ve deniz trafiğinin düzenlenmesi ve boğaza petrol, yağlı atık ve diğer zararlı maddelerin atılmasına ilişkin uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırarak, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması hususunda kanun ve kurallar kabul edebilirler.²¹⁶

²¹² BMDHS Madde 45. Bu kural teamül hukukundan gelmekte olup, bu kuralın geçerliliği *Corfu Channel* davasında alınan karar sonucu onaylanmıştır.

²¹³ BMDHS Madde 35(c). Bu boğazlara örnek olarak; Danimarka Boğazları, Türk Boğazları ve Aland Boğazı (tartışmaya açık) gösterilebilir. Ayrıca bkz. Molenaar (1998), s. 308-315.

²¹⁴ BMDHS Madde 37.

²¹⁵ BMDHS Madde 38(1). Bu boğazlara örnek olarak; Dover, Cebelitarık, Hürmüz ve Malakka Boğazları verilebilir.

²¹⁶ BMDHS Madde 42(1)(b).

Transit geçiş halindeki gemiler, denizde çatışmayı nleme uluslararası kuralları da dâhil olmak üzere, denizde emniyetle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara ve gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.²¹⁷

Ayrıca, kıyı devleti münhasır ekonomik bölgesinde MARPOL 73 ve 78’de öngörülen anlamda yabancı bir geminin denizi kirlettiğine ilişkin açık sebepler görürse, gemiye ziyarette bulunarak ihllin tespiti konusunda geminin işbirliğini isteyebilir.²¹⁸ örneğin, geminin madde tahliyesi önemli lde kirlenmeye yol açıyor nitelikte görülürse, kıyı devleti yabancı gemiye fiziki arama prosedürü uygulayabilir.²¹⁹ Ayrıca ‘açık objektif’ bir kanıt bulması halinde gemiyi tutabilir.²²⁰ BMDHS 233. maddesi boğaza kıyısı olan devletlere, yabancı bir geminin kanun ve kuralları ihlal ederek boğazların deniz çevresine büyük bir zarar vermesi veya tehdit oluşturması durumunda uygun yaptırım tedbirlerini alma hakkı verir.

5.1.3. Münhasır Ekonomik Bölge

Münhasır ekonomik bölge kavramı, bazı Latin Amerika devletlerince 1945’lerden sonra uygulanan 200 millik miras denizi (patrimonial sea) kavramı ile 1960’ların başında gündeme gelen balıkçılık bölgesi (fishery zone) kavramlarının etkisi altında ortaya çıkmıştır.²²¹ Münhasır ekonomik bölge kavramı başlangıçta az gelişmiş devletlerin gelişmesine olanak sağlamak amacıyla ortaya çıkmışsa da zamanla diğer gelişmiş devletler tarafından da benimsenmiştir. Nitekim günümüzde 100’ aşkın devlet 200 mil genişliğinde bir münhasır ekonomik bölge veya balıkçılık

²¹⁷ BMDHS Madde 39(2)(a ve b).

²¹⁸ BMDHS m. 220(3).

²¹⁹ BMDHS m. 220(5).

²²⁰ BMDHS m. 220(6).

²²¹ Pazarcı H., ‘‘Uluslararası Hukuk’’, Turhan Kitabevi, 9.Baskı, Ankara, 2010, s.287

bölgesine sahiptir. Uluslararası Adalet Divan kararlarında gerek kavram gerekse 200 mile uzanan genişliği yönünden münhasır ekonomik bölge, örf ve adet kuralı olarak kabul edilmiş durumdadır.²²²

Münhasır ekonomik bölge, karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup belirlenmiş olan özel hukuki rejime tabidir. Rejim gereği sahil devletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri BMDHS'nin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir.²²³

Münhasır ekonomik bölgede kıyı devletinin deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altındaki canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konuları ile sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen hakları vardır.²²⁴ Ayrıca, suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma; denize ilişkin bilimsel araştırma yapma; deniz çevresinin korunması ve muhafazası; konularına ilişkin yetkilere sahiptir.²²⁵ Münhasır ekonomik bölgede kıyı devleti haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, diğer devletlerin haklarına ve yükümlülüklerine gereken saygıyı gösterecektir.²²⁶

BMDHS 58(1). Maddesi tüm devletlerin kıyı devletinin hak ve yükümlülüklerine gereken itina göstererek münhasır ekonomik bölgede seyir serbestisine sahip olduğunu doğrulamaktadır.

Kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgede gemi kaynaklı kirlilikle ilgili düzenleme yapma yetkisi 211(5). Maddede düzenlenmiştir. Madde 211(5)'e göre,

²²² Toluner S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1996, s.272.

²²³ BMDHS, Md.55

²²⁴ BMDHS Madde 56(1)(a).

²²⁵ BMDHS Madde 56(1)(b).

²²⁶ BMDHS Madde 56(2).

“Kıyı devletleri 6. Bölümde²²⁷ öngörülen uygulama amacıyla, kendi münhasır ekonomik bölgelerinde gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için, yetkili uluslararası örgütler veya genel diplomatik konferans aracılığıyla tespit edilen genel kabul görmüş uluslararası kurallara ve standartlara uygun ve bunlara etkinlik sağlayan kanunlar ve düzenlemeler kabul edebilirler.”

Söz konusu maddede, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede ulusal düzenleme yapma yetkisi iki kriterle belirlenmiştir. İlk kriter, kıyı devletinin ulusal düzenlemelerinin uygulanması amacıyla yapılmasıdır.²²⁸ İkinci kriter ise kıyı devletinin ulusal düzenlemelerinin genel kabul görmüş uluslararası kurallara ve standartlara “uygun ve bunlara etkinlik sağlayan” nitelikte olmasını aramaktadır.

Özel hüküm genel hükümden üstündür (*lex specialis derogat legi generali*) kuralı gereği, münhasır ekonomik bölgedeki kirlilik kontrol tedbirlerine ilişkin bu özel hüküm, münhasır ekonomik bölgeye ilişkin genel hükümleri sınırlamaktadır. Böylelikle kıyı devletlerinin genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlardan daha sert ulusal düzenlemeler kabul etmesi engellenmiş olmaktadır.

Kıyı devletinin gemi kaynaklı kirlilikle ilgili uygulama yetkisi BMDHS'nin 220. Maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde ile getirilen düzenleme incelendiğinde, kıyı devletlerinin çeşitli durumlara göre değişen farklı türlerde uygulama yetkisine sahip olduğu görülmektedir. Kıyı devletinin uygulama yetkisinin kapsamı da, düzenleme yetkisinde olduğu gibi genellikle kıyı devletinin deniz çevresini korumadaki menfaatinden ziyade, denizci devletlerin seyrüsefer özgürlüğündeki menfaatinin üstünlüğüne dayanmaktadır. Kıyı devletinin herhangi bir uygulama yetkisini kullanması için kirlilik ihlalinin, kıyı devletinin milli yetki sahibi olduğu sularda gerçekleşmesi gerekmektedir.

²²⁷ Madde 217-221.

²²⁸ Bu konuda bkz. Bernhardt, op.cit., s.279-280.

Kıyı devletinin gemi kaynaklı kirliliğe ilişkin karasularında sahip olduğu uygulama yetkisi Sözleşmenin 220/2. Maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre, “Bir devletin karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin, geçiş esnasında bu devletin gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanunları ve düzenlemeleri veya uygulanabilir uluslararası kurallar ve standartları ihlal ettiğine inanmak için açık gerekçeleri²²⁹ olduğu zaman, bu Devlet Kısım II, Bölüm 3’ün ilgili hükümlerinin uygulanmasına hâle gelmeksizin, ihlalle ilgili olarak geminin fiziki denetimini yapabilir ve delillerin haklı kılması durumunda, 7. Bölüm hükümleri²³⁰ saklı kalmak üzere, geminin alıkonulması dâhil, kanunları uyarınca kovuşturma başlatabilir.”

Söz konusu maddede kıyı devletine denetim, alıkoyma ve kovuşturma başlatma şeklinde üç temel uygulama yetkisi tanınmaktadır. Kıyı devletinin bilgi isteme yetkisinden bahsedilmemekle birlikte, denetim yetkisinin bilgi istemeyi de içerdiği kabul edilmektedir. Kıyı devleti karasularından geçen yabancı gemilerin her zaman bilgi vermesini isteme yetkisine sahiptir.²³¹

Kıyı devletinin gemi kaynaklı kirlilikle ilgili münhasır ekonomik bölgedeki uygulama yetkisi, BMDHS Madde 220/3, 5 ve 6’da düzenlenmiştir. Kıyı devletinin gemi kaynaklı kirliliği önlemek amacıyla münhasır ekonomik bölgede sahip olduğu uygulama yetkisi, gemi tarafından yapılan “ihlalin” ciddiyetine bağlı olarak değişmektedir. Madde 220/3, 5 ve 6’da kıyı devletine yalnızca münhasır ekonomik bölge içinde gerçekleşen ihlaller açısından yetki tanınmıştır. Bu hükümlerde tanınan yetki açısından geminin karasularında ya da münhasır ekonomik bölgede bulunması arasında fark gözetilmemiştir.

²²⁹ Kıyı devletine yapılan bildirimler ya da havadan izleme sonucu elde edilen deliller açık gerekçeler olarak değerlendirilebilir. Bkz. Molenaar, Coastal State Jurisdiction over vessel-source pollution, s.246. MARPOL Sözleşmesine göre, denizde geminin yakınlarında açık petrol izleri gözlenmesi durumunda kıyı devletinin boşaltma ihlalden şüphelenme konusunda açık gerekçelerinin olduğunu belirtmektedir. Bkz. MARPOL EK I, Düzenleme 9/3. Kıyı devletinin, gemiyi denetlemeden önce geminin CDEM kurallarını ihlal ettiğine ilişkin açık gerekçelerinin olmasının tek yolu geminin daha önce geçtiği bir devletten rapor almasıdır.

²³⁰ BMDHS Madde 223-233.

²³¹ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s.246.

Madde 220/3'e göre; *“Bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde ya da karasularında seyreden bir geminin, münhasır ekonomik bölgede, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kural ve standartları ya da kıyı devletinin bu tür kural ve standartlara uygun olan ve etkinlik kazandıran kanun ve düzenlemelerini ihlal ettiğine ilişkin açık gerekçeleri olması durumunda, bu devlet geminin kimliği, tescil limanı, son uğradığı liman ve ilk uğrayacağı liman ile bir ihlalin meydana gelip gelmediğini tespit için gerekli olan diğer bilgileri vermesini isteyebilir.”*

Madde 220/5'e göre ise; *“Bir devletin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde seyreden bir geminin, münhasır ekonomik bölgede, üçüncü fıkrafta belirtilen ihlalde bulunması ve bu ihlalin deniz çevresinde önemli bir kirlilik ya da kirlilik tehlikesine yol açan esaslı bir boşaltma ile sonuçlandığına inanmak için açık gerekçeleri varsa, bu devlet gemi bilgi vermeyi reddederse veya geminin verdiği bilgi açıkça fiili durumla çelişirse ve olayın şartları denetimi haklı kılırsa ihlalle ilgili olarak geminin fiziki denetimini yapabilir.”*

Kıyı devletinin fiziki denetim yetkisini kullanması için ihlalin, deniz çevresini önemli şekilde kirleten veya böyle bir tehdide yol açan esaslı bir tahliyeyle sonuçlanması gerekmektedir.²³²

Madde 220/6'a göre; *“Bir devletin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde seyreden bir geminin, münhasır ekonomik bölgede, üçüncü fıkrafta belirtilen ihlalde bulunması ve bu ihlalin kendi kıyılarına veya ilgili menfaatlerine ya da karasuları veya münhasır ekonomik bölgesindeki herhangi bir kaynağına ağır zarar veren veya böyle bir tehlikeye yol açan boşaltmayla sonuçlandığına inanmak için açık objektif delilleri varsa, bu devlet, 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, delillerin haklı kılması şartıyla, geminin alıkonulması dâhil, kendi kanunları uyarınca kovuşturma başlatabilir.”*

²³² Bu maddeye göre ihlalin bir boşaltma ihlali olması gerektiği için, kıyı devletleri münhasır ekonomik bölgedeki CDEM standartlarının ihlalinin şüphelenmesi durumunda gemileri denetleyemeyecektir.

Boşaltma ihlalinin kıyı devletinin kendi kıyılarına veya ilgili menfaatlerine ya da karasuları veya münhasır ekonomik bölgesindeki herhangi bir kaynağına ağır bir zarar vermesi veya zarar tehdidine yol açması durumunda kıyı devletinin gemiyi alıkoyma ve kovuşturma yapma yetkisi bulunmaktadır. Kıyı devletinin ihlal konusunda açık objektif delillerinin olması ve yetkisini kullanırken 7. Bölümdeki teminat hükümlerine riayet etmesi gerekmektedir. Ancak, Madde 220/6 hükmüne karşın, yetkili uluslararası örgüt aracılığıyla ya da mutabık kalınan diğer bir yolla, teminat ya da diğer uygun bir mali garantinin sağlanmış olması şartlarına riayet edilmesine ilişkin uygun usullerin saptanması durumunda, kıyı devleti eğer bu tür usullerle bağlıysa, geminin yola devam etmesine izin verecektir.²³³

Sonuç olarak, karasularında kıyı devletinin uygulama yetkisiyle ilgili rejim, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölge konusundaki kanun ve düzenlemelerinin uygulanmasında işletilmemektedir. Münhasır ekonomik bölge kanun ve düzenlemelerinin karasularında uygulanması, BMDHS'nin münhasır ekonomik bölgedeki uygulama yetkisine ilişkin daha sınırlayıcı hükümlerle düzenlenmektedir. Ayrıca kıyı devletlerinin gemiyi kefalet durumunda serbest bırakması gereği ve yaptırımların para cezası ile sınırlanması gibi bir takım teminat hükümleri kıyı devletinin uygulama yetkilerini daha da sınırlamaktadır.²³⁴

5.2. Kıyı Devleti Olarak AB'nin İncelenmesi

AB 27 farklı ülkenin üyeliği sonucu kurulduğu ve herbir üye ülkenin deniz alanlarının farklı olması sebebiyle ve hâlihazırda AB'nin deniz alanları ile ilgili bir mevzuatının olmaması sebebiyle bu bölümde AB deniz alanları konusuna değinilmeyecektir.

²³³ BMDHS Md. 220/7.

²³⁴ BMDHS Md. 226/1(b); md.230/1.

AB, yasamaya ilişkin yargı yetkisine katı bir rejim uygulamasına karşın, kıyı devletinin deniz trafiğini düzenlemesine ilişkin yetkilerini göz önünde bulundurarak, üye devletlerin deniz alanlarından geçen gemilere düzenleme getirmek amacıyla bir dizi tedbir kabul etmiştir. Bu hususta, Erika ve Prestij kazalarını müteakip önemli gelişmeler kaydedilmiştir. AB'nin kıyı devleti olarak aldığı tedbirler dört ana gruba ayrılarak aşağıda analiz edilecektir. Alınan tedbirler sırasıyla; tahliye standartları, seyrüsefer tedbirleri, korunan alanlar, diğer kıyı kuralları ve standartları ve olaylar ve kazaların incelenmesidir.

5.2.1. Tahliye Standartları

AB tahliye standartları konusunda kıyı devleti olarak yargı yetkisini çeşitli direktifler ile uygulamaktadır. Bunlar; liman atık alım tesisleri hakkında 2000/59/EC sayılı Konsey Direktifi, gemi yakıtlarının kükürt içeriği hakkında 2005/33/EC sayılı Direktif ve Bazı Sıvı Yakıtların Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin 1999/32/EC Sayılı Direktifin Değiştirilmesine Dair 2012/33/AB Sayılı Direktif²³⁵ ve gemi kaynaklı kirlilik ve ihlallere karşı para cezalarının uygulanması hakkında 2005/35/EC sayılı Konsey Direktifidir.²³⁶

2000 yılında Avrupa Topluluğu, gemi kaynaklı atıkların ve yük kalıntılarının denize tahliyesini büyük ölçüde azaltmak amacıyla liman atık alım tesisleri hakkında 2000/59/EC sayılı Konsey Direktifini kabul etmiştir. Direktif; deniz çevresini

²³⁵ Directive 2012/33/EU of The European Parliament and of the Council of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels, Official Journal of the European Union, L 327/1,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:EN:PDF>

²³⁶ Directive 2005/35/EC of The European Parliament and of The Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, Official Journal of the European Union, L 255/11,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0011:0021:EN:PDF>

korumak için AB limanlarını kullanan gemilerin liman atık alım tesislerini kullanarak yasadışı tahliye yapmalarını azaltmak amacındadır.²³⁷

1999/32/EC sayılı Direktif, karadaki uygulamalar dışında deniz yakıtlarında gaz yağları ve ağır yakıtların içeriğinde azami kükürt içeriği sınırlarını belirlemekte olup, MARPOL Ek VI'nın kükürt hükümlerini kapsayan bir yasal belgedir. Direktif ayrıca, AB limanlarına uğrayan gemiler için yakıtta özgü ilave gereklilikler, Direktifin kapsadığı yakıtların kullanımına ilişkin yükümlülükler ve bu tür yakıtların piyasada bulundurulması konularını içermektedir. Direktif NO_x veya PM (Particulate Matter) gemi emisyonlarını düzenleyen hükümler içermemektedir.²³⁸

2005/33/EC Direktif değişikliği ile deniz yakıtlarının kükürt içeriği konusunda MARPOL Ek VI'da yer alan gerekliliklere paralel gereklilikler AB mevzuatına aktarılmıştır. Ayrıca, 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren AB limanlarında demirli gemilerin kullandığı yakıtlar için azami kükürt miktarı %0.1 olarak belirlenmiştir.²³⁹

1999/32/EC sayılı Direktifi tadil eden gemi yakıtlarının kükürt içeriği hakkında 6 Temmuz 2005 tarihli ve 2005/33/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi özellikle şu hususlara uygulanmaktadır:

- Asitlenmeyi azaltmak ve hava kalitesini artırmak için 11 Ağustos 2006 tarihinden itibaren Kükürt Emisyonu Kontrol Alanlarında (SECA) yani Baltık denizindeki gemilerde kullanılan yakıtın kükürt miktarı, 11 Ağustos 2007'den itibaren Kuzey denizi ve İngiliz kanalındaki gemilerde kullanılan yakıtın kükürt miktarı kütle bazında %1,5 ile sınırlandırılmıştır.
- 11 Ağustos 2006 tarihinden itibaren, hava kalitesini arttırmak ve AB çapında düşük kükürtlü yakıtta olan talebi arttırmak için Birlik limanlarına düzenli

²³⁷ Directive 2000/59/EC, EMSA website, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/items/id/101.html?cid=96>

²³⁸ Directive 2005/33/EC, EMSA website: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/items/id/97.html?cid=96>

²³⁹ *ibid.*

olarak sefer yapan yolcu gemilerinin yakıtındaki kükürt miktarı kütle bazında %1,5 ile sınırlandırılmıştır.

- Liman ve iç sulardaki hava kalitesini arttırmak için 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren iç sulardaki gemilerin yakıtındaki kükürt miktarı kütle bazında %0,1 ile sınırlandırılmıştır.
- Yukarıda bahsi geçen yakıt limitlerine yönelik derogasyonlar hususunda ise, gemilerin onaylanmış bir emisyon azaltım teknolojisini kullanmalarına izin verilmektedir. Ancak, buna bir koşul getirilmiştir: Bu gemiler, eşdeğer emisyon azaltımlarını daimi olarak sağlamakla ve limanlara boşaltılan atıkların ekosistem üzerinde herhangi bir etkileri olmadığını sistematik bir şekilde belgelemekle yükümlüdür.
- AB’de satılan dizel yakıtlarda kütle bazında kükürt miktarı, %1,5 ile sınırlandırılmıştır.
- AB’de satılan deniz gazı yakıtlarda kütle bazında kükürt miktarı, %0,1 ile sınırlandırılmıştır.
- Gemilerin, Topluluk limanlarına erişmeden önce gerçekleştirdiği yakıt aktarma operasyonları kayıt altına alınmalıdır.
- İlişğinde bir numune ile birlikte, Üye Devletlerin topraklarında satılan yakıtların kükürt içeriği, tedarikçi tarafından belgelendirilmelidir.²⁴⁰

AB, sularında seyir yapan gemilerden yağ ve diğer zararlı maddelerin boşaltılması durumunda para cezası uygulamak amacıyla bir yasal çerçeve hazırlamıştır. Söz konusu yasal çerçeveye ilişkin 2005/35/EC sayılı Direktif gemi kaynaklı kirlilik ve ihlallere karşı para cezalarının uygulanması hakkında olup, 7 Eylül 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Direktif; MARPOL ve BMDHS esas alınarak hazırlanmıştır ancak iki noktada MARPOL standartlarından farklılık göstermektedir. Birinci farklılık; tahliyenin gerçekleştiği kıyı bölgesine bağlı uygulanabilir kurallar arasında farklılık bulunmaktadır. Tahliye; kıyı devletinin

²⁴⁰ Directive 2005/33/EC of The European Parliament and of the Council of 6 July 2005 amending Directive 1999/32/EC, Official Journal of the European Union, L 191/59, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:191:0059:0069:EN:PDF>

karasularında ve içsularında meydana geliyorsa, MARPOL’de sağlanan muafiyetlerden biri bu Direktifçe bertaraf edilmektedir. İkinci farklılık ise; MARPOL ihlalleri için yaptırımlara tabi olan kişi sayısına ilişkindir.²⁴¹ EU/2005/35 sayılı Direktife göre, MARPOL kurallarının ihlaline ve cezaların uygulanmasında 2005/667/JHA direktifi uygulanır. Bu cezalar sadece gemi sahibini değil kaptanın dışında yük sahibini, klas kuruluşunu ve ilgili diğer kişileri kapsamaktadır. “Gemi” ifadesi ile hidrofoiller, hava yastıklı tekneler, küçük tekneler (400 gros tonun altındakilerde dâhil) kastedilmekte olup, bu direktif kabotaj hattında, limanlarda ve boğazlarda uygulanmaktadır.

MARPOL’ün madde tahliye standartları; Sözleşmenin Tüzük I/15 ve 34 ve Tüzük II/13’ünde sıralanmakta olup, denize tahliyelerin ne zaman ve nasıl yapılacağını düzenleyen sıkı bir rejim oluşturulmuştur.²⁴² Bu standartlar Direktifte değiştirilmemiştir. Bilakis, ekinde tekrar edilmiştir. MARPOL tahliye standartlarında kasıtlı olarak denizi kirleten maddelere odaklanılmakta ancak kazara olan tahliyelere de bu standartlar uygulanmaktadır. MARPOL sözleşmesi sebebine bakılmaksızın zararlı maddelerin denize bırakılmasını konu almak niyetindedir. Dolayısıyla, Madde 2(3)(a) “Tahliye”yi gemiden bırakılan herhangi bir şey olarak tanımlamaktadır. Sözleşmenin önsözünde; gemilerden yapılan “kasıtlı, ihmalkâr veya kazara” tahliyelerin ciddi kirlilik kaynağı oluşturmakta olduğu ve kasıtlı olarak deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesini ve bu tür maddelerin denize kazara tahliyesinin minimize edilmesinin amaçlanmakta olduğu ifade edilmektedir.²⁴³

2005/35/EC sayılı Direktif ile MARPOL karşılaştırıldığı zaman MARPOL’de operasyonel ve kazara yapılan tahliyeler arasında bir ayırım söz konusuysen bahse konu direktifte bu ayırım yapılmamıştır. MARPOL’de gemiye veya ekipmanına zarar sonucunda ortaya çıkan tahliyelere tahliye standartlarının ihlali hususundaki kusursuz sorumluluk uygulanmamaktadır. Direktif ise kusursuz

²⁴¹ Ringbom, H., “The EU Maritime Safety Policy and International Law”, Chapter 5, p.401-402, 2008.

²⁴² Bu kurallar yağ, zararlı ve sıvı maddelerin tahliyesini, tahliyenin yapıldığı coğrafi bölge ve maddelerin nitelik ve niceliği hususunda bazı sıkı gerekliliklere bağlı olarak yasaklamaktadır.

²⁴³ Ringbom, H., “The EU Maritime Safety Policy and International Law”, Chapter 5, p.403-404, 2008.

sorumluluğa dayanmamakta ancak kasıt, dikkatsizlik ve ciddi ihmalkârlık sonucundaki ihlallerde cezai sorumluluk uygulanmaktadır. Direktif; karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge ve açık denizlerde geminin bayrağına bakılmaksızın uygulanmaktadır. Bu Direktife göre, MARPOL kuralları karasuları dışında geçerlidir.²⁴⁴

2005/35/EC sayılı Direktif, 2009/123/EC sayılı Direktif ile değiştirilmiştir.²⁴⁵ Bu Direktif; 16 Kasım 2009 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, bayraklarına bakılmaksızın tüm gemi tiplerine uygulanmakta ve kirletici tahliyeler AB ülkelerinin iç sularında, limanlarda, karasularında, transit rejime tabi uluslararası seyir açık boğazlarda, münhasır ekonomik bölgede ve açık denizlerde yasaklanmıştır. Bu rejim; savaş gemilerine veya diğer bir devlete ait diğer gemilere uygulanmamaktadır. Muafiyetler; insan güvenliğinin veya geminin tehlikede olduğu durumlarda da uygulanamayabilmektedir.²⁴⁶

Kirletici maddelerin gemilerden yasadışı tahliyesi veya müeyyideler sisteminin para cezasının uygulanarak güçlendirilmesi gerekmektedir. 2009/123/EC sayılı Direktif metni yürürlükten kaldırılan kararlarla aynıdır ancak cezaların miktarı ve niteliği üye devletlerin takdirine bırakılmıştır. Bu Direktife göre; kirletici maddelerin tahliyesi hakkında üye devletler kendi ulusal mevzuatlarına para cezasını koymak zorundadır ve aynı zamanda etkin, orantılı ve caydırıcı para cezalarını gemi kaynaklı kirlilik ihlallerini yapan tüzel kişilere de uygulamalıdır.

²⁴⁴ *ibid.*s.406.

²⁴⁵ Directive 2009/123/EC of The European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on ship source pollution and on the introduction of penalties for infringements, Official Journal of the European Union, L 280/52, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:280:0052:0055:EN:PDF>

²⁴⁶ *ibid.* ve bkz. “Ship source pollution and criminal penalties” website: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/124123_en.htm

5.2.2. Seyrüsefer Tedbirleri

Seyrüsefer tedbirleri deniz emniyetini artırmak ve deniz çevresini korumak amacıyla alınan tedbirleri temsil etmektedir. Bu tedbirler; kıyı devletinin kıyıları boyunca deniz trafiği hakkında bilgi toplamak amacıyla hazırlanan enstrümanları da kapsamaktadır. Kıyı devleti tarafından konulan seyir tedbirleri ve gemilerin bu tedbirlere uyum sağlama yükümlülüğüne ilişkin 1990'lı yılların sonlarında SOLAS Sözleşmesine bazı değişiklikler getirilmiştir.²⁴⁷

AB'de deniz trafik yönetimi konularına ilişkin ilk enstrüman 2002 yılında kabul edilerek Avrupa gemi raporlama sistemi kurulmuştur.²⁴⁸ 2009/17/EC sayılı Direktif ile 2002/59/EC sayılı Topluluk Gemi Trafığı İzleme ve Bilgi Sistemi Oluşturan Direktifte değişiklik yapılarak;²⁴⁹ sığınma alanları, SafeSeaNet ve AIS konularında yeni uygulamalar getirilmiştir. Bu kapsamda; sığınma alanlarını belirleme ve uygulamayı düzenleyen mevzuat daha açık ve kesin hale getirilmiş, kararların bağımsız olması öngörülmüş, denizcilikle ilgili verilerin üye ülkeler arasında elektronik sistemle iletilmesi için SafeSeaNet sistemi etkinleştirilmiş, uzak mesafeli izleme sistemi düzenlenmiş ve AIS 15 metreden büyük balıkçı gemileri için zorunlu hale getirilmiştir.²⁵⁰

Denizde can emniyeti, seyir emniyeti ve etkinliği ve deniz çevresinin korunmasına katkı sağlayan diğer bir unsur gemi rota sistemleridir. Dünyanın birçok bölgesindeki kalabalık deniz taşımacılığı bölgelerinde trafik ayırım şemaları ve diğer gemi rota sistemleri kurulmuştur. Böylelikle gemi çatışma ve karaya oturma sayıları

²⁴⁷ Ringbom, H., "The EU Maritime Safety Policy and International Law", Chapter 6, p.439, 2008.

²⁴⁸ COM(93) 647 final.

²⁴⁹ Directive 2009/17/EC of The European Parliament and of The Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system, Official Journal of the European Union, L 131/101,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF>

²⁵⁰ Directive 2009/17/EC, EMSA Website:

<http://emsa.europa.eu/background/items/id/269.html?cid=113>

azaltılmıştır. Gemi rotaları konusunda IMO'nun sorumluluğu SOLAS Sözleşmesinin 5. Bölümünde ifade edilmektedir.²⁵¹

Gemi rotası konusunda uluslararası alanda dinamik gelişmeler olmasına rağmen, AB'nin bu alandaki faaliyetleri yalın kalmıştır. Bu alandaki hükümler sadece VTMIS Direktifinin (2009/17/EC) 7. Maddesinde bulunmaktadır. Direktifin amacı; Avrupa Topluluğunda deniz trafiğinin emniyetini ve etkinliğini artırmak amacıyla gemi trafik izleme ve bilgi sistemi kurulmasını sağlamak ve denizde meydana gelen olaylara, kazalara veya potansiyel olarak tehlike arz eden durumlara idarelerin müdahalesini iyileştirmek, arama kurtarma operasyonlarını geliştirmek ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine katkı sağlamaktır.²⁵²

Gemi raporlama sistemi de deniz emniyetini arttırıcı bir tedbir olup gemi ile kıyı idareleri arasında iletişim kurulmasını sağlamaktadır. A.851(20) sayılı IMO kararı gemi raporlama prosedürleri ve formatı hakkında çeşitli detayları listelemektedir.²⁵³ AB'de gemi raporlama sisteminden 2002/59/EC sayılı Topluluk Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Oluşturan Direktifin 5(1). Maddesinde bahsedilmektedir. Bu maddeye göre; üye devletler SOLAS Sözleşmesinin 11. Düzenlemesinin 5. Bölümüne uygun olarak, IMO tarafından kabul edilmiş olan zorunlu gemi raporlama sistemine dâhil alanlara giren gemilerin tüm gerekli ve uygun tedbirleri almasını sağlayacak ve A.851(20) sayılı IMO Kararına uygun olarak üye devletlerce talep edilen ilave bilgilere hanel getirmeksizin istenen bilginin raporlanmasına ilişkin sistemle uyumlu olacaklardır.²⁵⁴

²⁵¹ Ships Routeing. <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/ShipsRouteing.aspx>

²⁵²Vessel Traffic Monitoring & Information Systems, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/vtmis.html>

²⁵³ Resolution A.851(20) adopted on 27 November 1997 General Principles For Ship Reporting Systems And Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, website:

[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22635&filename=A851\(20\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22635&filename=A851(20).pdf)

²⁵⁴ Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC, Official Journal of the European Communities, L 208/10, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF>

Denizde can emniyeti, seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına katkıda bulunan diğer bir sistem Gemi Trafik Hizmetleridir (Vessel Traffic Services-VTS). VTS; sorumluluk sahasındaki deniz trafik verimliliğini dikkate alarak deniz emniyetini artırmak amacıyla, deniz trafiğini izleyerek değişen trafik koşullarına cevap veren aktif bir şekilde deniz trafiğini düzenleyip planlayan bir sistemdir.²⁵⁵

Seyir emniyetinde VTS'in önemi ilk defa IMO tarafından 1968 yılında kabul edilen Liman Danışmanlık Sistemleri hakkındaki A.158(ES.IV) sayılı tavsiye kararı ile anlaşılmıştır. Daha sonra 1985 yılında IMO Gemi Trafik Hizmetleri için Yönerge hakkında A.578(14) sayılı bir kararı kabul etmiştir. Bununla birlikte, VTS'in liman giriş kanallarına, trafik yoğunluğunun fazla olduğu, seyir zorluklarının yaşandığı deniz alanlarına, dar kanallara veya çevresel hassasiyete sahip bölgelere kurulması kararlaştırılmıştır. Yönergede geminin etkin seyrine ve manevrasına gemi kaptanının karar vereceğine ve ayrıca, VTS'de kılavuzluk hizmetlerinin ve VTS'in hizmet verdiği alanlardan geçen bir gemi için raporlama prosedürlerinin önemine vurgu yapılmıştır.²⁵⁶

Gemi Trafik Hizmetleri konusundaki yönergeler Kasım 1997'de kabul edilen "VTS Operatörlerinin İstihdamı, Vasıfları ve Eğitimi" hakkındaki A.857(20) sayılı Genel Kurul Kararı ile revize edilmiştir. VTS'e, SOLAS 1974'te özel olarak atıfta bulunulmamış olmasına rağmen, Haziran 1997'de IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi SOLAS'ın V. Bölümüne (Seyir Emniyeti) VTS'in ne zaman kurulabileceğini açıklayan yeni bir düzenleme getirmiştir. Seyir Emniyeti konusunda SOLAS'ın V. Bölümüne getirilen değişiklik 2000 yılının Aralık ayında kabul edilmiş olup 1 Temmuz 2002 yılında yürürlüğe girmiştir.²⁵⁷

AB mevzuatında VTMS Direktifinin 8. Maddesinde iki önemli ayırım mevcuttur. Birinci ayırım; bir üye devletin karasuları içinde kurulan VTS'ler ile o

²⁵⁵ Vessel Traffic Services, IMO Website:

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>

²⁵⁶ *ibid.*

²⁵⁷ *ibid.*

alan dışında kurulan VTS'ler arasındadır. Bu maddeye göre; üye devletler durumu gözlemleyecek ve tüm gemilerin VTS kurallarına uygun hareket etmesini sağlayacaktır.²⁵⁸ Ayrıca VTS, IMO yönergesini esas alacaktır. İkinci ayırım; karasuları dışında bulunan VTS'ler konusunda olup, söz konusu madde üye devletin limanına giden gemilerle gitmeyen gemiler arasında bir ayırım yapmaktadır. Üye devletlerin limanına giden gemilerden VTS kurallarına uymaları beklenmektedir.²⁵⁹ Buna karşın, üye devletlerin limanına gitmeyen gemilerden mümkün olduğunca o alandaki VTS kurallarını takip etmeleri beklenmektedir. O VTS alanındaki kuralların ciddi ve apaçık bir şekilde ihlal edilmesi durumunda üye devlet bayrak devletine bu durumu rapor etmek durumundadır.²⁶⁰

Kıyı devletlerinin kendi karasularında zorunlu olarak VTS talep etmek hakkı, 1997 yılında SOLAS V/12 Düzenlemesinin kabul edilmesiyle oluşmuştur. SOLAS açık bir şekilde karasuları dışında VTS'lerin kurulmasını zorunlu tutmamıştır.²⁶¹ Bu koşullar altında kıyı devletinin transit halindeki gemileri VTS yükümlülükleriyle uymaya zorlayıp zorlayamayacağı şüphelidir. Ancak AB'nin VTMIS Direktifinin 8. Maddesinin limana giden gemilere VTS kurallarına uyma zorunluluğu getirmesi bu konuda belirsizlik oluşturmaktadır. Açık bir şekilde SOLAS Düzenleme V/12, AB Direktifi gibi bir ayırım yapmamaktadır. VTS Yönergeleri liman ve kıyı VTS'leri arasında ayırım yapmaktadır. VTS yönergesinin 2.1.2. paragrafına göre; Liman VTS'i limana giden veya limandan ayrılan gemi trafiğine ilişkin iken, kıyı VTS'i ise o alandan geçen gemilere ilişkindir. Yönergeler, yargı yetkisinden bahsetmemekte olup karasularının ötesinde VTS'lerin zorunlu hale getirilmesini de düzenlememektedir. Avrupa Parlamentosunun önerdiği gibi, eğer devletlerin limana giden gemiler üzerinde yargı yetkisi varsa bu yargı yetkisi deniz hukukunda limana giden gemiler üzerindeki yargı yetkisine dayanmalıdır.²⁶²

²⁵⁸ Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC, Official Journal of the European Communities, L 208/10, Madde 8(a).

²⁵⁹ *ibid.* Madde 8(b).

²⁶⁰ *Ibid.* Madde 8(c).

²⁶¹ SOLAS Düzenleme V/12(5).

²⁶² Ringbom, H., "The EU Maritime Safety Policy and International Law", Chapter 6, p.451, 2008

Seyre ilişkin tedbirlerin yürürlüğe konması konusunda, VTMIS Direktifinin odaklandığı nokta uluslararası hukuktan kısmen farklılık göstermektedir. Direktif; kıyı üye devletlere²⁶³ kurallarla uyum sağlama zorunluluğu getirirken, BMDHS ve SOLAS ve ilgili yönergeleri genel olarak gemilere ve bayrak devletlerine kurallarla uyum sağlama yükümlülüğü getirmektedir.²⁶⁴

Sonuç olarak, trafik izleme konusunda AB'nin kıyı faaliyetlerinin IMO'nun revize kurallarının etkisinde olduğu görülmektedir. Bu konudaki AB mevzuatı güçlü bir şekilde BMDHS/SOLAS'a bağlıdır. VTMIS Direktifi AB'nin liman devleti yetkilerini tamamlayıcı olarak kıyı devleti yetkilerini de güçlendirdiğini göstermektedir. AB'nin liman devleti yargı yetkisi alanında Erika kazası sonrası aldığı tedbirlerle kıyaslandığında, VTMIS Direktifindeki kıyı devleti tedbirlerinin temkinli olduğu ve son yapılan değişikliklerle AB'nin trafik izleme alanına daha özenli ve dikkatli bir yaklaşım içinde olduğunu göstermektedir.²⁶⁵

5.2.3. Korunan Alanlar

Özel Hassas Deniz Alanları (Particularly Sensitive Sea Areas-PSSAs)

Kıyı devletlerinin deniz trafiğine ilişkin çevresel risklere karşı kendi kıyılarını korumak istemeleri sonucunda alınan tedbirler arasında korunan alanlar oluşturmaları en dikkat çekici olanıdır.

Deniz canlılarının ve bazı deniz alanlarının korunması için IMO tarafından özel önlemlerin alındığı, ekolojik, sosyo-ekonomik veya bilimsel değer taşıyan ve

²⁶³ VTMIS Direktifi Madde 5(1), 7(1) ve 8.

²⁶⁴ SOLAS Düzenleme V/12 ve IMO Doc.MSC 63/3/Add.4, para 6.

²⁶⁵ Erika 3 paketinde (COM(2005)589 final) madde 23(c)'ye göre; trafik izleme sistemleri güncellenirken veya iyileştirilirken bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin ve uzun mesafeli trafik izleme sistemlerine ilişkin uluslararası gelişmelerin dikkate alınmasının önemine değinilmiştir. Ayrıca bkz. IMO Kararı MSC.210(81) ve MSC.211(81).

uluslararası gemi trafiğinden zarar görebilecek bölgelere Kısmi Hassas Deniz Alanları adı verilir.

Hassas Deniz Alanlarının belirlenmesi ve kabul edilen koruyucu önlemler, prosedürler ve alınacak önlemler IMO' nun A.720(17). oturumunda, bu konu ile ilgili ekler de IMO A.885(21). oturumunda görüşülmüştür. IMO' nun A.927(22). oturumunda bu alanlar tekrar gündeme getirilmiş ve kararlar yenilenmiştir, böylelikle A.720(17) ve A.885(21)'deki kararlar iptal olmuştur. IMO' nun A.927(22). oturumunda Hassas Deniz Alanları ile ilgili MARPOL 73/78'de Belirtilen Özel Alanlar'ın Belirlenmesi İçin Rehber ve Hassas Deniz Alanları'nın Belirlenmesi ve Tanımlanması İçin Rehber oluşturulmuştur. Bu rehberlerde bölgelerin Özel Hassas Deniz Alanı (PSSA) olarak belirlenmesi için gerekli kriterlerin neler olduğu belirtilmiştir. Ekolojik kriterlerin, az rastlanan ve farklı ekosistemlerin, doğal yollarla veya insanlardan dolayı zarar görebilecek hassas yapıların, ayrıca sosyal, kültürel, ekonomik, bilimsel, eğitimsel kriterlerin varlığı sebebiyle bir bölge Özel Hassas Deniz Alanı olarak ilan edilebilir. Ayrıca BMDHS'deki maddeler de bu konu ile yakından ilişkilidir.

Rehberlerin asıl amacı; IMO'ya üye ülkelere hassas deniz alanlarını tespit ederken ve bölge ile ilgili kararları alırken yardımcı olmak, uluslararası gemi aktivitelerinden gelebilecek zararları minimuma indirmek için önleyici kuralları belirlemek ve IMO aracılığı ile kuralların uygulanmasını sağlamaktır. Özel Hassas Deniz Alanları, gemileri yönlendirmek için alınan bazı önlemler ile korunabilirler (Örneğin yasaklı alanlar, trafik ayırım düzenleri, rota önerileri gibi düzenlemeler). IMO'nun gemi trafiğinin yönlendirilmesi (Ships' Routing) ile ilgili sorumluluğu SOLAS Bölüm V, Kural 9' da yer almaktadır. BMDHS'de gemi trafiğinin emniyeti, seyir emniyeti ve deniz varlıklarının korunması için yetkili tek kuruluşun IMO olduğu belirtilmektedir. Özel Hassas Deniz Alanları'nın gemi trafiğinden korunabilmesi için gemi yönlendirme sisteminde yer alan unsurlar aşağıdaki gibidir:

- 1- *Trafik Ayırım Düzeni*: Karşılıklı yönlerde seyreden gemileri ayırmak ve belirli bir bölgede seyir yapmasını sağlamak için belirlenen düzendir.

- 2- *Trafik Hattı*: Sınırları belirlenmiş iki hat arasında tek yönlü trafiğin sağlanması için konulan düzendir.
- 3- *Ayrım Hattı veya Alanı*: Karşılıklı rotalarda birbirine yakın seyreden gemileri veya aynı yönde rotalara sahip farklı özellikteki gemileri ayıran hat veya alandır.
- 4- *Döner Kavşaklar*: Gemilerin trafik ayırım alanlarına girerken veya çıkarken dönüş yaptıkları belirli sınırları bulunan alandır.
- 5- *Sahil Trafik Hattı*: Sahil hattı ile trafik ayırım düzeninin sahil tarafındaki sınırları arasında kalan alandır.
- 6- *Rota Önerileri*: Genişliği belirli olmayan, transit geçiş yapacak gemilerin kullanacağı rotalardır. Genellikle karşılıklı hatlar birbirlerinden şamandıralar ile ayrılırlar.
- 7- *Açık Deniz Rotaları*: Batıklara ve yüzeğe yakın engellere karşı deniz alanlarının düzgün bir şekilde sorvey edildiği, sorvey sınırlarının belirli olduğu gemilerin seyir yapmasına uygun alanlardır.
- 8- *Önlem Alınması Gereken Alanlar*: Belirli sınırları olan ve gemilerin geçerken bazı özel önlemler almasının gerektiren alanlardır.
- 9- *Yasak Alanlar*: Seyir yapılmasının çok zararlı olacağı veya istenmeyen kötü olaylara sebebiyet vereceği, ya tüm gemilere ya da bazı özellikteki gemilere yasaklanmış, sınırları belirli olan alanlardır.

Özel Alanların Belirlenmesindeki Kriterler

- 1- *Oşinografik Durum*: Zararlı maddelerin birikimi, konsantrasyonu ve çökmesi; sularda kısmi akıntılar, sıcaklık ve tuzluluk, düşük akıntı hızından dolayı suların değişiminin az olması, aşırı derecede oluşan buzul durumu, karşıt rüzgârların varlığı gibi oşinografik şartlar ile ilgilidir.
- 2- *Ekolojik Durum*: Zarar verici olaylardan etkilenebilecek korunmayı gerektiren durumlar: Tehdit ve tehlike altında bulunan denizdeki canlı türleri; Doğal yaşam alanlarının ve biyolojik üretimin yüksek olduğu

alanlar; Önemli deniz türlerinin üredikleri, yetiştikleri ve beslendikleri alanlar ve deniz kuşları ve memeliler için göç yolu oluşturan alanlar; Az rastlanan ve çok çabuk bozulabilen ekosistemler (örneğin mercanlar); Kritik deniz yaşam ve kaynak alanları, balık sürülerinin buldukları alanlar ve kritik öneme sahip büyük ekosistemleri destekleyen alanlar.

- 3- *Gemi Trafik Durumu*: Bu bölgelerde ve yakınlarında seyir yapan gemiler MARPOL 73/78' e göre hareket edecek ve aynı zamanda özel alanların gerektirdiği kurallara uyacak çevreye hiçbir zarar vermeyecektir.

Hassas Deniz Alanlarının Belirlenmesi İçin Gerekli Prosedürler

Sadece IMO' ya üye olan ülkeler Hassas Deniz Alanları'nın belirlenmesi için müracaat edebilir ve görüşlerini sunabilirler. Yapılacak müracaatlar aşağıdakileri içermelidir:

- 1- Hassas Deniz Alanı ilan edilecek bölgenin tanımı, yeri, koruma gerektirmesinin sebebi ve alınacak önlemlerin gerekleri.
- 2- Alanın detaylı tanımı ve haritası, belirlenen kriterlere sahip olduğunun açıklanması ve uluslararası deniz trafiğinden gelebilecek bir zarardan etkilenebileceğinin izah edilmesi.
- 3- Gerekli önlemlerin, gemilerden gelebilecek bir tehdidi, bir zararı nasıl önleyebileceği açıklanmalı.
- 4- Seyir güvenliği ve etkili bir seyrin yapılabilmesi için alınan gerekli tedbirlerin muhtemel etkilerinin açıklanması.

Özel Alanlar İçin Koruyucu Önlemler

Hassas Deniz Alanlarının gemiler tarafından zarar görmesini önlemek için alınacak tedbirler şu şekilde belirtilmiştir:

- 1- Trafik ayırım düzeni oluşturularak karşılıklı gemi trafiğini düzenlemek ve sınırlarını belirlemek
- 2- Yasaklanmış alanlar oluşturmak. Bu alanın tüm gemilere veya belirli büyüklük ve tipteki gemilere yasaklanması.
- 3- Demirlemenin yasak olduğu alanların oluşturulması. Demirleme sonucu dip yapısının hasar görebileceği bölgelerin demirlemeye yasak hale getirilmesi.
- 4- Gemi raporlama sisteminin oluşturulması. Gemilerin belirlenen bölgelerde hareketlerinin kontrol edilmesi için bu sistemin kullanılması.
- 5- Gemilerden çevreye zarar verecek maddelerin atılmasının veya basılmasının yasaklanması.
- 6- Hassas Deniz Alanlarında zorunlu pilotajın yapılması. Zorunlu pilotaj sadece Avustralya’ da Büyük Bariyer Mercan Resifleri bölgesindeki seyirde mecburi iken, diğer ilan edilen alanlarda böyle bir uygulama yoktur.²⁶⁶

PSSA olarak belirlenmiş alanlar aşağıda sıralanmaktadır:

- Büyük Bariyer Resifi (the Great Barrier Reef), Avustralya (1990)
- the Sabana-Camagüey Takımadaları, Küba (1997)
- Malpelo Adası, Kolombiya (2002)
- Florida Keys çevresindeki deniz, Amerika Birleşik Devletleri (2002)
- the Wadden Sea, Danimarka, Almanya, Hollanda (2002)

²⁶⁶ Resolution A.982(24) Adopted on 1 December 2005 (Agenda item 11) Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, IMO Website: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=14373&filename=982.pdf

- Paracas National Reserve, Peru (2003)
- Batı Avrupa Suları (Western European Waters) (2004)
- Torres Boğazı dâhil mevcut Büyük Bariyer Resifi PSSA'nın genişletilmesi (Avustralya ve Papua Yeni Guinea tarafından teklif edilmiştir) (2005)
- Kanarya Adaları (Canary Islands), İspanya (2005)
- Galapagos Takımadaları, Ekvator (2005)
- Baltık Deniz Alanı, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Latviya, Litvanya, Polonya ve İsveç (2005)
- the Papahānaumokuākea Marine National Monument, Amerika Birleşik Devletleri (2007)
- Bonifacio Boğazı, Fransa ve İtalya (2011)
- the Saba Bank, Kuzey-doğu Karayipler, Hollanda Krallığı (2012)

PSSA konusunda Avrupa Komisyonu, gemilerin potansiyel zararlı etkilerinden hassas deniz alanlarını korumak için Avrupa çapında bir politika oluşturma konusunda bir teklifte bulunmamıştı.²⁶⁷ Buna karşın AB üye devletleri, bir dereceye kadar da AB kuruluşları,²⁶⁸ son birkaç yılda PSSA konsepti görüşüldüğü ve geliştirilmeye başlandığı sırada aktif davranmışlardır. 2004 yılında Batı Avrupa Suları (Western European Waters) ve 2005 yılında Baltık Denizi PSSA ilan edilmiştir.

²⁶⁷ Jaques de Dieu, "EU Policies Concerning Ship Safety and Pollution Prevention Versus International Rule-Making", in H.Ringbom (ed.): *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection, Focus on Ship Safety and Pollution Prevention*. Kluwer Law International, London/Hague/Boston, 1997, p.143.

²⁶⁸ COM(2002)681, S.14 ve COM(2003) 105, para. 2.2.3.3. Avrupa Parlamentosu, *Prestige* kazasına karşılık olarak denizde emniyeti iyileştirme konusundaki Kararının 25. Paragrafında PSSA'lerden bahsederken(EP Doc. A5-0278/2003), Konsey 6 Aralık 2002 tarihli Prestige sonrası kararlarında üye devletleri "PSSA olarak korunacak alanlar için koordineli teklifler hazırlamaları ve belirlemeleri" ve IMO'yu PSSA'leri ve Hassas Deniz Alanlarını (Sensitive Sea Areas-SSA) belirleme araçlarının geliştirilmesi konusunda teşvik etmiştir (Council Doc. 15121/02 (Presse 380), p.32). Ayrıca bkz. Komisyonun 9 Aralık 2002 tarihli IMO Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)'ne Bildirimi (IMO Doc. MSC 76/23/Add.1, Annex 20, p.12).

Baltık Denizi Özel Duyarlı Deniz Alanı, Rusya Suları hariç tüm Baltık Denizini kapsarken, Batı Avrupa Suları Özel Duyarlı Deniz Alanı altı devletin (Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya ve İngiltere) tüm Batı kıyılarını kapsamaktadır.²⁶⁹

Baltık Deniz Alanı için, Eylül 2001, Kopenhag ve Haziran 2003, Bremen Helsinki Komisyonu Bakanlar toplantılarında Rusya Federasyonu hariç tüm Baltık Devletleri IMO'ya Baltık Denizinin Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilmesi için başvuruda bulunmuştur. Koruyucu önlem olarak, zorunlu raporlama sisteminin ve trafiğin gözetimi, trafik ayırım düzeni, zorunlu pilotajın uygulanması sağlanmıştır. Ayrıca, MARPOL' de Özel Alan tanımı içerisinde bulunmaktadır ve Emisyon kontrollerinin yapıldığı bir bölgedir.

Batı Avrupa Sularının PSSA ilan edilmesi, Batı Avrupa sularında son yıllarda meydana gelen gemi kazalarının (*Aegean Sea, Braer, Sea Empress, Erika, Ievoli Sun, Prestige, Mimosa, Princess Eva*) deniz çevresi ve kıyı şeridini olumsuz yönde etkilemesi ve gelecekte de olası kazalara karşı korunması için ilave önlemlerin alınması gerekliliği sonucunda bu bölgedeki birçok kıyı devletinin (Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya ve İngiltere) ortak kararıyla bu bölgenin PSSA olarak kabul edilmesi için IMO'ya müracaat edilmesi ve karara bağlanması ile olmuştur. Bu alan; MARPOL Konvansiyonu'nda yapılan tanımlamalara göre Kuzeybatı Avrupa sularında İngiltere ve İrlanda tarafından "Kirlilik Kontrol Bölgesi" olarak gösterilen ve Belçika, Fransa, İspanya ve Portekiz tarafında "Münhasır Ekonomik Bölge" olarak belirtilen kısımları da kapsamaktadır. Baltık Denizi Özel Duyarlı Deniz Alanı, sadece diğer sözleşmelere dayanan rota tedbirlerini içerirken,²⁷⁰ Batı Avrupa Özel Duyarlı Deniz Alanı yeni koruma tedbiri olarak bir raporlama sistemini (WETREP) uygulamaya koymuştur.²⁷¹

²⁶⁹ IMO Kararı MEPC.121(52). Teklif 2003 yılı Nisan ayında Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya ve İngiltere tarafından sunulmuştur (IMO Doc. MEPC 49/8/1).

²⁷⁰ IMO Doc. MEPC 53/24, para.8.13, 8.38.

²⁷¹ PSSA için bkz. http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1357

5.2.4. Diğer Kıyı Devleti Tedbirleri

1967 yılında meydana gelen *Torrey Canyon* kazası uluslararası hukukta bayrak devleti ile kıyı devleti arasındaki geleneksel yetki paylaşımının değişiminde önemli bir rol oynamıştır. 18 Mart 1967’de, İngiltere’ye yakın açık deniz alanında karaya oturan ve kurtarma çabalarının başarısız olması sonucu üç parçaya ayrılan Liberya Bandıralı *Torrey Canyon* tankerinden binlerce ton petrol denize dökülmüştür. İngiltere petrol kirliliğininin yayılmasını engellemek amacıyla açık denizde *Torrey Canyon* gemisini bombalamıştır.²⁷²

İngiltere ve Fransa kıyılarında önemli kirliliğe sebep olan bu kaza sonrasında İngiltere’nin açık denizde bulunan bu gemiye karşı yapmış olduğu eylem, uluslararası hukukta yeni tartışmalara sebep olmuştur. Bunun nedeni, bu tarihte kıyı devletlerinin açık denizde meydana gelen bir deniz kazası durumunda kıyılarını korumak amacıyla bu gemilere karşı müdahale hususu uluslararası hukukta kesinlik kazanmamıştır.

1958 Açık Deniz Sözleşmesi, açık denizde bulunan gemiler üzerindeki yetkiyi münhasıran bayrak devletine tanımış olup, kıyı devletinin deniz kirliliğini önlemek amacıyla açık denizdeki gemiler üzerinde yetki kullanabileceğine dair bir düzenleme getirmemiştir. Bu Sözleşme yalnızca kıyı devletlerinin kirliliği önleme konusunda yapacakları düzenlemelerde ilgili sözleşme hükümlerini dikkate almalarını istemiştir. O dönemde konuyla ilgili tek sözleşme olarak nitelenebilecek 1954 tarihli OILPOL Sözleşmesi de kıyı devletine deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak açık denizde yetki vermemiştir.

Kıyı devletlerinin açık denizde bu tür olaylara müdahale etmesini sağlamak amacıyla Brüksel’de IMO liderliğinde 10-29 Kasım 1969 tarihleri arasında “Deniz

²⁷² Aydın Okur, D., Deniz Hukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi, s. 123, 2009, İstanbul

Kirliliği Zararlarına İlişkin Uluslararası Hukuk Konferansı” düzenlenmiş ve konferans sonucunda iki önemli sözleşme imzalanmıştır. Bunlar; “*Açık Denizde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme*” ve “*Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme*”dir.

Açık Denizde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme (Intervention Convention)

Açık Denizde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme (Müdahale Sözleşmesi),²⁷³ taraf devletlere, büyük zararlı sonuçları olabilecek bir deniz kazasının veya bu tür bir kazaya bağlı fiillerin denizde petrol kirliliği ya da kirlilik tehlikesi yaratmasının ardından, kıyılarını ve ilgili menfaatlerini olumsuz etkileyebilecek ağır ve yakın bir tehdidin önlenmesi, azaltılması veya ortadan kaldırılması için açık denizde gerekli önlemleri alma yetkisi vermektedir. Sözleşmeye göre kıyı devletine müdahale yetkisi veren ilgili menfaatler, balıkçılık dahil kıyı, liman ve haliçlerdeki denizcilik faaliyetleri, turistik bölgeler, kıyıda insanların sağlığı, doğal hayat ve denizdeki canlı kaynakların korunması da dahil ilgili bölgenin refahıdır.²⁷⁴

1969 Müdahale Sözleşmesi taraf devletlerin yalnızca açık denizdeki müdahale yetkisini düzenlemektedir. Sözleşmede petrol kirliliği ya da kirlilik tehdidi yaratan deniz kazalarının karasularında meydana gelmesi durumunda devletlerin ne tür hak ve yetkilere sahip olduğuna ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.²⁷⁵ Sözleşmede taraf devletlere tanınan müdahale yetkisinin kullanılabilmesi için, açık denizdeki petrol kirliliği ya da kirlilik tehdidinin bir deniz kazası sonucu oluşması

²⁷³ International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Intervention 1969)

²⁷⁴ 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md. 1.

²⁷⁵ Sözleşme müzakerelerinde kimi devletler karasularındaki müdahale yetkisini düzenleyen bir hüküm bulunması gerektiğini savunurken, kimi devletler ise bu tür bir düzenleme getirilmesinin kıyı devletinin karasularındaki egemenlik haklarını olumsuz etkileyebileceği gerekçesiyle bu görüşe karşı çıkmışlardır. Bu konuda bkz. Abecassis-Jarashow, opcit., s.121.

gerekmektedir.²⁷⁶ Sözleşme 1973 tarihli bir protokolle “petrol dışındaki zararlı maddelerin” sebep olduğu kirlilik ya da kirlilik tehlikesini de kapsar şekilde genişletilmiştir.²⁷⁷

Kıyı Devletinin tedbir almadan önce bayrak devletiyle ve olaydan etkilenebilecek diğer devletlerle görüşmesi ve alacağı tedbirleri bundan etkilenebilecek menfaat sahibi tüm ilgili kişilere duyurması ve onların görüşlerini de dikkate alması gerekmektedir.²⁷⁸ Kıyı devleti tedbir almadan önce isterse bağımsız uzmanlara da başvuruda bulunabilir.²⁷⁹ Kıyı devletinin tedbir almasının acil olduğu durumlarda herhangi bir duyuruda bulunmasına ya da görüşme yapmasına gerek olmaksızın acil tedbirleri alma yetkisi vardır.²⁸⁰ Kıyı devletinin aldığı tedbirleri derhal ilgili devletlere, menfaat sahibi kişilere ve IMO Genel Sekreterliği’ne bildirmesi gerekmektedir.²⁸¹

Kıyı devletinin tedbir alırken insan yaşamını tehlikeye atacak davranışlardan kaçınmaya çalışması ve zor durumdakilere yardım etmesi, alacağı tedbirlerin fiili zarar ya da zarar tehlikesi ile orantılı olması ve makuliyet sınırının aşılması gerekmekte ve kıyı devleti tedbirleri, bayrak devletinin, ilgili devletlerin ve menfaat sahibi kişilerin haklarını engellememelidir.²⁸² Kıyı devletlerinin sözleşme hükümlerine aykırı şekilde önlemler alarak zarara sebep olmaları durumunda, makul ölçüleri aşan önlemlerin sebep olduğu zarar kadar tazminat ödemesi gerekecektir.²⁸³

²⁷⁶ Sözleşmede çatma, karaya oturma, seyrüsefere ilişkin diğer bir olay, gemiye veya yüke maddi zarar veren veya çok yakın maddi zarar tehlikesi doğuran herhangi bir olay deniz kazası olarak nitelenmiştir. Savaş gemileri ve gayri ticari amaçlı devlet gemilerinin kapsam dışı tutulduğu sözleşmede gemi kavramı, deniz yatağı, okyanus tabanı ve toprak altındaki kaynakların araştırılması ve işletilmesi için kullanılan araç ve tesisatlar hariç, denizde ilerleyen ve yüzen her türlü deniz aracını kapsamaktadır. Bkz. 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md.1/2, md. 2.

²⁷⁷ Petrol Dışındaki Zararlı Maddelerin Neden Olduğu Deniz Kirliliği Olaylarına Açık Denizde Müdahaleye İlişkin Protokol (Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil), 30 Mart 1983’te yürürlüğe girmiştir.

²⁷⁸ 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md.3/a-b.

²⁷⁹ Sözleşmeye göre kıyı devleti 4. Madde uyarınca hazırlanan listedeki bağımsız uzmanların görüşünü alabilir. Bağımsız uzmanlar listesinin IMO’nun gözetimi altında hazırlanması gerekmektedir.

²⁸⁰ 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md.3/d.

²⁸¹ 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md.3/f.

²⁸² 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md.5.

²⁸³ 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi md.6.

Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

1967 tarihli Torrey Canyon Kazasından sonra IMO'nun liderliğinde 1969 tarihli Deniz Kirliliği Zararlarına İlişkin Uluslararası Hukuk Konferansı düzenlenmiş olup, bu konferans sonucunda “1969 tarihli Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme kabul edilmiştir.²⁸⁴

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, gemilerden sızan ya da bırakılan dayanıklı petrol türevlerinin karasuları dâhil, ülkesinde sebep olduğu kirlilik zararlarına yönelik gemi sahibinin kusursuz sorumluluğunu öngörmektedir. Sözleşme, taraf devletlerin gemi sahiplerinin sorumluluklarının tamamını karşılayacak yeterli bir sigortaları bulunmasını gerektirmektedir. Bu Sözleşmenin sorumluluk sınırlarının ve hazır bulundurulmuş tazminat miktarlarının düşük olması sonucu petrol kirliliği ile sonuçlanan kazaların mağdurları için yeterli bir tazminat sistemi sağlayamaması sebebiyle, 1971 yılında “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Uluslararası bir Fon Kurulmasına dair Sözleşme”²⁸⁵ (Fon Sözleşmesi) imzalanmış ve bu sözleşme ile “1971 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu” kurulmuştur. Zararın gemi maliki tarafından karşılanamaması durumunda ek bir güvence sağlama amacı taşıyan bu Fon, donatan yanında yük sahiplerini de tazmin yükümlülüğüne dahil etmiştir.

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin ve 1971 tarihli Fon Sözleşmesi'nin çeşitli açılardan yetersiz kalması üzerine, bu sözleşmelere değişiklik getiren 1992 Protokolü ile gemi, petrol, olay, kirlilik zararı kavramları, sorumluluk ve tazminat konusundaki tavan miktarlar, sözleşmelerin coğrafi açıdan uygulama alanları gibi birçok konuda önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu Protokolün de

²⁸⁴ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage isimli sözleşme 29 Kasım 1969'da imzalanmıştır. Sözleşme 1976, 1984 ve 1992 tarihli protokollerle değişikliğe uğramıştır.

²⁸⁵ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage isimli Fon Sözleşmesi 18 Aralık 1971 tarihinde imzalanmıştır.

yetersiz kalması sonucunda 2003 tarihinde “Petrol Kirliliği Ek Tazminat Fonu” kurulmasına karar verilmiştir.²⁸⁶

5.2.5. Denizde Meydana Gelen Olaylar ve Kazalar hakkında AB Mevzuatı

Uluslararası hukukta denizde vuku bulan kazalar ve olaylar özellikle deniz kazaları hususunda alınan müdahale tedbirleri kıyı devletinin yargı yetkisini artırmaktadır.²⁸⁷ AB'nin VTMS direktifinde bazı hükümler bu tip kuralları içermekte olup, yüksek riskli gemilerin izlenmesi ve bu gemilere müdahalenin artırılmasını amaçlamaktadır. Bu hükümler; gemi kaptanının kıyı devleti idarelerine denizde meydana gelen olay ve kazaları bildirme yükümlülüğünü ve bu tür olay ve kaza durumlarında üye devletin uygun tedbirleri alma yükümlülüğünü kapsamaktadır.

Denizde Meydana Gelen Olaylar Hakkında Raporlama

Gemilerin denizde meydana gelen olay ve kazaları bildirme yükümlülüğüne ilişkin ilk Topluluk kuralları 93/75 sayılı “Hazmat” Direktifinde kararlaştırılmıştır. Direktifte verilen “gemi” tanımına göre, bu kural Topluluk limanına giden ve Topluluk limanından ayrılan tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemilere uygulanmaktaydı. Bu Direktifin 2002/59 sayılı Direktif²⁸⁸ ile revize edilmesiyle kapsama alanı ve rapor için gerekli maddelerde değişiklik yapılmıştır. Üye devletlerin 2002/59/EC sayılı Direktif'in 17. Maddesine göre raporlama

²⁸⁶ Bu protokol 3 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

²⁸⁷ BMDHS Madde 221 ve 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi (Intervention Convention)

²⁸⁸ Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC, OJ L 208, 5.8.2002, web sitesi:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2002L0059:20110316:EN:PDF>

yükümlülüğü, arama kurtarma sahası, münhasır ekonomik bölge veya eşdeğer alanlarda seyir yapan tüm gemi kaptanlarına uygulanmaktadır.

Coğrafi alan konusunda kaza raporlarına ilişkin uluslararası kurallar genellikle bayrak devleti tedbiri şeklini almakta ve bu nedenle deniz alanlarına bağlı gereklilikler arasında ayırım yapmamaktadır. Marpol Madde 8 ve Protokol 1’de belirtildiği gibi temel uluslararası idare zararlı maddelerin tahliyesini veya olası tahliyesini kapsayan olayları raporlama yükümlülüğüne sahiptir.²⁸⁹ Burada sıralanan yükümlülükler tehlike seviyesi veya olayın meydana geldiği coğrafi alandan bağımsızdır. Raporlar en yakın kıyı devletine veya ilk anda iletişime geçilebilecek kıyıdaki yetkili idarelere verilmelidir.²⁹⁰ Çeşitli uluslararası sözleşmelerde²⁹¹ bu tür raporlamada; geminin bulunduğu yere bakılmaksızın bayrak devletlerinin genel olarak kabul görmüş uluslararası kurallar ve standartlara uygun hareket ederek gemilerin bu tür olayları veya kazaları raporlama yükümlülüğünün olduğu öne sürülmektedir. Kıyı devletleri için bu durum yabancı gemilerin münhasır ekonomik bölgede de bu kurallara uymasını gerektirebilir.²⁹² BMDHS Madde 211(7)’ye göre; denizde meydana gelen olay veya kazalar sonucu meydana gelen kirlilikten kıyı şeridi etkilenen kıyı devletleri en kısa sürede bilgilendirilecektir.

Münhasır ekonomik bölge sınırlarının ötesindeki deniz alanları için (arama kurtarma sahası dâhil), BMDHS’de kıyı devleti açısından böyle bir raporlama yükümlülüğünden özellikle bahsedilmemektedir. BMDHS’nin 221. maddesinde Sözleşme düzenlemelerinin, bir deniz kazasından kaynaklanan kirlenmelerden veya kirlenme tehlikelerinden korunmak amacıyla doğmuş veya doğabilecek zararlar orantılı olarak devletlerin antlaşmalar hukuku veya örf ve adet hukukuyla sahip oldukları karasuları ötesinde önlemler alma ve bunları uygulama haklarını ortadan kaldırmayacağı hükmüne yer vermiştir.

²⁸⁹ Ayrıca bkz. SOLAS Düzenleme V/31.

²⁹⁰ SOLAS Düzenleme V/31(a).

²⁹¹ BMDHS Madde 198, 1983 tarihli Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler tarafından Kuzey Denizin Kirlenmesine İlişkin İşbirliği Hakkında Bonn Sözleşmesi Madde 5(2), Helsinki Sözleşmesi Ek VII ve Düzenleme 5(1)(a), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesi ve Akdenizde Kirlilikle Mücadele ve Acil Durumlar konusunda İşbirliği Hakkında 2002 tarihli Malta Protokolü.

²⁹² BMDHS Madde 211(5).

2002/59/EC sayılı AB Direktifinin 17(1). Maddesine göre; kıyı devleti deniz emniyeti, denizde can emniyeti veya deniz çevresine yönelik herhangi önemli bir tehdidi azaltmak veya önlemek amacıyla kabul edilen raporlama şartlarıyla uyum sağlayacak tedbirleri alacaktır. Söz konusu Direktifin 6(1). Maddesi, BMDHS Madde 221 ve 1969 tarihli Açık Denizde Müdahale Sözleşmesi (Intervention Convention) ile yakın benzerlik göstermektedir. Ayrıca aynı direktifin 17(2). Maddesi bilginin raporlanmasını açıkça ifade etmektedir.²⁹³ Yukarıda bahsedilen uluslararası sözleşmelerde raporun içeriğine ilişkin detaylar yer almamaktadır ancak bu konu MARPOL Protokol 1’de atıfta bulunulan A.851(20) sayılı IMO Kararında belirtilmektedir.²⁹⁴

Sonuç olarak, raporlamaya ilişkin AB kuralları uygulamada uluslararası hukukla uyum sağlamakta²⁹⁵ ve uymama konusunda herhangi özel bir müeyyide bulunmamaktadır.²⁹⁶

Deniz Kazaları Sonrasında Müdahale

VTMIS Direktifinin 19. Maddesi, 17. Maddede atıfta bulunulan olaylara müdahalede tedbirlerin uygulanması konusuna ilgilidir.²⁹⁷ Üye devletler gerektiğinde geminin ve kişilerin emniyeti ve deniz ve kıyı çevresinin korunmasını temin etmek amacıyla uluslararası hukukla uyumlu tüm uygun tedbirleri alacaklardır. Bu madde uluslararası hukuktan doğan *hakki* transfer ederek üye devletlerin Topluluk hukukundan doğan yükümlülüğüne ilave etmektedir. Aynı zamanda, üye devletlerin uluslararası hukukla uyum sağlamalarını garanti etmektedir.

²⁹³ Bu paragrafa göre rapor; geminin kimliği, pozisyonu, ayrıldığı limanı, varış limanını, gemide taşınan tehlikeli ve kirletici yükleri, gemideki kişi sayısını, olayla ilgili detayları ve A.851(20) sayılı IMO Kararında atıfta bulunulan herhangi bir ilgili bilgiyi kapsayacaktır.

²⁹⁴ Ayrıca bkz. OPRC Sözleşmesinin 4(2). Maddesi.

²⁹⁵ 2002/59/EC sayılı AB Direktifinin 17(1). Maddesinde “uygun tedbirler” ve “uluslararası hukuka halel getirmeksizin” ifadeleri yer almaktadır.

²⁹⁶ 2002/59/EC sayılı AB Direktifinin 16(1)(a). Maddesinde Direktifin raporlama şartlarıyla uyum sağlamayan gemilerin listesi yer almaktadır.

²⁹⁷ Herhangi bir olay ya da durum 17(1)(a)-(d). Maddesinde listelenmiştir.

Kıyı devletlerinin kendi kıyılarında kirliliği önlemek için açık denizde tedbir alma hakkı uluslararası hukukta çok iyi bir şekilde tesis edilmiştir. 1969 tarihli Açık Denizde Müdahale Sözleşmesi (Intervention Convention) bu hakkı açık bir şekilde ifade eden ilk sözleşmedir. Daha sonra bu hak kısmen farklı biçimlerde BMDHS Madde 221’de ve diğer bazı sözleşmelerde tekrarlanmıştır.²⁹⁸ AB mevzuatında kıyı devleti müdahalesini üye kıyı devlet için bir görev haline getirmekte ve VTMIS Direktifi müdahale hakkını teamül hukukundan kaynaklanan müstakil bir hak olarak göstermektedir. Söz konusu Direktifin 19. Maddesinde tedbirlerin alınacağı coğrafi alandan bahsedilmemekte ancak atıfta bulunulan uluslararası sözleşmede²⁹⁹ bu hususta bazı sınırlamalar getirilmektedir. 19. Madde için ilham kaynağı ve yasal temel olan 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi açık denizde alınan ve münhasır ekonomik bölgeyi çevreleyen uygulama tedbirlerini ifade etmektedir.³⁰⁰ 1969 Sözleşmesi, denizlerdeki kirliliğin önlenmesi amacı bakımından birçok sınırlamaya yer vermiştir. İlk sınırlandırma, Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin olup, sadece açık denizlerdeki kazalara müdahale yetkisi vermektedir. Benzer şekilde BMDHS’nin 221. maddesi de, karasularının ötesinde bulunan deniz alanında bu yetkiyi tanımaktadır. İkinci sınırlama, olayın meydana gelme şekli ve geminin niteliğine ilişkindir. Buna göre, müdahale ancak gemilerin karıştığı bir kazada veya seyirle ilgili diğer bir olayda ya da bir gemi veya yükü hasara uğratan veya açıkça uğratma tehlikesi taşıyan gemide veya dışında meydana gelen bir olay için mümkündür. Sözleşme, hukuka aykırı olsa dahi önemli bir zarar doğurabilecek atık tahliye işlemlerine uygulanamaz. Yine savaş gemileri ve diğer devlet gemilerinin neden olduğu zararlara karşı müdahale mümkün değildir. Üçüncü sınırlama; kirlilik kaynağına ilişkindir. Buna göre, müdahale hakkını doğuran kirlilik, petrol ve türevlerinden doğmuş olmalıdır. Sözleşmenin bu eksikliği, 1973 Protokolü ile giderilmiş; petrol ve türevleri dışındaki maddelerin doğurduğu zararlar veya zarar tehlikeleri için de müdahale imkânı sağlanmıştır. Son sınırlama ise; zararın niteliğine ilişkindir. 1969 Sözleşmesi müdahaleyi, bir çatmanın olması veya büyük zararlar doğurma tehlikesinin ciddi ve yakın bulunması şartına bağlamıştır. Kıyı devletinin

²⁹⁸ Petrol dışındaki maddeler tarafından kirlilik oluşması durumunda açık denizde müdahaleye ilişkin 1973 Protokolünün 1. Maddesi; 1989 Salvage Convention (Kurtarma Sözleşmesi) Madde 9, Olağanüstü Hallerde Akdeniz’in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait 1976 tarihli Barselona Protokolü.

²⁹⁹ 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi.

³⁰⁰ Churchill and Lowe (1999), s.354, kıyı devletinin açık denizde münhasır bölgeden daha fazla yetkisinin olması açıkça mantıksız olarak ifade edilmektedir.

müdahale edebilmesi için, zararlı sonuç doğuracak tehlikede zararın “büyük”, “ciddi” ve “yakın” olması gerekmektedir.

Kıyı devletinin açık denizdeki bir gemiye müdahalesi genellikle römorkör ve kurtarma hizmetlerinin kullanılması gibi acil durum gerektiren çevresel olaylarda kirliliği engellemek için kullanılan sıradan metotlarla yakından ilişkilidir.³⁰¹ Kıyı devletlerinin müdahalesi ihtilafı bir konu olsa da, Kurtarma Sözleşmesi (Salvage Convention) gibi bazı sözleşmelerde müdahalenin gerekliliği ifade edilmektedir.³⁰² Bu Sözleşme, kıyı devletlerinin herhangi bir etkiye maruz kalmaksızın müdahale etmelerine ilişkin olup, gemi kurtarıldıktan veya battıktan sonra bile çevre zararlarını azaltmak için gereken eylemlerin yapılmasını da kapsamaktadır.

AB'nin VTMS Direktifinin 19(2). Maddesinde operatör, kaptan ve yük sahibine denizde meydana gelen kaza ve olayların etkilerini en asgari seviyeye indirmek amacıyla yetkili ulusal idarelerle tam bir işbirliği yapmaları konusunda genel bir yükümlülük vermektedir. Söz konusu Direktifin IV. Eki'nde üye devletlerin alması gereken tedbirlerin listesi yer almakta olup, kıyı devletlerinin gemi üzerinde geminin hareketinin yönlendirilmesi, gemiye değerlendirme ekibi gönderme, gemiyi sığınma limanına gönderme veya gemiye kılavuz veya römorkör gönderme gibi konularda daha fazla kontrol sahibi olması konularını kapsamaktadır.³⁰³ Aynı Direktifin 19(3). Maddesinde ISM Kod gereğince gemi kaptanı denizde meydana gelen herhangi bir olay veya kaza durumunda şirketini bilgilendirecek ve şirket de yetkili kıyı istasyonlarıyla iletişime geçecek ve gerektiği şekilde emir almaya hazır bir durumda bulunacaktır. Bu hususun güçlendirildiği 25(4). Maddeye göre; denizde meydana gelen bir olay veya kaza durumunda şirket gemiyle veya ilgili kıyı istasyonu ile bir bağ kuramazsa, ISM uygunluk sertifikası ve emniyetli yönetim sertifikasını düzenleyen devlete bilgi verecektir.

³⁰¹ Birnie & Boyle, *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford, 2002, s.380.

³⁰² 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesinin 9. Maddesi.

³⁰³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF>

Sonuç olarak VTMIS Direktifine göre; AB üye devletleri kendi kıyılarını etkileyen denizde meydana gelen olaylar neticesinde deniz emniyeti, denizde can emniyeti ve deniz ve kıyı çevresini korumak için tüm uygun tedbirleri alma yükümlülüğüne sahiptir. Diğer yandan aldıkları tüm tedbirlerin uluslararası hukukla uyumlu olmalarını sağlamak zorundadırlar.³⁰⁴

Deniz Kazalarını İnceleme

Deniz kazalarına ilişkin bayrak devletinin yükümlülükleri BMDHS'nin 94(7). Maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre; *“Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına malolan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredecektir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır.”*

BMDHS'nin 94(7). Maddesine göre, bayrak devleti ve diğer bir devletin deniz kazası durumunda soruşturmayı işbirliği halinde gerçekleştirmeleri gerektiğinden bahsedilerek, kaza inceleme hususunda kıyı devletinin hakkının olduğunu belirtilmekte ancak bu hakların ve görevlerin detayları konusunda herhangi bir ifade bulunmamaktadır.³⁰⁵ Genel yargı yetkisi rejimine göre, kıyı devletinin araştırma hakkı kendi karasuları ve içsularında meydana gelen olaylarla sınırlıdır.³⁰⁶ 1997 yılında IMO “Kaza İnceleme Kodu”nu³⁰⁷ kabul ederek, ilgili tüm Devletler arasında

³⁰⁴ Ringbom, H., “The EU Maritime Safety Policy and International Law”, Chapter 5, p.491, 2008.

³⁰⁵ *ibid.* s.493

³⁰⁶ Bkz. A.849(20) sayılı IMO Kararının 1.1. paragrafı.

³⁰⁷ Deniz Kazaları ve Olayların İncelenmesi Kodunu kabul eden A.849(20) sayılı IMO Kararı, 1999 tarihli A.884(21) sayılı IMO Kararıyla değiştirilmiştir. A.884(21) sayılı IMO Kararı deniz kazalarında insan faktörünün etkisini incelemektedir. Daha sonra A.987(24) sayılı IMO Kararı ile deniz kazaları sonucunda gemiadamlarına adil davranılmasına ilişkin bir rehber hazırlanmıştır. Deniz kazalarına ilişkin

işbirliği konusunda kazaların incelenmesi sorumluluğunun düzenlenmesine ilişkin bir girişimde bulunmuştur. Kaza inceleme konusunda genel sorumluluk bayrak devletine verilmiş olsa da, kaza başka bir devletin karasularında meydana geldiğinde ilgili tüm devletler hangi devletin kaza incelemesine liderlik yapacağına ortaklaşa karar verecektir.³⁰⁸

AB deniz kazalarının detaylı bir şekilde incelenmesi konusundaki mevzuatı hava taşımacılığındaki mevzuattan esinlenerek hazırlamıştır.³⁰⁹ Deniz kazalarının incelenmesini düzenleyen temel prensipler ve üye devletlere bu konuda yükümlülükler getiren 2009/18/EC sayılı Direktif 17 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu direktife göre, üye devletler, emniyet odaklı kaza inceleme sistemleri oluşturacak; çok ciddi deniz kazalarını araştırarak ve diğerlerinin araştırılmasına karar verecek; ortak olarak hazırlanmış inceleme raporlarını gönderecek ve Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Sistemine (European Marine Casualty Information Database-EMCIP) kazaya ilişkin verileri gireceklerdir. 2009/18/EC sayılı Direktifin 10. Maddesinde tanımlanan daimi işbirliği çerçevesine ilişkin usul kuralları 5 Temmuz 2011 tarihinde Komisyonun 651/2011 sayılı Uygulama Tüzüğü aracılığıyla kabul edilmiştir.

2009/18/EC sayılı Direktifin 5.4. maddesinde belirtilen denizde meydana gelen kazaları ve olayları inceleme konusundaki ortak metodoloji 9 Aralık 2011 tarihinde 1286/2011 sayılı Komisyon Tüzüğü aracılığıyla kabul edilmiştir.³¹⁰

Sonuç olarak, AB mevzuatında beş adet Direktif kıyı devleti tedbirlerine ilişkin konulara değinmektedir. Seyir tedbirleri ve kaza sonrası uygulamalara odaklanan ilk kıyı devleti direktifi (VTMIS Direktif)'nin kabul edilmesini müteakip, tahliye ve

en son Karar Deniz Emniyeti Komitesinde alınan MSC.255(84) sayılı karardır. Bu kararla, Kaza İnceleme Kodu (Casualty Investigation Code) kabul edilmiştir.

³⁰⁸ Kod'un 6. Bölümü para.6.2. ve 8.3.

³⁰⁹ 94/56 sayılı Direktif-sivil havacılık kazalarını incelemeyi düzenleyen temel prensipler, OJ 1994 L 319, p.14.

³¹⁰ Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, OJ, L 131/114

emisyon kurallarına önem verilmeye başlanmıştır. Daha sonraki kuralların IMO Sözleşmeleri karşısında daha bağımsız bir duruş sergilediği gözlemlenmektedir. Aşağıdaki tabloda AB'nin kıyı devleti olarak aldığı tedbirler gösterilmektedir.³¹¹

Tablo 4. Kıyı Tedbirlerinin Özeti

	Tahliye, Emisyon	Seyir	Diğer
Uluslararası Hukuk (IMO/BMDHS)	Kasıtlı Tahliyeler hk. 2005/35 sayılı Direktif	Rota tedbirleri hk. 2002/59 sayılı Direktif	
	Ciddi ihmal nedeniyle meydana gelen tahliyeler hk. 2005/35 sayılı Direktif	Raporlama	Deniz kazalarının raporlanması ve kazalara müdahale hk. 2002/59 sayılı Direktif
	Gemi yakıtlarının kükürt içeriği hk. 2005/33 sayılı Direktif	VTS	
	Liman atık alım tesisleri hk. 2000/59 sayılı Direktif	PSSAs	
	Bazı sıvı yakıtların kükürt oranının azaltılması hk. 2012/33 sayılı Direktif		

AB kıyı devleti tedbirlerinin uygulanması üye devletlerin elindedir. Ancak, üye devletler bu tedbirleri uygulamaya geçirirken uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerini göz önünde bulundurmak zorundadırlar. Yukarıda tartışılan tüm kıyı tedbirleri üye devletlere kuralları uygularken açık bir şekilde uluslararası hukuka uygun olarak uygulamaları konusunda sorumluluk vermektedir.³¹²

³¹¹ Ringbom, H., "The EU Maritime Safety Policy and International Law", Chapter 6, s.500-501, 2008.

³¹² *ibid.* s. 502.

5.3. Kıyı Devleti Olarak Türkiye'nin İncelenmesi

5.3.1. Türkiye'nin Deniz Alanları

Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz gibi dünya ticaretinde önemli deniz alanlarını birleştiren Türkiye'nin, denizlerdeki sınırlandırmaları, mevcut durumunun arz ettiği önem ve etkileri gerek uluslararası ticaret gerekse uluslararası seyir rotaları bakımından ülkemiz denizlerini kullanan tüm ülkeler için önemlidir.

Kıyı devletinin yargı yetkisi alanında olan deniz alanları doktrinde; "ulusal sınırlar içindeki deniz alanları" ve "ulusal sınırlar dışındaki deniz alanları" olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır. Ulusal sınırlar içindeki deniz alanları; iç sular, karasuları, takımada suları ve boğazlardan oluşmaktadır. Ulusal sınırlar dışındaki deniz alanlarını ise bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı, açık deniz ve uluslararası deniz yatağı teşkil etmektedir. Türkiye'nin deniz alanlarındaki sınırlandırma sözleşmelerine ilişkin olarak bu kavramlardan sadece iç sular, karasuları, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve boğazlar incelenecektir.

5.3.1.1. İç Sular

İç sular, kıyı devletinin kara ülkesine en yakın suları teşkil eder. Esas hatların kara tarafında kalan deniz alanları olarak tanımlanabilen iç sular, kıyı devletinin tam egemenliği altındadır. İç suların dış sınırı, karasularının genişliğinin ölçüldüğü esas hatlardır.³¹³ Devletler hukukunda genel ilke, iç suların kıyısal devletin ülkesinin bir parçası oluşudur. Yani limanlar, koylar, körfezler, kapalı denizler gibi iç suları teşkil

³¹³ Sur, M., Uluslararası Hukukun Esasları, Beta, İzmir, 2006, s.297.

eden deniz parçası kara ülkesinin bir uzantısı, bir parçasıdır. Böylece karaların bittiği yerden, karasularının iç sınırlarına kadar uzanan ve kıyının bütün eğilimlerine göre uzayıp giden deniz parçası iç suları teşkil eder.³¹⁴

15.05.1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu ve bu Kanunu değiştiren 20.05.1982 tarih ve 2674 sayılı son Karasuları Kanunu da Türkiye'nin iç sulara sahip olduğunu belirtmektedir. 1982 tarihli Karasuları Kanununun 3. Maddesinde Türk karasularının genişliğinin ölçümünde başlangıç noktasının esas hat (çizgi) olduğu belirtilmiştir. Yine aynı Kanun'un 4. Maddesine göre "Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dâhildir".³¹⁵

5.3.1.2. Karasuları

Karasuları, devletin sahilleri veya iç sularının dış sınırı (normal esas çizgi veya düz esas çizgi) ile açık deniz arasında belirli genişlikteki bir deniz alanını ifade eder. Dolayısıyla karasuları kavramı da diğer bazı deniz alanları gibi coğrafi bir kavram olmaktan çok hukuki bir kavramdır.³¹⁶ BMDHS'ye göre bir devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını kapsar. Bu egemenlik, işbu maddelerin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına tabi şekilde kullanılır. Bir kıyı devletinin egemenliği, karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar, üzerindeki hava sahasını da kapsar.³¹⁷

³¹⁴ Akın M.Z., "Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Hukuki Rejimi ve Kıta Sahaneliği", Ankara, 1978, s.191.

³¹⁵ Kuran S., "Uluslararası Deniz Hukuku", Arıkan Basım Yayın, İstanbul, 2007, s.37.

³¹⁶ Özman A., "Deniz Hukuku 1", Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s.285.

³¹⁷ Gündüz A., Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, İstanbul, 2009, s.330.

20 Mayıs 1982 tarihli 2674 sayılı Karasuları Kanunu'na göre, Türk karasularının genişliği altı deniz milidir. Ancak Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmamak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir. Bakanlar Kurulu mezkur kanuna dayanarak 29.05.1982 tarih ve 8/4742 sayılı bir kararıyla 1982 tarihli kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz'de ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesini yani 12 mil olarak kalmasını kabul etmiştir (RG., 29.05.1982, sayı 17708). Bu gün, Türk karasularının genişliği Ege Denizi'nde 6 mil, Akdeniz ve Karadeniz'de 12 mildir.

5.3.1.3. Münhasır Ekonomik Bölge

Münhasır ekonomik bölge kavramı, bazı Latin Amerika devletlerince 1945'lerden sonra uygulanan 200 millik miras denizi (patrimonial sea) kavramı ile 1960'ların başında gündeme gelen balıkçılık bölgesi (fishery zone) kavramlarının etkisi altında ortaya çıkmıştır.³¹⁸ Münhasır ekonomik bölge kavramı başlangıçta az gelişmiş devletlerin gelişmesine olanak sağlamak amacıyla ortaya çıkmışsa da zamanla diğer gelişmiş devletler tarafından da benimsenmiştir. Nitekim günümüzde 100'u aşkın devlet 200 mil genişliğinde bir münhasır ekonomik bölge veya balıkçılık bölgesine sahiptir. Uluslararası Adalet Divanı kararlarında gerek kavram gerekse 200 mile uzanan genişliği yönünden münhasır ekonomik bölge, örf ve adet kuralı olarak kabul edilmiş durumdadır.³¹⁹

Münhasır ekonomik bölge, karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup belirlenmiş olan özel hukuki rejime tabidir ve rejim gereği sahil devletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri BMDHS'nin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir.³²⁰

³¹⁸ Pazarcı H., "Uluslararası Hukuk", Turhan Kitabevi, 9.Baskı, Ankara, 2010, s.287

³¹⁹ Toluner S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1996, s.272.

³²⁰ BMDHS Madde 55.

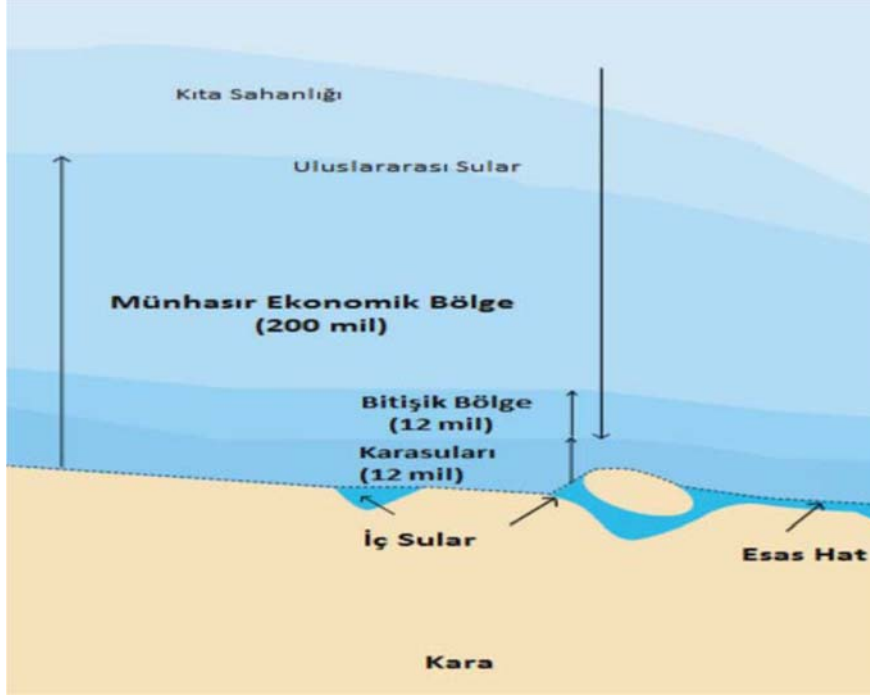
05.12.1986 tarihli ve 86-11264 sayılı kararnamenin eki Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi Hakkındaki Karara göre; Karadeniz’de Türk karasularına bitişik deniz alanlarının deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yatağında ve deniz yatağının altında canlı ve cansız doğal kaynakları araştırmak; işletmek, muhafaza etmek, yönetmek ve Türkiye Cumhuriyeti’nin sair iktisadi menfaatlerini korumak amacıyla ilan edilen Türkiye Münhasır Ekonomik Bölgesi, bu denizde Türkiye karasuları genişliğinin llmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar uzanır. Ege ve Akdeniz’de münhasır ekonomik bölgemiz yoktur.

5.3.1.4. Kıta Sahanlığı

1982 BMDHS’nin 76. Maddesine göre, “Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan veya kıta kenarının dış sınırının 200 mile kadar uzanmadığı yerlerde, karasularının llmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar”.³²¹ Kıta sahanlığı terimiyle sahile kadar inen ana kara parçasının giderek değişen bir eğimle denizin içinde de devam ettiği ve böylece ana kara parçasını deniz içindeki doğal uzantısı olduğu ifade edilmektedir. Bu veriden hareketle kıyısız devletin bu deniz kesimi üzerinde belli bir uzaklığa kadar, kıtasız egemenlik hakkının bulunduğu, yani deniz dibindeki bu kesimin de aynen işletilmesi, onun zenginliklerine sahip olunması, o zenginliklerin korunması, başka devletlerin nüfuz ve tesir alanları dışında tutulması istenmektedir.³²² Buraya kadar anlatılmış olan i sular, karasuları, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığının hangi alanları ifade ettiği Şekil 1’de görülmektedir.

³²¹ Gündüz A., Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler rnek Kararlar, İstanbul, 2009, s.383.

³²² Akın M.Z., “Karasuları, İ Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Hukuki Rejimi ve Kıta Sahanlığı”, Ankara, 1978, s.252



Şekil 2. Ulusal ve Uluslararası Sular

5.3.1.5. Türk Boğazları

Konumu ve Özellikleri

Türk Boğazlar sistemi; İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinden oluşmakta ve Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak son derece önemli bir stratejiğe sahiptir. Türkiye için son derece büyük öneme sahip olan Türk Boğazları, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi ve gerekse de askeri güvenliği için de hayati önem arz etmektedir. Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret güzergâhı olan Türk Boğazları, taşıdığı stratejik önemin yanısıra, dünyada eşi benzeri olmayan birçok özelliğe sahiptir.

İlk olarak; İstanbul Boğazı, 3000 yıllık tarihe ve 12 milyonu aşkın nüfusa sahip bir metropol olan ve UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilen İstanbul'un ortasından kıvrılarak geçmektedir.

İkinci olarak; Türk Boğazları sahip olduğu fiziki özellikler nedeniyle seyir bakımından dünyadaki en zor suyollarından biridir. Seyrüseferi son derece zorlaştıran güçlü akıntılara, keskin dönüşlere ve değişken hava koşullarına sahiptir.

Kısacası, seyir açısından dünyanın en zor ve tehlikeli su yollarından birinin Türk Boğazları olduğunu söylemek son derece doğrudur.³²³

Montrö Sözleşmesi

Montrö Sözleşmesi 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış olup, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestisi ilkesi korunarak ve Boğaz geçiş rejimi Türkiye'nin güvenliği dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir.

Türkiye, Montrö Sözleşmesini 78 yıldır tam bir tarafsızlık içerisinde ve titizlikle uygulamaktadır. Söz konusu Sözleşme sadece Türkiye için değil, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin ve üçüncü ülkelerin tümü için makul ve uygulanabilir bir çıkar dengesi oluşturmaktadır.

Türk Boğazlarından geçişlerde can, mal, çevre ve seyir emniyeti sağlanması konusunda bir düzenleme getirmemiş olan Montrö Sözleşmesinde seyir emniyeti, öngörülen geçiş serbestisinin ayrılmaz bir unsurunu teşkil etmektedir. Bu nedenle, uluslararası hukukun hükümleri veya genel kabul görmüş anlaşma ve sözleşmeler çerçevesinde Türkiye geçiş emniyetini düzenleme yetkisine sahiptir. Diğer bir ifadeyle, Türkiye “geçiş serbestisi” ilkesinin “serbest ve kurlsız” bir geçiş olarak

³²³ Türk Boğazları, Dışişleri Bakanlığı Websitesi, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>

yorumlanmasının egemenliği altında olan Türk Boğazlarında mümkün olmadığını düşünmektedir.

- Bu çerçevede, kıyıdaş olmayan ülkelerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri askeri gemilerin toplam tonajı 45.000 tonu geçmemektedir.
- Sahildar olmayan bir ülkenin Karadeniz'de tek başına bulundurabileceği askeri gemilerin toplam tonajı 30.000 tonla sınırlandırılmıştır.
- Türk Boğazlarından aynı anda geçiş yapan yabancı bayraklı askeri gemilerin toplam tonajı 15.000 tonu aşmamaktadır.
- Sahildar olmayan ülkelerin askeri gemileri Karadeniz'de en fazla 21 gün süreyle kalabilmektedir.
- Türk Boğazlarından geçmesi öngörülen yabancı bayraklı askeri gemiler için ülkemize bildirimde bulunulması gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi uyarınca Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler için bu süre 8 gün, kıyısı olmayan ülkeler için ise 15 gün olarak uygulanmaktadır.³²⁴

Zararsız Geçiş Hakkı

Gemilerin yabancı devletlerin karasularından geçmelerine imkân veren zararsız geçiş hakkı, devletler hukukunun teamülü bir kuralını teşkil eder.³²⁵ Gerek 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansı'nda, gerekse de I. ve III. Deniz Hukuku Sözleşmelerinde zararsız geçiş amacıyla üç unsur görülmektedir; iç sulara girmek için karasularından geçmek, iç sulardan çıkmak için karasularından geçmek ve iç sulara girmeksizin karasularından geçmek.³²⁶

Ancak, denizlerde seyir ve sefer serbestisi olan ticaret gemilerinin zararsız olmak koşuluyla duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahip olduğu “Mare

³²⁴ *ibid.*

³²⁵ Bkz. 5.1. Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devleti Yargı Yetkisi.

³²⁶ Kutluk D., “Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları”, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1987, s.40.

Liberum” ilkesinin yer almasına rağmen kıyı devletinin egemenlik hakkını kullanma konusunda değişik gerekçeler ile sahip olduğu tasarruflar bulunmaktadır. Sahildar devlet, yapmış olduğu çeşitli sınırlandırma anlaşmaları ile belirli deniz alanlarında hak ve yetkilerini kullanabilir ve bu yetkileri kullanım şekliyle uluslararası ticarete doğrudan ya da dolaylı olarak etkide bulunabilir. Bu anlamda bir kıyı devleti olarak Türkiye; Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz’de çeşitli sınırlandırma anlaşmalarına sahiptir ve bu vesileyle bulunduğu bölgede etkin bir rol oynama potansiyeline sahiptir.

Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de herhangi bir ülke ile deniz sınırı bulunmamaktadır. Türkiye’nin bu bölgedeki tek sınırlandırma antlaşması, Meis ile Anadolu sahilleri arasını kapsamaktadır. Meis ile ilgili olarak Türkiye ile İtalya arasında yapılmış 4 Ocak 1932 tarihli bir sözleşme bulunmaktadır. Daha sonra, Paris Barış Antlaşması ile Mentеше Adaları ve Meis İtalya’dan alınıp Yunanistan’a verilince Yunanistan İtalya’nın halefi olarak bu anlaşmaya taraf olmuştur. Türkiye’nin bu anlaşma haricinde Doğu Akdeniz’de sınırlandırma antlaşması bulunmamaktadır.

Ege Denizi’nde sınırlandırmayla ilgili en önemli konu başlığı karasuları sorunudur. Yunanistan’ın mevcut haliyle 6 mil olan karasuları sınırını 12 mile çıkarmak istemesi temeline dayanan bu soruna ilişkin Yunanistan’ın talepleri gerçekleştiği takdirde Ege Denizi’nde Türkiye için gerek ekonomik ve ticari, gerekse güvenlik ve askeri boyutlarda büyük kayıplara yol açabilecektir. Diğer taraftan bu durum sadece Türkiye’yi değil, Ege Denizi’ni kullanan tüm devletlerin gemilerini etkileyecektir. Ege Denizi’nde mevcut halde iki ana ulaştırma koridoru bulunmaktadır. Bu durum, Türk bayraklı ya da yabancı bayraklı tüm gemilere Yunan karasularından geçmeden, İzmir Limanı’na ya da Çanakkale’ye girme hakkı vermektedir. Yani mevcut konumuyla bu denizi kullanan tüm gemiler açık denizden serbestçe yararlanma hakkına sahiptirler. Ancak Yunanistan’ın karasularını 12 mile çıkarması durumunda şu anda açık deniz statüsünde bulunan alanlar, Yunanistan’ın egemenliğine girecek ve önceleri buralardan serbest geçiş yapan gemiler, tamamen Yunanistan’ın karasularını kullanmak zorunda kalmakla buradan ancak zararsız geçiş yapabileceklerdir. Böylelikle Ege Denizi’nde yargı ve idare yetkisi tamamen

Yunanistan'a geçecek ve seyir halindeki gemilerin bu alanlardaki hakları kısıtlanacaktır.

Ege'de Yunanistan'ın 12 mil karasuyu ilan ettiğini ve bunun uygulamaya geçirildiğini varsayıldığında, Ege'deki uluslararası suların %48,5'ten %20'lere gerileyeceği, Yunan karasularının %38,7'den %60'a çıkacağı, EGEAYDAK karasularının Türk karasularını geçeceği görülmektedir.

Karadeniz'de Rusya Federasyonu ile yapılan sınır anlaşmalarına ilişkin olarak ise Türkiye ile SSCB arasında 23 Haziran 1978 tarihinde imzalanmış olan kıta sahanlığı sınırlandırılması anlaşması, devletlerin ardıllığı ilkesinden hareketle, SSCB'nin 1991 yılında dağılmasından sonra Rusya Federasyonu için de geçerli olmuştur (R.G. 20 Ocak 1981, Sayı: 17226).³²⁷ 1973'te Rusya ve Türkiye arasında 12 mil üzerine kurulu, karşılıklı karasuları sınırları anlaşması imzalanmıştır.³²⁸

Karadeniz'de Ukrayna ile sınırlandırmaya ilişkin olarak ise Ukrayna, 25 Mart 1994'te Türkiye'ye yazdığı bir mektupla, uluslararası ve ulusal kurallara göre Karadeniz'de SSCB ile yapılan denizcilik sözleşmelerinin Türkiye ile ilgili olarak hala geçerli olduğunu belirtmiştir. Karşılıklılık temeline dayanarak genel uygulamada Türkiye 6 mil karasularına sahipken Karadeniz'de bu sınırı 12 mil olarak uygulamakta ve aynı zamanda kıta sahanlığı ile münhasır ekonomik bölgeye de sahip bulunmaktadır.

Karadeniz'de, komşu devlet Bulgaristan'la olan yan sınır konusunda, özellikle sınır çizgisinin başlangıç noktası üzerinde görüş birliği sağlanamaması nedeniyle, oldukça uzun bir süre anlaşmaya varılamamıştır. Nihayet sorun, 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanan anlaşma ile halledilerek, iki devlet arasındaki deniz yan sınırı eşit uzaklık yöntemi esas alınarak tespit edilmiştir. Gürcistan ile sınırlandırmaya

³²⁷ Pazarıcı H., "Uluslararası Hukuk", Turhan Kitabevi, 9.Baskı, Ankara, 2010, s.373.

³²⁸ İnan, Y., Gozen, M. "Turkey's Maritime Boundary Relations. Eastern Mediterranean", Ankara: Foreign Policy Institute, Edited by Mustafa Kibaroglu, 2009, s.169.

bakıldığında ise Karadeniz’de SSCB ile 17 Nisan 1973’te imzalanan ilk sınırlandırma antlaşmasının Gürcistan ile Türkiye arasında yürürlükte olduğu uygulamada kabul edilmiştir.³²⁹

5.3.2. Türkiye’nin Deniz Emniyetine İlişkin Boğazlarda ve Kıyılarda Aldığı Tedbirler

5.3.2.1. Türk Boğazlarından Geçen Gemilere İlişkin Genel Bilgiler

1936 yılında İstanbul Boğazından günde yalnız 17 gemi geçmekte iken, 2013 yılında İstanbul Boğazından geçen gemi sayısı 74.321’dir. Bu rakam günde ortalama 203 gemiye tekabül etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılından bu yana Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı yaklaşık 12 kat artmıştır.

İstanbul Boğazından geçen ticari gemiler dışında, boğazda iki yaka arasında sefer yapan şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, botlar, balıkçı tekneleri ve özel deniz araçları da boğaz trafiğini yoğunlaştırmaktadır.

Geçtiğimiz yıllar içerisinde sadece gemi trafiği artış kaydetmemiş, ayrıca teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları yükün niteliği değişmiştir. Türk Boğazlarından geçen gemilerin önemli bir kısmı zehirli, tehlikeli ve patlayıcı madde (ham petrol, amonyak, sıvılaştırılmış gaz, radyoaktif maddeler, tehlikeli atıklar gibi) taşımaktadır. Karadeniz’deki limanlara akan petrolün artışına paralel olarak, Türk Boğazlarından tehlikeli madde ve petrol taşıyan gemilerin sayısı her yıl artmaya devam etmektedir.

³²⁹ Özman A., “Deniz Hukuku 1”, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s.345.

Kısacası, bugün Türk Boğazları yoluyla, en çok petrolün taşındığı boru hattından daha fazla tehlikeli madde taşınmaktadır.³³⁰

Tablo 5. Türk Boğazlarında Tanker Trafikğine İlişkin İstatistikî Bilgiler³³¹

BOĞAZLARIMIZDAN GEÇEN TANKER İSTATİSTİKLERİ						
BÖLGESİ	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
YILI	GEÇEN TANKER SAYISI	GÜNLÜK GEÇEN TANKER ORTALAMASI	TANKERLERCE TAŞINAN TEHLİKELİ YÜK MİKTARI (MT)	GEÇEN TANKER SAYISI	GÜNLÜK GEÇEN TANKER ORTALAMASI	TANKERLERCE TAŞINAN TEHLİKELİ YÜK MİKTARI (MT)
2002	7.427	20	122.953.338	7.637	21	130.866.598
2003	8.107	22	134.603.741	8.114	22	145.154.920
2004	9.399	26	143.448.164	9.016	25	139.203.656
2005	10.027	27	143.567.196	8.813	24	148.951.376
2006	10.153	28	143.452.401	9.567	26	152.725.701
2007	10.054	28	143.939.433	9.271	25	149.320.062
2008	9.303	25	140.357.231	8.758	24	149.052.174
2009	9.299	25	144.659.744	9.567	26	152.105.494
2010	9.273	25	146.748.375	9.250	25	156.928.857
2011	9.113	25	138.496.245	8.828	24	156.327.711
2012	9.027	25	131.122.919	8.998	25	151.039.925
2013	9.006	25	134.443.952	9.299	25	149.088.094

İstanbul Boğazında tehlikeli yük taşıyan bir tankerin sebep olacağı bir kaza, Boğazın iki kıyısında yaşayan binlerce insanın hayatını tehlikeye atacağı gibi, şehrin tarihi dokusuna, çevredeki yaşam alanlarına ve çevreye telafisi çok zor zararlar verecektir.

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliği Türkiye için olduğu kadar Türk Boğazlarını kullanan tüm ülkeler için de önem taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye Türk Boğazlarına ilişkin aşağıda sıralanan yasal tedbirleri almıştır.

³³⁰ *ibid.*

³³¹ UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri

5.3.2.2. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Türk Boğazları; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı içine almakta olup, Türkiye Cumhuriyeti döneminde, Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin olarak kısa aralıklarla birbirini takip eden iki ayrı sözleşme yürürlüğe konulmuştur. Bunlardan birincisi; 1923 yılında Lozan Barış Konferansı sırasında kabul edilen ve sadece 13 yıl yürürlükte kalan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve ikincisi ise; bugün hala yürürlükte olan 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesidir. Günümüzde Türk Boğazlarına yönelik askeri, stratejik ve ekonomik kaygıların yanı sıra çevresel boyut da önem kazanmıştır. Ancak; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Türk Boğazlarında çevre ve ulaşım emniyetinin sağlanmasına yönelik düzenlemeler yer almamaktadır. Sözleşmede yer alan “geçiş serbestisi” ilkesi, ticaret gemilerinin, Türk makamlarına herhangi bir bildirim yapma zorunluluğu olmadan, kılavuz kaptan almaksızın, gündüz veya gece, boğazlardan serbestçe geçebileceklerini öngörmektedir. Geçiş rejimi bakımından Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine tabi olan Türk Boğazlarında, kıyı devleti sıfatı ile Türkiye'nin içsular rejimi uygulanacaktır.³³²

Türkiye boğazlarda karşı karşıya kaldığı sorunları azaltmaya, ulaşım, can, mal ve çevre emniyetini sağlamaya yönelik çeşitli önlemleri liman kanunu ve liman tüzükleri yoluyla öteden beri almakla birlikte, boğazlarda trafik ayırım düzeni getiren, geçiş yapan gemilerin ulaşım planı vermelerini öngören, büyük ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişini özel koşullara bağlayan, olağanüstü koşullarda gemilerin boğazlardan geçişini durdurmaya yönelik çeşitli hükümler öngören bir dizi önlem uygulamaya koymuştur. Bu önlemler aşağıda bahsedilmektedir.

³³² İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nın boyutları ve morfolojik özellikleri dikkate alındığında, Türk boğazlar sisteminin her üç boyutta da, Türkiye'nin kara ülkesi üzerinde sahip olduğu yetkilere ve kara ülkesinde geçerli olan statüye benzer şekilde işlem göreceği olan, içsular rejimine tabi olması gerektiği sonucuna varılacaktır. Bunun doğal sonucu olarak Türkiye'nin, boğazlar bölgesinde, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile öngörülen geçiş serbestisini kısıtlamamak koşuluyla, her türlü tedbiri alması mümkündür.

Boğazlarda can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek üzere, 1994 yılında “*Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük*” yürürlüğe konulmuştur. Ancak, Türk boğazlarının tümüne “*Trafik Ayrım Düzeni*” getiren ve boğazlardan geçiş yapacak gemilerin büyüklükleri ve taşıdıkları yükler bakımından belirli yükümlülükler altına alındığı bu düzenlemelere yönelik, çeşitli itirazlar söz konusu olmuştur.³³³ Bunun üzerine Türkiye 1994 Tüzüğünü gözden geçirerek, 1998 yılında “*Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*” başlıklı yeni bir tüzük kabul etme yoluna gitmiştir. Öte yandan, 1998 Tüzüğü’nün daha dikkatli uygulanması için ilgili birimlere yönelik olarak 2002 Ekim ayında bir iç uygulama talimatı çıkarılmış, sözkonusu talimat edinilen tecrübeler ışığında gözden geçirilerek 2006 yılında tekrar yayınlanmıştır. Gemilerin emniyetli bir şekilde geçiş yapmasını sağlamaya yönelik olarak boğazların belli kesimlerinde trafik ayırım düzeni uygulanması, hız sınırlamaları gibi çeşitli yasal tedbirler, 1982 yılında yürürlüğe giren İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği ile uygulanmaya başlanmış ise de, boğazların bütününe kapsayan uygulamalar, 1994-1998 Tüzükleri ile başlamıştır.³³⁴

Türkiye’nin 1994 ve 1998 Tüzüklerini uygulamaya başlamasıyla birlikte, boğaz trafiğinde kaydedilen iyileşme ve kaza sayısındaki azalma, söz konusu düzenlemelerin ne denli isabetli olduğunu ortaya koymaktadır.³³⁵

³³³ Söz konusu düzenleme özellikle Karadeniz’e kıyısı olan devletler ve Yunanistan tarafından şiddetli itirazlara konu olmuştur. Bu itirazların odaklandığı Tüzük hükümleri ise, ulaşım planı I ve II ile ilgili 7. ve 8. maddeler, büyük gemilere ilişkin 29. madde, nükleer güçle yürütülen ve nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemilerle ilgili 30. madde, kılavuz kaptan alma zorunluluğu ile ilgili 31. madde ve zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulmasına yönelik 24. maddedir (Özersay, 1999: 193-202).

³³⁴ Güneş Ş., Türk Boğazları, ODTÜ Gelişme Dergisi, 34 (Aralık), 2007, s. 217-250. Bkz. <http://kutuphane.dogus.edu.tr/makale/10109935/2007/cilt34/sayi2/M0007198.pdf>

³³⁵ 1994 Tüzüğü yürürlüğe girmeden önce meydana gelen kaza sayısı 1990 yılında 30, 1991 de 22, 1992 yılında 16 iken, 1994 Tüzüğünün yürürlüğe girmesi ile birlikte, 2 ye düşmüştür (Ünlü, 2002: 60).

5.3.2.3. Trafik Ayırım Şemaları

Türkiye'nin boğazlarda can, mal, seyir ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla yürürlüğe koyduğu bir diğer önlem, 1972 Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü (COLREG-72) 10/a madde hükmünün de bir gereği olarak, gemilerin geçişlerinde uymakla yükümlü olacakları trafik ayırım şemalarıdır (Traffic Separation Schemes-TSS). Türkiye, bu uygulamayı kendi iç hukuk kurallarına dayandırmış ve geçiş rejimi dışında Türk Boğazlarının, Türkiye'nin içsular rejimine tabi olduğu gerekçesine dayalı olarak hareket etmiştir.

Trafik Ayırım Şemalarının yürürlüğe girmesi bakımından karasuları rejimi ile transit geçiş rejimi arasında önemli farklılıklar söz konusudur. Bu şemalar transit geçiş rejimine tabi olan boğazlar bakımından IMO'nun onayını gerektirmekte iken (BMDHS md.41/4), karasuları rejimine tabi olan boğazlar bakımından herhangi bir onay gerektirmemekte, yalnızca IMO'nun tavsiyelerinin alınacağı belirtilmektedir. (BMDHS md. 22/1). IMO Genel Kurulu'nun karasularındaki trafik ayırım şemalarına ilişkin kararı da, bu bağlamdaki IMO kararlarının 'tavsiye' niteliğinde olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.³³⁶

23 Kasım 1995 tarihinde kabul edilmiş olan A(827)19 ile "*Türk Boğazlarında Trafik Ayırım Düzeni ve Rapor Sistemi*" IMO tarafından onaylanmıştır. 3497 sayılı Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğüne istinaden anılan bölgede seyir yapan gemiler için çift yönlü (COLREG Kural-10) trafik akışı uygulanmaktadır. Trafik Ayırım Düzeni içerisindeki trafik akışının kontrolü Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri tarafından yürütülmektedir. Yapılan kural ihlalleri Liman Başkanlıklarına iletilmekte ve 28453 sayılı "*Limanlar Yönetmeliği*"ne göre, 618 sayılı Kanun ile 4922 sayılı Kanun uyarınca idari yaptırım uygulanmaktadır.

³³⁶ Ünlü, N. (2002), The Legal Regime of the Turkish Straits, International Straits of the World, Volume 13, Mangone G.J. (ed.) Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 76. sayfa.

IMO'nün (IMO) Mayıs 1999'da yapılan Deniz Emniyeti Komitesi 71. Dönem Toplantısında, Türk Boğazlarında uygulanan trafik düzeninin etkin ve başarılı olduğu, seyir emniyetinin artmasına ve kazaların azalmasına katkıda bulunduğu teyit edilmiştir.³³⁷

5.3.2.4. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS)

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması ile bölgedeki deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazası risklerinin azaltılması amacıyla, “*Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)*” 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bununla birlikte, her iki Boğazın yanı sıra Marmara Denizi'nde devam eden trafik ayırım şeridindeki gemi trafiğinin izlenebilmesi amacıyla, 02 Temmuz 2008 tarihinde Marmara Denizi'nin 3 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGİ) (Armutlu TGİ, Bozcaada TGİ ve Şarköy TGİ) ilavesi sisteme dâhil edilmiştir. Marmara Denizi'nin ana sisteme entegre olmasıyla Marmara Denizi'ndeki Trafik Ayırım Düzeni içinde kalan alanın tamamı ve Bozcaada'nın Batı ve Güneybatı istikametinde kalan 20 deniz mili alan kapsanmıştır. Böylece Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar kesintisiz izleme imkânı sağlanmıştır.³³⁸

AB Müktesebatında, Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemleri (VTMIS)'ni kuran 2002/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi, AB ülkelerinin deniz alanlarındaki deniz trafiğini izleme mevzusunu düzenleyen temel AB Direktifidir. Bu Direktif 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifini feshetmiştir. Avrupa için radyo navigasyon sistemleri hakkındaki 25 Şubat 1992 tarihli 92/143/EEC sayılı Konsey Kararı bu konunun teknik boyutuyla ilgilidir. Bu kararla AB'de harmonize

³³⁷ Güneş Ş., Türk Boğazları, ODTÜ Gelişme Dergisi, 34 (Aralık), 2007, s. 217-250. Bkz. <http://kutuphane.dogus.edu.tr/makale/10109935/2007/cilt34/sayi2/M0007198.pdf>

³³⁸ UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Seyir Emniyeti Dairesi Başkanı Ömer Özcan ile görüşme ve edinilen bilgi notları.

bir navigasyon sistemi kurulması amaçlanmıştır. 2002/59/EC sayılı Direktif, deniz trafik izleme sistemi kurmanın deniz kazalarını ve kirliliğini önlemesi ve deniz çevresine, kıyılarına, ekonomisine, insan sağlığına yan etkilerinin asgari seviyeye indirilmesi için gerekli olduğunu ve etkin bir trafik yönetimin erken bildiri ve bilgiye bağlı olduğunu ifade etmektedir. Direktif aynı zamanda deniz trafiğinin izlenmesi ve bilgi sistemi konusunda Komisyon ve Üye Devletler arasında işbirliği ve ilgili kamu kuruluşları arasında uygun haberleşme hatları kurulmasının önemi üzerinde durmaktadır.

2002/59/EC sayılı Direktifi değiştiren 2009/17/EC sayılı Direktif ile Topluluk gemi trafik izleme ve bilgi sistemi kurulmakta ve sığınma limanları, SafeSeaNet ve Otomatik Tanımlama Sistemi ile ilgili yeni kurallar yürürlüğe koymaktadır.

AB Müktesebatına uyum sürecinde Türk mevzuatında, Gemi Trafik Hizmetleri konusunda 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Deniz Trafik Hizmetlerinin Kurulması ve Yönetilmesi hakkındaki Yönetmelik³³⁹ Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmelik, Topluluk gemi trafik izleme ve bilgi sistemleri hakkındaki 2002/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifini dayanak alarak hazırlanmıştır. Böylelikle AB müktesebatı ile uyum sağlanmıştır ancak, tam uyum 2002/59/EC sayılı Direktifi değiştiren 2009/17/EC sayılı Direktife göre söz konusu yönetmelikte değişiklik yapılarak sağlanabilecektir.³⁴⁰

³³⁹ Söz konusu yönetmelik Resmi Gazete ‘de yayımlanan 15/8/2012 tarih ve 28385 sayılı Yönetmelik ile değişikliğe uğramıştır.

³⁴⁰ Battal, K., Oehlenschlaeger J.P.Maritime Sector Strategy 2010-2015. 3 Haziran 2010.



Şekil 3. Dünyanın En Uzun GTH Alanı

5.3.2.5. Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

UDHB tarafından kurulum çalışmaları devam etmekte olan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi kapsamında, gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı İzmit, İzmir, İskenderun ve Mersin bölgelerinde seyir emniyetinin artırılması amacıyla Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri ile İdare bünyesinde Ankara’da tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) kurulması planlanmıştır. İzmit Körfezi GTH merkezi tamamlanmış olup, İzmir, İskenderun ve Mersin bölgelerindeki GTH alanları 2015 yılı itibariyle tamamlanacaktır.

Bölgesel GTH Sistemleri ile deniz trafik emniyeti ve verimliliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunması amacıyla gemilerle etkileşim içinde, gemi trafik

hareketlerinin izlenmesi, düzenlenmesi, organize edilmesi ve yönetilmesi ile bölgesel GTH alanlarının bir bölümü ya da tamamında bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetlerinden bir veya birkaçının sağlanması amaçlanmaktadır.

Bölgesel GTH Sistemleri 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden oluşmaktadır.

Ankara’da kurulacak olan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ile;

- Bölgesel GTH Merkezlerinde (İstanbul GTHM, Çanakkale GTHM, İzmit GTHM, İzmir GTHM, Mersin GTHM) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, AIS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması,
- Ülke genelindeki tüm limanların, daha verimli ve emniyetli kullanılabilmesi amacıyla bu limanlardaki gemi ve yük hareketlerinin (varış öncesi ilk bildirimlerinden, liman alanını terk edene kadar yapacakları tüm hareket ve operasyonların) izlenip takip edilebilmesi,
- Pilot olarak seçilen İzmit Körfezindeki petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi (SAR),
- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dâhil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri,
- Üst düzey yetkililerin, ülke resminin tamamını veya belirli bir kısmını görev mahallerinden izlemesi ve yönetmesi sağlanacaktır.

Liman Başkanlıkları, GTH’ler, Acenteler, Liman Tesisleri, Kılavuzluk Teşkilatları, Römorkör Teşkilatları gibi tüm kuruluşlar GTYM’ye veri gönderip, veri alacak ve birçok işlemlerini GTYM üzerinden gerçekleştireceklerdir.

Bununla birlikte, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı gibi kurumlar ise ihtiyaç duyacakları konularla ilgili GTYM'ye veri gönderip, veri alabilecekler ve GTYM üzerinden işlem yapabileceklerdir.

Sistemin elektrik, elektronik donanımı ve yazılımının Fabrika Kabul Testleri (FAT) tamamlanmış olup, sistem kapsamındaki cihazların ülkemize sevkiyatı tamamlanmıştır. Projenin İnşaat Altyapı Çalışmaları tamamlanmıştır.

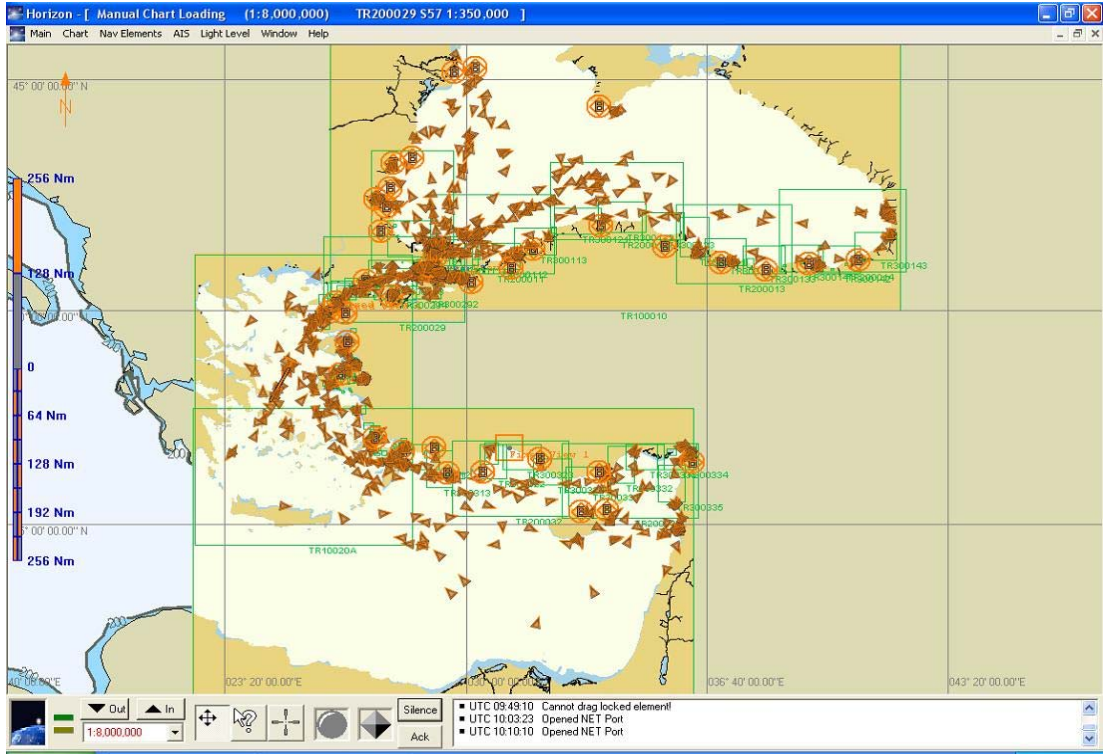
GTYM veritabanı, iyi tanımlanmış arayüzler (well defined interface) ve açık mimari esasına göre kurulmuş yapısı ile harici sistemlerden gelen bilgileri alacak ve harici sistemlere bilgi aktaracak şekilde tasarlanmıştır. Bu maksatla sistem;

- Harici mesajları alabilecek/mesaj üretebilecek,
- İşleyebilecek,
- Kayıt edebilecek,
- Yeni mesajlar eklenebilecek,
- Diğer veritabanı tabloları ile ilişkilendirebilecektir.

5.3.2.6. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)

UDHB tarafından ülkemiz kıyılarında seyir yapan gemilere ilişkin AIS bilgilerini elde edebilmek ve bu gemilerin takibini yapabilmek amacıyla, 9 Temmuz 2007 tarihinde AIS Projesi tamamlanmış ve proje kapsamında kıyılarımızda toplam 27 adet AIS baz istasyonu kurulmuş olup, kıyılarımızda seyir yapan ve AIS kapsama alanı içerisine giren gemilerin otomatik olarak gönderdikleri AIS bilgileri ile bu gemilerin kıyıda takibi mümkün hale gelmiştir.

AIS'in seyir emniyetine sağladığı olumlu katkının yanında, 8.000 km'den fazla kıyı şeridinde sahip olan ülkemiz sahillerinin ulusal ve uluslararası yükümlülükler çerçevesinde etkin bir şekilde takip edilebilmesi için bu sistem teknolojik olarak günümüz koşullarında en iyi çözüm olarak değerlendirilmektedir. AIS sisteminin teknik özellikleri Resolution 1371'de ITU tarafından tespit edilmiş olup, bu sirkülerde söz konusu sisteme ilişkin tüm teknik detaylar açık bir şekilde verilmiştir.



Şekil 4. AIS Kapsama Alanı

AIS ile Görüntülenen Bilgiler

Statik Bilgiler: MMSI numarası, IMO numarası, Geminin adı ve çağrı adı, Geminin tipi, Geminin uzunluğu ve genişliği, Geminin tonajı, Gemideki AIS terminalinin anten konumu

Dinamik Bilgiler: Geminin konumu, Zaman, Yere göre rotası (hakiki rota), Yere göre hızı, Nispi rotası, Durumu (seyirde, demir atmış, vb.), Dönüş oranı

Seyir ile İlgili Bilgiler: Geminin draftı, Taşıdığı Yük, Gittiği Liman ve ETA'sı (limana tahmini varış zamanı), Gemilerin Gerekli Görebilecekleri Diğer Bilgileri; Geminin seyre başladığı liman, Geminin gittiği liman, Geminin seyre çıktığı zaman, Gemi demir attıysa demirlendiği konumu, Demirleme amacı, Gerekli diğer bilgiler

AIS sayesinde gemi ile sahil istasyonları arasında text mesajlarının iletimi de mümkündür. Bu sayede resmi ve özel içerikli mesajların mevcut sistem altyapısı kullanılarak gönderilip alınabilmesi mümkündür.

AIS ile ilgili en önemli hususlardan biri de, geminin herhangi bir acil duruma düşmesi durumunda (yangın, çatışma, karaya oturma, kaza vb.) bunu ivedilikle sahildeki istasyonlara bildirebilmesi ve sahildeki istasyonlar tarafından da geminin mevkisi bilindiğinden çok kısa sürede olaya müdahale edilebilmesidir.

AIS, sahildeki altyapısı açısından açık bir mimariye sahip olup, Network teknolojileri sayesinde toplanan bilgilerin belirli yetkiler çerçevesinde istenilen kurum ve kuruluşlarla gerektiğinde sivil firmalara aktarılma olanağı bulunmaktadır. Bu özelliği nedeniyle AIS'den ticari olarak da yararlanılması ve gelir elde edilmesi mümkündür.

Sonuç olarak, standartları ve gemilere tesis edilmesiyle ilgili faaliyet takvimi Türkiye'nin de üyesi olduğu IMO tarafından karara bağlanan AIS, teknik açıdan denizcilik sektöründe ülkemizde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar ile sivil firmaların ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde tasarlanmış bir sistemdir.

Denize kıyısı olan ülkemizin çevre denizlerde ve boğaz, iç sular gibi dar sularda seyir halinde bulunan gemileri sorgulamada, bu gemilerin kimlikleri, hızları, pozisyonları vb. bilgilerini otomatik olarak almada kullanabilecekleri AIS'nin, ülke güvenliği açısından ilgili kurum ve kuruluşlarca etkin şekilde kullanılması mümkündür. Özellikle denizlerdeki arama kurtarma faaliyetleri, kaçakçılıkla mücadele, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi görev ve faaliyetlerini etkin ve ekonomik

bir şekilde yürütebilmesi açısından denizdeki sivil gemilerin gerçek zamanlı olarak takip edilmesi zaruri bir ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir. AIS ile;

- ✓ Ülkemiz kıyılarının daha güvenli ve seyir açısından daha emniyetli olması,
- ✓ Deniz kazalarının önlenmesi ve deniz kazalarına acil müdahaleye katkıda bulunulabilmesi,
- ✓ Arama ve Kurtarma faaliyetlerinde daha etkin olunabilmesi,
- ✓ Kaçakçılık ve yasadışı göçün önlenmesi,
- ✓ Balıkçılık faaliyetlerinin kontrol altına alınabilmesi,

gibi birçok amaca ulaşım sağlanmıştır.

AIS Klas-B CS

Türkiye kıyılarında seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla oluşturulan AIS'nin sağladığı tüm imkânlardan azami ölçüde faydalanılması en önemli amaçlar arasında yer almaktadır. Bu sistem ile AIS cihazı takılı olan tüm gemileri ve deniz araçlarını izleme imkânı elde edilebilmektedir. SOLAS'a tabi olmayan gemi ve deniz araçlarının da takip edilmesi gerektiği IMO toplantılarında gündeme getirilmekte, ancak IMO tarafından bu gemilere zorunlu kural getirilemediğinden, bu konuda üye devletlerin kendileri düzenlemeler yapmaktadırlar. Yine, AB tarafından balıkçı gemilerinin uydudan takibine yönelik 2244/2003 sayılı direktifle düzenlemeler yapılmış, uydudan takibin çok pahalı olması nedeniyle 15 metre ve üzeri balıkçı gemilerinin de AIS cihazını bulundurmaları yönünde çalışmalar başlatılmıştır. SOLAS kapsamındaki gemiler tarafından kullanılan AIS Klas-A cihazı ile birlikte özellikleri biraz daha daraltılmış olan ve SOLAS kapsamı dışındaki gemiler tarafından kullanılacak olan AIS Klas-B cihazı üretim ve standardizasyon çalışmaları uluslararası anlamda başlatılmıştır. Türkiye'de AIS Klas-B cihazının üretimini teşvik etmek amacıyla, mülga Denizcilik Müsteşarlığı ve Telekomünikasyon Kurumu tarafından 2005 yılında çalışmalara

başlanılmış ve halihazırda üç yerli firma tarafından, ulusal ek fonksiyonları da içeren AIS Klas-B CS cihazının üretim çalışmaları tamamlanmıştır. AIS Klas-B CS cihazının hangi tip ve boydaki gemilere takılacağını ve sağlaması gereken özelliklere ilişkin usul ve esasları düzenleyen tebliğ 11/09/2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5.3.2.7. Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi (LRIT) Sistemi

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de yaşanan terör eylemleri sonrasında deniz güvenliği dünya denizcilik sektörünün en öncelikli konularından biri haline gelmiştir. AIS’in kıyıdan itibaren belirli bir bölgede seyreden gemilerin izlenmesine imkân vermesi üzerine IMO’da başlatılan çalışmalarda, gemilerin daha uzak mesafelerde de (AIS kapsamı dışında) izlenmesinin gerekliliği kabul edilmiştir. Ayrıca, teröristlerin deniz yoluyla yapılan taşımacılığı hedef alması nedeniyle IMO tarafından “Uzak Mesafelerde Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking - LRIT)” oluşturulmuştur.

Gemilerin uydular aracılığıyla uzak mesafelerde izlenebilmesi için planlanan bu sisteme yönelik, COMSAR Alt Komitesi tarafından geliştirilen LRIT performans standartları ve işlevsel gereklilikler tamamlanarak, IMO’nun Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)’nin 81. Dönem Toplantısında LRIT Sistemi kabul edilmiştir. Böylece uluslararası sefer yapan aşağıdaki gemiler izlenebilmektedir:

- ✓ Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dâhil yolcu gemileri
- ✓ Yüksek-hızlı tekneler dâhil 300 GT ve üstü yük gemileri
- ✓ Mobil Açık deniz sondaj birimleri

IMO üyesi ülkeler güvenlik ve IMO tarafından üzerinde mutabık kalınan diğer konulara yönelik olarak gemilere ilişkin uzak mesafelerde tanımlama ve izleme bilgisini alabilecek olup, ülkelerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumlulukları tanımlanmıştır.

LRIT sayesinde ülkeler, IMO tarafından belirlenmiş kurallar çevresinde;

- ✓ Bayrağını taşıyan gemileri
- ✓ Limanına giren ve çıkan gemileri
- ✓ Kıyısından 1000 mile kadar mesafeden geçen gemileri
- ✓ Arama kurtarma maksadıyla gemi veya gemileri

sorgulayabilmektedir.

LRIT Sistemi INMARSAT Uyduları kullanılarak faaliyet göstermekte olup, talep edilen LRIT bilgilerinin maliyeti tamamen bilgiyi talep eden taraf devletlerce karşılanmakta ve gemilere herhangi bir maliyet getirilmemektedir. Taraf devletlerin Arama ve Kurtarma Hizmetlerini sunan birimleri, LRIT bilgisini Arama ve Kurtarma amaçlı olarak ücret ödemedi alabilmektedir.

LRIT Çalışma Prensipleri

Her İdare kendi bayrağı altında bulunan gemilerin LRIT bilgisini verecekleri LRIT Veri Merkezinin (NDC-National Data Centre) seçimine karar verecektir. Her idare kendi bayrağı altında bulunan ve LRIT bilgisi vermek üzere belirlenmiş gemilere ilişkin aşağıdaki bilgileri seçtiği LRIT Veri Merkezine bildirmekte ve bu bilgileri güncel olarak tutmaktadır.

- ✓ Gemi adı
- ✓ IMO numarası
- ✓ Çağrı işareti ve
- ✓ MMSI numarası

Gemiler sadece İdareleri tarafından belirlenen LRIT Veri Merkezine LRIT bilgisini göndermektedir.

SOLAS Bölüm V, Kural 19/1 gereği; uluslararası sefer yapan 300 GT ve üzerindeki tüm yük gemileri, yolcu gemileri, yüksek hızlı tekneler ile açık deniz sondaj birimleri LRIT ile donatılmakla yükümlüdür. Bu kapsamda, 31 Aralık 2008 tarihinden sonra inşa edilen gemiler bu sisteme doğrudan, 31 Aralık 2008 tarihinden önce inşa edilen gemiler ise 01 Temmuz 2009 tarihinden sonraki ilk radyo sörveyine kadar aşamalı olarak bu sisteme uyum sağlamakla yükümlü kılınmışlardır.

LRIT'nin Türkiye'deki Uygulaması

LRIT Sistemi projesinde, küresel olarak 30.09.2009 tarihi itibariyle veri paylaşımına başlanmıştır. Türkiye'nin Ulusal LRIT Veri Merkezi, mülga Denizcilik Müsteşarlığı adına ve koordinesinde TÜRKSAT A.Ş. tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün fiziksel ortamında kurulmuştur. Bu kapsamda, bahse konu sistem üzerinden takip edilecek olan Türk bayraklı gemilere LRIT uyum testi yapacak firmalar, adı geçen Müsteşarlık tarafından yetkilendirilmiş olup, sayıları 600 civarındaki Türk bayraklı gemilerin tamamının testleri tamamlanmış ve bu gemiler belgelendirilmiştir.

Türkiye'nin Ulusal LRIT Veri Merkezi, IMO tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08/03/2010 tarihi itibariyle başarıyla geçmiştir.

LRIT sistemi ile Türk Bayraklı gemilerin dünyanın her yerinde takibi, yabancı bayraklı gemilerin ise kıyılarımızdan 1.000 deniz miline kadar takibi mümkün hale gelmiştir.

5.3.2.8. Seyir Yardımcıları

Deniz emniyetine ilişkin önemli hususlardan biri de seyir yardımcılarıdır. Seyir Yardımcılarına ilişkin ulusal mevzuattaki düzenleme; 25.05.2009 tarih ve 27238 sayılı “*Seyir Yardımcıları Hakkındaki Yönetmelik*”tir. Yönetmeliğin amacı, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında, iç sularında veya kıyılarında kurulu ya da kurulacak seyir yardımcılarının kurulumu, işletimi ve denetimiyle kurulum ihtiyacına ilişkin usul ve esasları, görev, yetki ve sorumlulukları belirlemektedir.³⁴¹

Karaya yakın yapılan seyirlerde ya da radar yardımıyla kullanılabilen seyir yardımcıları sayesinde kıyı sularında seyir haritaları kullanılarak, hiçbir elektronik sisteme ihtiyaç duyulmadan emniyetli bir şekilde seyir yapmak mümkündür. Seyir yardımcıları; seyir fenerleri, şamandıralar ve transitlerden oluşmaktadır. Seyir yardımcılarının ortak amacı; gemilerin emniyetli bir şekilde seyir yapmasını sağlamaktır.

Türkiye kıyılarında değişik tip ve özelliklerde 459 deniz feneri olmak üzere 564 seyir yardımcısı bulunmaktadır. Türk karasuları dâhilindeki fenerlerin, şamandıraların ve diğer seyir yardımcılarının inşa, bakım, onarım ve idame sorumluluğu Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne aittir. Bunlar dışında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi sorumluluğunda olan bazı şamandıralar da mevcuttur. Bu şamandıralar genellikle

³⁴¹ Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/05/20090525-3.htm>

askeri gemilerin bağlanması amacıyla koylara ve körfezlere konulmuştur. Asıl amaçları, seyir emniyeti ve düzenlemesi değildir.

5.3.2.9. Yerel Deniz Trafiği Rehberleri

İstanbul, İzmir ve Çanakkale Liman Başkanlıkları idari sınırları içerisinde seyir emniyetini ve deniz güvenliğini artırmak amacıyla, bu bölgede yer alan yerel deniz trafiğinin düzenlenmesi, yerel deniz trafiği kapsamında yer alan deniz araçlarının ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde; manevra, seyir, can, mal ve çevre emniyetine ilişkin uyacakları kuralların belirlenmesi ve bu araçları kullananların bilgilendirilmeleri ve eğitilmelerini sağlamak amacıyla yerel deniz trafiği rehberleri hazırlanmıştır.³⁴²

5.3.3. Türkiye'nin Kıyı Devleti Olarak Deniz Emniyetine İlişkin Aldığı Diğer Tedbirler

5.3.3.1. Deniz Kazalarını İnceleme

Deniz kazalarını inceleme konusu hem bayrak devletinin hem de kıyı devletinin görevleri arasındadır. Bu konu üçüncü bölümde detaylı olarak incelenmiştir.

³⁴² UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Seyir Emniyeti Dairesi Başkanı Ömer Özcan ile görüşme ve edinilen bilgi notları.

26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin 29. maddesi gereğince *Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu* kurulmuştur. 2013 yılında yürürlüğe giren Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliğinde, her bir ulaştırma türüne ilişkin kaza araştırma ve inceleme usul ve esaslarını düzenleyen özel yönetmeliklerden bahisle, kaza araştırma ve incelemeleri için Kurul’da görevlendirilecek uzmanların nitelikleri, bu uzmanların görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma usul ve esaslarının yanı sıra düzenleyecekleri raporlara ilişkin kriterlerin bu özel yönetmeliklerde düzenleneceği ifade edilmektedir.

2005 yılında yürürlüğe giren “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik” günümüz ihtiyaçlarına cevap veremediğinden ve güncellenmesi gerektiğinden “Deniz Kazalarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği”nin 2014 yılında yürürlüğe girmesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

5.3.3.2. Arama-Kurtarma Faaliyetleri

Arama Kurtarma faaliyetlerine ilişkin uluslararası mevzuatta yer alan düzenleme; 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi’dir (SAR 1979 Sözleşmesi). Türkiye’nin de aralarında bulunduğu 51 devletin iştirakiyle 9-27 Nisan 1979 tarihleri arasında Hamburg’da toplanan konferans sonucunda kabul edilmiş ve daha sonra söz konusu Sözleşme 1 Kasım 1979 ile 31 Ekim 1980 tarihleri arasında IMO merkezinde devletlerin imzasına açılmıştır.

Bahsekonu Sözleşmenin amacı; dünya denizlerinde tehlike içinde bulunan kişilere yardım, çeşitli bölgelerdeki arama ve kurtarma örgütleri ile denizde arama ve kurtarma çalışmalarına katılanlar arasında işbirliği ve koordinasyonun sağlanmasıdır. Sözleşme, denizde tehlike içindeki kişilere yardım edilmesini ve her kıyı devleti tarafından kıyı gözetleme, arama ve kurtarma hizmetleri için yeterli ve etkili

düzenlemeler tesis edilmesini, bu hizmetlerin geliştirilmesini, desteklenmesini ve işbirliğini öngörmektedir.

20.03.1985 tarihli ve 3171 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi'nin onaylanması, 22.01.1986 tarihinde Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmış olup, 24.03.1986 tarihli ve 19057 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.³⁴³

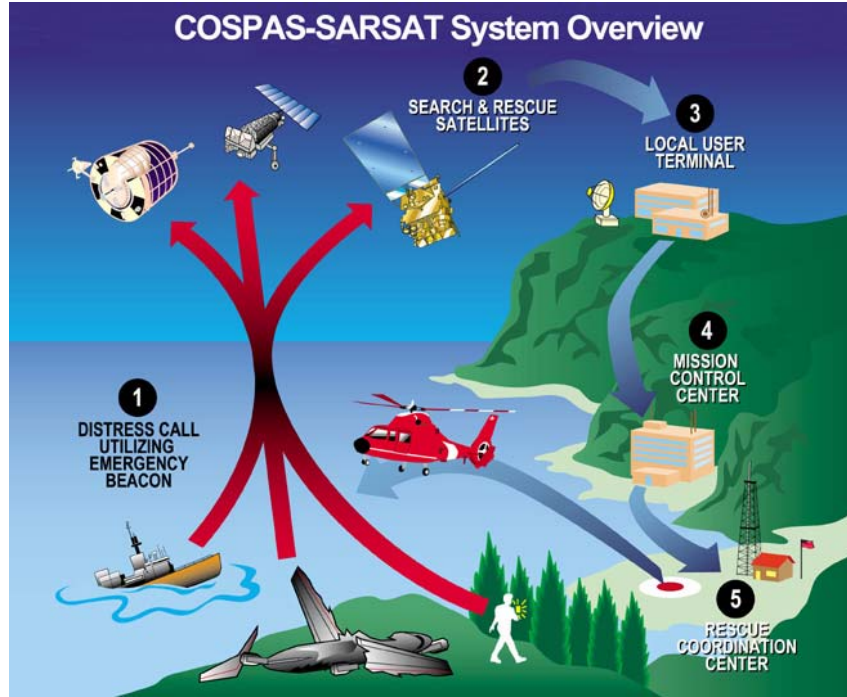
Ulusal mevzuatta yer alan düzenlemeler ise; 12.12.2001 tarih ve 24611 sayılı Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği ve 11.07.2002 Tarih ve 24812 Sayılı Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ'dir. UDHB Deniz ve İşsular Düzenleme Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM), dünya denizciliğindeki gelişmeler paralelinde son derece modern cihazlar ve eğitimli personelle donatılarak ülkemiz Arama Kurtarma sorumluluk sahasında kazaya uğrayan kişilerin hayatlarının kurtarılmasına yönelik tüm Arama Kurtarma faaliyetlerini kesintisiz olarak en üst düzeyde koordine etmekle birlikte, dünyanın her yerinde tehlike altında olan Türk Bayraklı veya Türk vatandaşı bulunan deniz/hava araçları ile irtibat kurarak o bölgedeki Arama Kurtarma birimini harekete geçirmektedir. Ayrıca gemilerden gelecek sağlık yardım talepleri, T.C. Sağlık Bakanlığı, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Tele Sağlık Merkezi Baştabipliği'ne bildirilmektedir.

Bu çerçevede Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezince yürütülen Arama ve Kurtarma faaliyetlerinde kullanılan sistemler; COSPAS-SARSAT Sistemi (Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi), Uydu Haberleşme Sistemleri, AIS, Orta İrtifalı Kutupsal Yörüngeli Uyduların Kullanıldığı Arama Kurtarma Sistemidir (Medium Earth Orbiting Search and Rescue Satellite System-MEOSAR).

³⁴³ <http://www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0509.pdf>

Cospas-Sarsat Sistemi

COSPAS-SARSAT (COSPAS: *Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov- Space System for the Search of Vessels in Distress – SARSAT: Search And Rescue Satellite Aided Tracking*) sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 406 MHz frekansı üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları noktanın COSPAS ve SARSAT uyduları aracılığıyla tespit edilmesini ve gerekli arama kurtarma işleminin bir an önce başlatılmasını sağlayan uluslararası bir sistemdir. Tehlikeli bir durum içerisinde bulunan gemi, uçak veya şahısların, kimlik ve yer tespitinin vakit kaybetmeksizin yapılabilmesi ve çok daha kısa sürede arama kurtarma operasyonunun gerçekleştirilebilmesini sağlamak için dünyada kullanılmakta olan Cospas-Sarsat sistemine Türkiye 11 Haziran 2005 tarihi itibari ile Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke (Ground Segment Provider) olarak dâhil olmuştur.



Şekil 5.Cospas-Sarsat Sisteminin İşleyişi

Uydu Haberleşme Sistemleri

Telefon, teleks, faks, e-posta gibi hizmetleri uydu teknolojisi kullanılarak şehir/ülke iletişim hatlarında meydana gelebilecek bir arızadan etkilenmemek ve dünyanın neresinde olursa olsun Türk Bayraklı gemilerle daha etkin haberleşmenin sağlanabilmesi amacıyla, mevcut olan kara teleksi yanında Aralık 2004’de Inmarsat-C sistemi, Uydu telefonu (M4Gan) kurularak kullanılmaya başlanmıştır.

Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)

9 Temmuz 2007 tarihinde kurulumu tamamlanan AIS ile gemi-gemi ve gemi-sahil istasyonu arasında, gemilere ilişkin bilgilerin otomatik olarak karşılıklı iletişimi sağlanmakta, seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla Türkiye kıyılarında seyreden gemilerin anlık izlenmesine olanak sağlanmaktadır. Aynı zamanda arama kurtarma operasyonlarında etkin saha yönetimi ve geçmişe yönelik sorgulama imkânı da sağlanmaktadır.

MEOSAR Sistemi

Mevcut Cospas-Sarsat Sisteminin geliştirilmesi, modernize edilmesi, çok daha hızlı ve güvenilir tespitte bulunulması, Türkiye’nin uluslararası alandaki prestijinin artırılması ve geleceğe yönelik çıkarların korunması amacıyla, MEOSAR sisteminin Türkiye’de kurulumu Ağustos 2010 içerisinde tamamlanmıştır. MEOSAR Sisteminin tam devreye girmesiyle birlikte; tüm dünya 24 saat boyunca kapsama altında olacak, dünya üzerindeki herhangi bir nokta aynı anda birden fazla uydu tarafından görülebilecek, tek bir sinyalde bile konum tespiti yapılabilecek ve hareket halindeki bir bükünün tespiti ve takibi mümkün olacaktır.

Türkiye, bu sistemi kuran 6. ülke konumundadır. Daha önce kurulumu yapmış olan Kanada ve İngiltere ile veri alış verişinde bulunmaktadır.³⁴⁴

5.3.4. Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunmasına İlişkin Uluslararası Kurallar ve Ulusal Mevzuat

5.3.4.1. Uluslararası Kurallar

1. Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi-MARPOL 73/78

MARPOL 73/78; gemilerden kaynaklanan operasyonel deniz kirliliğini önlemeyi amaçlayan toplam 6 ekten oluşan, üst düzey teknik bilgi içeren bir uluslararası sözleşmedir.

Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, IMO tarafından 8 Ekim - 2 Kasım tarihlerindeki toplantıda Deniz Kirliliği hakkındaki Uluslararası Konferansta kabul edilmiştir. Protokol I (Zararlı Maddelerden kaynaklı kazaların rapor edilmesi ile ilişkili hükümler) ve II (Tahkim) aynı konferansta kabul edilmiştir. Bu Sözleşme sonradan IMO tarafından 6 - 17 Şubat tarihlerindeki toplantıda Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Konferansta (TSPK Konferansı) kabul edilen onunla ilgili 1978 protokolü ile tadil edilmiştir. 1978 Protokolü ile tadil edilen sözleşme "MARPOL 73/78" olarak bilinmektedir.

MARPOL 73/78 sözleşmesi; Bütün üye ülkeleri, üye ülkelerin bayrağını çekmiş gemileri ve üye ülkelerin karasularında sefer yapan diğer gemileri kapsar.

³⁴⁴ Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinden edinilen bilgi notlarından derlenmiştir.

Ancak, savaş gemilerini ve yalnızca hükümet adına ticari olmadan çalışan gemileri kapsamaz.

MARPOL 73/78; aşağıda sıralanan Protokol ve Eklerden oluşmaktadır:

- Protokol I (Zararlı Maddeler içeren kazaların raporlanması)
- Protokol II (Arabuluculuk)
- Protokol III (Hava Kirliliği konusundaki Ek VI'nın eklenmesi)
- Ek I (Petrol Kirliliği)
- Ek II (Zararlı Sıvı Dökme Yükler)
- Ek III (Paketli Taşınan Zararlı Maddeler)
- Ek IV (Lağım Suyu)
- Ek V (Katı Çöp)
- Ek VI (Hava Kirliliği)

Türkiye, 24 Haziran 1990 tarihinde MARPOL 73/78 ile; Ek I (Petrol Kirliliği), Ek II (Zararlı Sıvı Dökme Yükler), Ek V (Katı Çöp)'e taraf olmuştur. Haziran 2013 tarihi itibarıyla Ek III (Zararlı Sıvı Dökme Yükler), Ek IV (Pis Su Kirliliği), Ek VI (Hava Kirliliği)'ya taraf olmuştur (Ek VI 4 Şubat 2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir).

Ek I - Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar

150 GT'den büyük tanker ve 400 GT'den büyük bütün gemileri kapsamaktadır. Ek I kapsamında Petrol ve bütün petrol çeşitleri denizler için kirletici kapsamına alınmıştır. Gemilerin onaylanmış sintine filtreleme, depolama ve atık verme sistemlerine sahip olmalarını, 20,000 dwt'ten büyük ham petrol tankerlerinin hampetrol yıkama sistemi (COW) ve ayrılmış balast tankları (SBT) ile donatılmış olmasını, petrol tankerlerinin çift cidarlı olmalarını hükme bağlamıştır. Ayrıca liman

devletlerinin limanlarında, petrol terminallerinde ve tersanelerinde uygun atık alım tesisleri bulundurmalarını zorunlu kılmıştır.

Ek II - Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü İçin Kurallar

Tanklarında bir veya daha fazla zehirli sıvı madde taşıyan tüm gemilere uygulanmaktadır. Her gemi özel pompalama ve tank yıkama sistemlerine sahip olmak ve liman devletlerinin limanlarda uygun atık alım tesisleri bulundurmaları zorunlu hale getirilmiştir.

Ek III - Denizde Ambalajlı Halde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar

IMDG kodunda (International Maritime Dangerous Goods Code) belirtilen kirleticiler (Marine Pollutants) kapsamında hazırlanmış bir ektir. Paketleme, İşaretleme ve etiketleme, Dokümantasyon, İstif, Miktar sınırlandırmaları, Haberleşme gibi düzenlemeler getirmektedir.

Paketlenmiş halde zararlı maddeleri taşıyan bütün gemileri kapsar, paketleme ile çevreye verilecek zararın en aza indirilmesi amaçlanmaktadır. Paketlerde zararlı maddelerle aynı prosedüre tabi tutulmaktadır. Yükün insana ve çevreye bir tehdit oluşturmadan taşınması için güvenli istiflenmesini öngörmektedir.

Ek IV - Gemilerden Çıkan Pis sular ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar

400 GRT altında, 15 kişi veya daha az kişi taşıyan gemiler hariç bütün gemilere uygulanmaktadır. Tuvalet, revir, hastane ve canlı hayvan mahallinden gelen atıkları kapsamaktadır. Gemilerin atık suları için 3 ayrı sistem bulundurma seçeneği vardır. Bunlar; (1) İdare tarafından onaylanmış bir atık su arıtma cihazı, (2) İdare

tarafından onaylanmış bir atık su temizleme ve dezenfekte etme cihazı, (3) Kapasitesi idare tarafından onaylanmış bir depolama tankıdır.

Liman devletlerinin limanlarında uygun atık alım tesisleri bulundurmaları yükümlülüğü bulunmaktadır.

Ek V - Gemi Çöpleri ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar

Bütün gemilere uygulanmaktadır. Taze balık parçaları dışında bütün evsel atıklar çöp kapsamına alınmıştır. Liman devletlerinin limanlarında uygun atık alım tesisleri bulundurmaları yükümlülüğü bulunmaktadır.

Ek VI - Gemilerden Hava Kirlenmesinin Önlenmesi için Kurallar

Gemi kaynaklı hava kirliliği ve sera gazlarıyla mücadeleyle yönelik önlemler MARPOL Ek VI kapsamında düzenlenmektedir.

Tablo 6. Gemi Kaynaklı Emisyonlar

Gemi Kaynaklı Emisyonlar	
MARPOL EK VI Kapsamında Olanlar	SO _x – Kükürt Oksitler NO _x - Azot oksitler CFC- Kloroflorokarbonlar Halonlar VOC-Uçucu Organik Bileşenler CO ₂ - Karbondioksit

2. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme (OPRC)

Petrol kirliliğine hazırlıklı olma ve müdahaleye ilişkin ülkelerin bu hususta hazır bulunmalarını ve diğer ülkelerle işbirliği yapmasını amaçlamaktadır. 1990 Tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve Eklerine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (17.06.2003 tarih ve 25141 sayılı Resmi Gazete) ile taraf olunmuş ve yürürlüktedir.

Türkiye’de bu Sözleşme hususunda yetkili kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’dır.

3. 2000 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü (OPRC-HNS)

Petrol kirliliğine hazırlıklı olma ve müdahaleye ilişkin ülkelerin bu hususta hazır bulunmalarını ve diğer ülkelerle işbirliği yapmasını amaçlayan OPRC Sözleşmesi’ne kimyasal maddelerden kaynaklı kirlenmeye de hazırlıklı olma ve işbirliği hususunda ek protokoldür. (Yürürlük Tarihi: 12.12.2013) Türkiye’de bu Sözleşme hususunda yetkili kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’dır.

4. Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi)

Taraf devletler, Akdeniz sahasının gemilerden ve uçaklardan vaki olan boşaltma sonucu kirlenmesinin önlenmesi ve azaltılması için bütün uygun tedbirleri alacaklardır. Türkiye’de bu Sözleşme hususunda yetkili kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’dır.

5. *Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)*

Ülkelerin ortak stratejiler belirleyerek, Karadeniz'de kirlilik ve ekosistemin bozulması ile mücadele etmeyi, biyoçeşitlilik kaybını önlemeyi ve ortak proje ve faaliyetler gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Türkiye'de bu Sözleşme hususunda yetkili kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'dır.

6. *Balast Suyu Sözleşmesi*

Gemiler tarafından taşınan istilacı türler uluslararası denizciliğin en önemli sorunlarından biridir. Bu problem IMO tarafından ilk olarak 1988 yılında gündeme getirilmiştir. O tarihten itibaren bu konuda büyük ilerleme kaydedilerek, "Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme" (Balast 2004 Sözleşmesi) 13 Şubat 2004 tarihinde kabul edilmiştir. İstilacı türlerin oluşturduğu problem son yıllarda artan deniz taşımacılığı ve ticareti ile yakından ilgilidir. Dünyanın birçok yerinde etkisi mahvedici olmuştur. Yapılan çalışmalar biyo istilanın alarm verecek ölçüde artmaya devam ettiğini ve her gün yeni bir yerde istilanın yaşandığını göstermektedir.

Söz konusu sözleşme dünya ticaret filosunun %35'ine sahip 30 ülke tarafından imzalandıktan 12 ay sonra yürürlüğe girecek olup, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren gemilerin yapım yılı ve balast kapasitesine göre belirlenmiş bir takvim kapsamında balast arıtım cihazlarını takmış ve gerekli sertifikasyon sürecini tamamlamış olması gerekecektir.

Özellikle, Türkiye kıyıları maruz kaldığı yoğun deniz trafiğinden dolayı dünyadaki en hassas kıyılardan biridir. Türkiye kıyılarına yılda 23 milyon ton balast suyu taşınmakta olup, şimdiye kadar 19 istilacı türün gemiler ile Türk denizlerine taşındığı tespit edilmiştir. Bunlardan özellikle 2000 yılında Kuzey Atlantik'ten Karadeniz'e taşınan bir jelimsi türü olan Mnemiopsis Leidyii'nin zooplanktonların

%50'sini tüketmesi sonucu zooplanktonla beslenen hamsi balığının stoklarında büyük bir düşüş yaşatması en önemli örnektir. Bu türün Türkiye kıyılarındaki balıkçılığa verdiği zararın yüzlerce milyon dolar olduğu tahmin edilmektedir.

Bu çerçevede, Türk liman ve deniz alanlarına uluslararası gemi trafiği ile taşınan balast sularının tahmini miktarları ve orijinleri belirlenmiş olup, mevcut gemi trafiği ile deniz alanlarımıza taşınma riski olan zararlı sucul organizma ve patojenlerin olası etkileri belirlenmiştir.

- Türk Deniz Alanlarına taşınan Balast sularının miktarları ve orijinleri belirlenmiştir.
- Türk deniz alanlarından alınan balast sularının miktarları ve taşındıkları deniz alanları belirlenmiştir.
- Balast suyu ile taşınan zararlı sucul organizmaların, patojenlerin etkileri belirlenmiştir.
- Balast suyu taşınımından etkilenebilecek hassas deniz alanları ve hassas türler belirlenerek elde edilen bulgular Coğrafi Bilgi Sistemi haritalarında görselleştirilmiştir.
- Web üzerinde oluşturulan bir sistem ile Balast Raporlama Formları on-line olarak toplanmaya başlanmıştır. Söz konusu formlar gemi acenteleri tarafından sisteme girilerek Türkiye'nin balast suyu taşınımından etkilenebilecek hassas alanlarının haritası çıkarılmıştır.
- Her bir liman başkanlığı bazında yapılan risk değerlendirmesine ek olarak denizlerimizde riskli biyobölgeler belirlenmiştir.
- Taslak yönetmelik ve diğer mevzuat çalışmaları yapılmıştır.
- Uluslararası Sözleşmeye Taraf Olma Kanunu, Uygulama Kanunu, Uygulama Yönetmeliği ve İlgili Genelgelerden oluşan bir mevzuat paketinin taslakları oluşturulmuştur.
- 2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye katılımın uygun bulunduğu dair

kanun tasarıları 08.04.2014 günü TBMM Genel Kurulda kabul edilmiştir. Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olma Kanunu TBMM'de kabul edilerek Sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle birlikte ülkemizde de yürürlüğe girecektir.

- Ayrıca, yapılan çalışma sonucunda üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin denizlerinde, doğal deniz yaşamının ve biyoçeşitliliğinin, gemi balast sularından kaynaklı tahribatın önlenmesi ve balık stoklarımızın korunması ile çoğaltılması çalışmalarının yapılması gerekmektedir.

Ayrıca; gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmaların ülkemiz denizlerinde yarattığı olumsuz etkiyi azaltmak amacıyla yapılan “Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmaların Kontrolü ve Yönetimi Projesi” tamamlanmış, limanlarımıza gelen gemilerden balast raporlama formları alınarak veri tabanı oluşturulmaktadır.

Proje çıktılarının Türk Deniz Alanlarında uygulanması; deniz ticaretindeki gereksiz gecikmelerin önlenmesini, balıkçılık, kültür balıkçılığı, turizm ve çevre alanlarında balast sularının neden olduğu zararın giderilmesini ve geçimini denizler vasıtası ile sağlayan kişilerin kayıplarının önlenmesini sağlayacaktır.

Proje, Temmuz 2008'de tamamlanmıştır. IMO'nun Deniz Çevresini Koruma Komitesi Toplantısı'nın 59. dönem oturumunda projeye ilişkin bir belge sunulmuş ayrıca yine aynı komitenin 2010 yılındaki 60. oturumunda projenin İskenderun Körfezi BOTAŞ limanı için pilot uygulamasının başlayacağı tüm üye ülkelere duyurulmuştur. Bunlara ek olarak, Türkiye IMO tarafından yürütülen Globallast Partnership projesinin Akdeniz bölgesi için lider ülke görevini yürütmektedir.

Ülkemiz “Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmaların Kontrolü ve Yönetimi Projesi” ile uluslararası alanda sesini duyurmuş ve Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmaların Taşınmasının Azaltılması Amacı ile Gelişmekte Olan Ülkelere Destek Vermek için İşbirliği Oluşturulması Projesinde (GLOBALLAST

Partnership Project) lider ülke olarak Akdeniz için balast yönetim planı çalışmalarını sürdürmektedir.

5.3.4.2. Ulusal Kurallar

1. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği (21.10.2006 tarih ve 26326 sayılı Resmi Gazete)

Denizde meydana gelen deniz kirliliği ile sonuçlanan kazalara müdahale ve kirlilik sonucu oluşan zararların tazmini ile ilgili sorumlulukları ve görevleri belirlemektedir. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'dır.

2. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Denizde meydana gelen deniz kirliliği ile sonuçlanan kazalara müdahale ve kirlilik sonucu oluşan zararların tazmini ile ilgili sorumlulukları ve görevleri belirleyen Kanunun uygulanmasında ayrıntılı olarak açıklamaktadır. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'dır.

3. Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği

Gemilerden kaynaklanan atıkların atık alım tesislerine, atık alım gemilerine verilmesi, bildirimleri, lisanslandırmaları, görev ve sorumlulukları kapsamaktadır. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığıdır.

4. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Bu Kanunun amacı, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır. Gemi ve deniz araçlarından kaynaklı kirliliğe karşı idari para cezalarını da kapsamaktadır. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Büyükşehir Belediye Başkanlıklarıdır.

5. Çevre Kanununa Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik

2872 sayılı Çevre Kanununa göre verilecek idarî para cezalarında ihlalin tespiti ve cezanın kesilmesi usulleri ile ceza uygulamasında kullanılacak alımların şekline, dağıtımına ve kontrolüne ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Büyükşehir Belediye Başkanlıklarıdır.

6. Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi

Bu Genelgenin amacı; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında 2872 sayılı Çevre Kanunu ve bu kanun uyarınca yayımlanan Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamında; gemilerin normal faaliyetlerinden kaynaklanan

ve adı geçen Yönetmelikte tanımlanan atıkları atık alım yükümlülerine verirken uygulamaları gereken bildirim ve haberleşme yöntemleri ile atık alım yükümlülerinin gemilerden topladıkları atıklara ilişkin yapmaları gereken bildirimlerin usul ve esasları; balıkçı barınakları, yat limanları, çekek yerleri ve buna benzer kıyı tesisleri ile kara ile bağlantısı olmayan yüzer tekne bağlama yerleri ve buna benzer platformlara gelen gemilere atık alım hizmetinin verilmesi, bu hizmetin takibini sağlamak amacıyla Mavi Kart Sisteminin oluşturulması ve sistemin uygulanmasından sorumlu kurum ve kuruluşlarca yapılacak iş ve işlemlere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Büyükşehir Belediye Başkanlıklarıdır.

7. Yetki Devri Genelgesi (2011/9)

Türkiye'nin yargılama yetkisine tâbi olan deniz yetki alanlarında 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümlerine uyulup uyulmadığının denetlenmesi için yetki devri yapılan kurumların belirlenmesi ve bu kurumlarca yapılacak iş ve işlemlere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Görevli kurumlar; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Büyükşehir Belediye Başkanlıklarıdır.

8. Gemi Söküm Yönetmeliği

Gemi Geri Dönüşüm endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi, yerlerine çevreye duyarlı, işletme verimliliği fazla olan gemilerin getirilmesini amaçlanmaktadır. Gemi Geri Dönüşümü, Gemi İnşası işleminin tam tersidir. Hurda geminin sökümü esnasında direkt olarak metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilir. Gemi Geri Dönüşümü, bu işlevi ile hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretim olup çevreyi koruyan endüstridir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla sökülen hurda gemiler işlemlere tabi tutularak çeşitli ürünler elde edilir.

Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesinin, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içermesi ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümler geliştirmemesi nedeniyle, uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş ve Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı anlaşılmıştır. Bunun yanı sıra Sözleşme’de, AB tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (The Ban Amendment-Yasak Kararı) alınmıştır. Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan AB mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü’nün (Waste Shipment Regulation)³⁴⁵ yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91’inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiği AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Bu kapsamda, Basel Sözleşmesi’nin, gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması üzerine ve Hong Kong Sözleşmesi’nin³⁴⁶ yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle ‘ara dönem’de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, 2012 yılının Mart ayında Avrupa Komisyonu, Gemi Geri Dönüşümüne İlişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi’nin Bir Kanun Önerisi’ni (Proposal for a Regulation of the European Parliament and Council on Ship Recycling) kabul etmiştir.³⁴⁷

AB Konseyi, AB Parlamentosu ile anlaşarak 27 Haziran 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasasını kabul etmiş, 22 Ekim 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasası AB Parlamentosu’nun ana toplantısında onaylamış ve 30.12.2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Ancak, uygulamaya başlama tarihi 31.12.2015 öncesinde olmayacaktır.³⁴⁸ “AB Listesi”nde bulunan gemi söküm tesislerinin toplam

³⁴⁵ Regulation (EC) No 1013/2006 Of The European Parliament and of The Council of 14 June 2006 on Shipments of Waste. Bkz.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32006R1013>

³⁴⁶ Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi

³⁴⁷ Proposal for a Regulation of The European Parliament and of the Council on ship recycling / *COM/2012/0118 final - 2012/0055(COD)* /

Bkz: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52012PC0118>

³⁴⁸ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2013-429>

kapasitesinin yıllık 1.5 milyon LDT den az olmayan bir değere erişmesinden 6 ay sonra, ya da en geç 31.12.2018 tarihinde yürürlüğe girecektir. Yasanın amacı; AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü sırasında oluşabilecek olumsuz emniyet ve çevre etkilerinin, gereksiz ekonomik yük oluşturmadan azaltılmasının sağlanmasıdır. Yeni yasa, AB bayraklı gemilerin OECD ülkeleri dışında kalan ülkelerde yer alan tesislerde minimum çevresel ve emniyet koşulları yerine getirerek yasal olarak geri dönüştürülebilmesine imkân sağlamaktadır. Gemi sahipleri gemi geri dönüşüm kriterlerini sağlayan tesisleri “AB listesi” içinden seçebileceklerdir.

Gemi Geri Dönüşüm sektörü geçmişte önemsenmeyen ve genellikle geri kalmış ülkelerin ilgi alanına giren bir sektör iken, bugün bütün ülkelerin dikkatle izlediği bir faaliyet alanı haline gelmiştir. Halen dünyada 5’i AB ülkesi 16 ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri gerçekleştirilmektedir.

Türkiye’de tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa’da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış ve UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü’nden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış 21 Gemi geri dönüşüm Firması mevcuttur.

Türkiye, 2009 yılında çevresel geri dönüşüm gemileri ve güvenlik onayına bağlı kalmak koşuluyla ve gemilerin geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre, güvenlik ve insan sağlığı riske atılmadan gerçekleştirilmesi amacıyla ve dünya çapında gemi geri dönüşüm yapan ilk 5 ülkeden biri olduğu için “Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi”ni imzalamış ve 26 Ağustos 2010 tarihinde bu Sözleşmeye taraf olmuştur. Ancak, Sözleşme henüz uluslararası hukukta yürürlüğe girmemiştir.

UDHB tarafından Hong Kong sözleşmesi ve AB Yönetmeliği dikkate alınarak 2004 yılında yürürlüğe giren “Gemi Söküm Yönetmeliği” revize çalışmaları tamamlanmıştır.

5312 sayılı kanun kapsamında 2009 yılında hazırlanan “Gemi Söküm Bölgesi Acil Müdahale Planı”, 2013 yılı içerisinde Gemi Geri Dönüşüm Derneğince revize edilmiştir. Söz konusu revize planın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı onayı beklenmektedir.

9. “Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğe Hazırlıklı Olma ve Müdahale İle İlgili Eğitim Seminerlerinin ve Tatbikat Programlarının Usul ve Esasları Hakkında Genelge”

Denizlerimizde meydana gelen petrol ve diğer zararlı madde kazalarına karşı eğitilmiş ve bilinçli müdahale için eğitim programları hazırlanarak hem kamu kurum/kuruluşları hem de kıyı tesisleri ile özel firmaların eğitilmesi ve operasyonları doğru yönetmesi amaçlanmış ve “Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğe Hazırlıklı Olma ve Müdahale İle İlgili Eğitim Seminerlerinin ve Tatbikat Programlarının Usul ve Esasları Hakkında Genelge” yayımlanmış ve 14 firma yetkilendirilmiş ve her yıl denetimleri eğitimler sırasında yapılmaktadır.

UDHB koordinasyonunda icra edilen ulusal ve uluslararası seviyedeki tatbikatlar aşağıda yer almaktadır:

- Karadeniz Ereğli Sulh 2007 uluslararası tatbikatı Eylül 2007,
- İzmit Körfezi’nde petrol kirliliğine müdahale bölgesel tatbikatı Mayıs 2008,
- İskenderun Körfezi’nde petrol kirliliğine müdahale bölgesel tatbikatı Kasım 2008,
- İzmir Aliağa Körfezi’nde petrol kirliliğine müdahale ulusal tatbikatı Mayıs 2009,
- Romanya Köstence’de uluslararası tatbikat Temmuz 2009,
- Samsun’da petrol kirliliğine müdahale bölgesel tatbikatı Kasım 2009,
- Çanakkale’de petrol kirliliğine müdahale bölgesel tatbikatı Mayıs 2010,

- Antalya’da petrol kirliliğine müdahale ulusal tatbikatı Ekim 2010,
- İstanbul’da petrol kirliliğine müdahale ulusal tatbikatı Eylül 2011,
- KKTC’de petrol kirliliğine müdahale ulusal tatbikatı Kasım 2011.

10. “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Kurum/Kuruluşların Seçimine İlişkin Tebliğ”

Ülkemiz denizlerinde meydana gelebilecek kaza sonucu kirliliklere acil müdahalede bulunabilecek ve kıyı tesisleri ile beraber ortak hareket edecek, operasyonları doğru gerçekleştirebilecek, dolayısıyla kirlilik zararlarının en az seviyede tutulmasını sağlayacak profesyonel firmaların oluşumu için “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Kurum/Kuruluşların Seçimine İlişkin Tebliğ” yayımlanmıştır.

11 firma yetkilendirilmiş ve kıyı tesisleri ile anlaşma yaparak ülkemiz limanlarında petrol ve diğer zararlı madde kirlenmelerine karşı teşkilatlanmaya başlamıştır. 120 adet kıyı tesis acil müdahale firmalarıyla sözleşme imzalanmış bulunmaktadır. Söz konusu firmaların her yıl denetimleri yapılmakta ayrıca kıyı tesislerinin denetimler sırasında sözleşmesi bulunan firmalar ayrıca denetlenmektedir.

5.3.4.3. AB Mevzuatına Uyum Kapsamında Yürürlüğe Giren Mevzuat ve Diğer Uygulamalar

1. *Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik*

Çevre konusunda denizcilik sektörünün önemli hedef ve politikalarından biri de daha temiz denizler ve kıyı alanlarıdır. Bu hedef, IMO kuralları ve tavsiyeleriyle paralel yapıdadır. Bu hususta, deniz emniyeti ve çevresinin korunması konusunda AB müktesebatıyla uyum sağlamak amacıyla aşağıdaki mevzuat yürürlüğe girmiştir.

Tablo 7. AB Müktesebatıyla Uyum Kapsamında Yürürlüğe Giren Mevzuat

No	Yürürlüğe Giren Türk Mevzuatı	Uyum sağlanan AB Müktesebatı	Resmi Gazete Tarih ve Sayısı
1	Petrol Tankerlerinin Çift Cidar Veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları Ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik	2978/94 sayılı Konsey Yönetmeliğini fesheden çift cidarın aşamalı olarak hızlandırılması ve tek cidarlı petrol tankerleri için eşdeğer tasarım şartları hakkındaki 18 Şubat 2002 tarih ve 417/2002 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği	03.11.2008, 27043

2. *Gemi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Önlenmesi*

IMO, 15 Temmuz 2011 tarihinde aldığı kararlarla denizcilik sektörünün sebep olduğu kükürt emisyonlarını azaltmaya yönelik düzenlemelerde bulunmuştur. Avrupa Komisyonu da buna paralel olarak deniz yakıtlarıyla ilgili yeni düzenlemeler

için teklif vermiştir. Bu adımlar, deniz yakıtlarının tüketiminden kaynaklanan kirliliğin küresel çapta giderek daha fazla gündeme gelme eğiliminde olduğunu göstermektedir.

2002 yılı Kasım ayında Avrupa Komisyonu, gemilerden atmosferik emisyonların azaltılması amacıyla bir AB stratejisi kabul edilmiştir. Strateji; AB’de gemi emisyonlarının boyutu ve etkisi hakkında rapor vermekte ve deniz taşımacılığının asitlenme, yer seviyesi ozonu, ötrofikasyon, sağlık, iklim değişikliği ve ozon tabakasının delinmesine olan olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla bir dizi eylem belirlemiştir.

Gemilerden kaynaklanan hava kirletici emisyonlar konusu aynı zamanda MARPOL 73/78’in 6. Eki’nde yer almaktadır. Söz konusu Ek’te Kükürt Oksit (SOx) Kontrol Alanları (Baltık Denizi, Kuzey Denizi & İngiliz Kanalı) ve gemi makineleri için azot oksit (NOx) emisyon standartlarına ilişkin hükümler bulunmaktadır. AB stratejisi, Ek 6’da belirtilen SOx Emisyon Kontrol Alanlarının³⁴⁹ uygulanması konusunu araştırmakta ve daha sıkı NOx standartları için baskı yapmaktadır. Avrupa Komisyonu ayrıca bu önemli uluslararası enstrümanın onaylanması konusunda Üye Devletleri zorlamaktadır.

IMO Nisan 2008’de MARPOL Ek 6’yı değiştirme kararı almış ve değiştirilmiş olan Ek 6, 9 Ekim 2008 yılında kabul edilmiştir. Bu değişiklik, 1999/32/EC sayılı Direktifin 7. Maddesindeki revizyon fıkrasıyla birlikte sözkonusu Direktife değişiklik getirme sürecini başlatmıştır. 2005/33/EC sayılı Direktif (1999/32/EC’yi değiştirmiştir), AB’de gemi yakıtlarının kükürt içeriği konusunda MARPOL Ek 6 gereklilikleriyle paralel gereklilikler getirmiştir.

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi sözkonusu Direktifin uygulanması konusunda Komisyondan bir rapor istemiş ve IMO’nun denizcilik alanında getirdiği

³⁴⁹ Sulphur Emission Control Areas (SECAs). Bu alanlarda gemiler tarafından kullanılan yakıtların kükürt içeriği %1.5 ile sınırlanmıştır.

yeni düzenlemelere paralel olarak 15 Temmuz 2011 tarihinde Direktifte değişiklik yapılmasına karar verilmiştir. Neticede, 1999/32/EC sayılı Direktife 2012/33/EU sayılı Direktif ile değişiklik getirilmiştir. 17 Kasım 2012 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan Direktifi üye devletlerin en geç 18 Haziran 2014 tarihine kadar iç mevzuatlarına aktarmaları beklenmektedir. Değiştirilmiş olan Kükürt Direktifi 1 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe girecektir. Baltık Denizi, Kuzey Denizi ve Manş Denizi gibi emisyon kontrol alanlarında kullanılan yakıttaki kükürt oranı 31 Aralık 2014’e kadar % 1 olacak, 1 Ocak 2015’ten itibaren geçerli olmak üzere de % 0.1’e indirilecektir.

Komisyon, bunun dışında 2020 yılına kadar ECA kapsamı dışında kalan Akdeniz gibi bölgelerde kullanılan yakıtlardaki kükürt oranını da % 0.1’e çekmek istediğini, standartlara uyumun takibi için yeni önlemler alacağını açıklamıştır.

MARPOL 73/78 Sözleşmesi’ni değiştiren 1997 Protokolü ile “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar” isimli Ek VI Sözleşme ’ye eklenmiş ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda, dünya tonajının % 88.9’unu oluşturan 63 ülke bu Protokole taraf olmuştur. MARPOL 1997 Protokolü uyarınca, ozon tabakasına zarar veren emisyonların salınımının önlenmesi ile gemilerin baca (egzost) gazlarından çıkan azot oksit (NOx) ve kükürt oksit (SOx) içeren emisyonların sınırlandırılmasına ilişkin yeni düzenlemeler getirilmiştir. Türkiye, 4 Şubat 2014 tarihinde Marpol Ek VI’yı ulusal mevzuatta uygulamaya koymuştur. Enerji Piyasası Denetleme Kurulu (EPDK) tarafından ulusal mevzuatta yürürlüğe konulan denizcilik için yakıt gerekliliği yönetmeliği ile AB müktesebatına uyum sağlamıştır.

Ayrıca, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanan 6/10/2009 tarih ve 27368 sayılı “Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik’te, insan ve çevreyi zararlı etkilerden korumak için bazı akaryakıt türlerinin yakılması sonucunda oluşan kükürt dioksit emisyonlarının azaltılmasına

ilişkin usul ve esaslar belirlenmektedir.³⁵⁰ Bu Yönetmelik; Türkiye Cumhuriyeti topraklarında, deniz yetki alanlarında ya da belirlenen kirlilik kontrol alanlarında, bazı akaryakıt türlerinin kükürt içeriğinin sınırlandırılması veya kükürt dioksit emisyonlarının azaltılması ile bazı akaryakıt türlerinin denetimini, numune alınmasını ve raporlanmasını kapsamaktadır.³⁵¹ Ayrıca, kükürt içeriği kütlece %0.1'i geçen; orta damıtık ürün, I. grup deniz motorini, kullanılması yasaktır.³⁵² Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları ve kirlilik kontrol alanları içerisinde yer alan SOx Emisyon Kontrol Alanlarında kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtlarının kullanılmaması için gerekli tüm tedbirler alınmaktadır. Bu hüküm, seferine Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları dışında başlamış gemileri de içerecek şekilde bayrağına bakılmaksızın her gemiye uygulanmaktadır.³⁵³

Buna ilaveten, IMO tarafından "MARPOL Sözleşmesi Ek-VI"da tanımlanan SOx Emisyon Kontrol Alanlarında seyreden tüm Türk bayraklı gemiler kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtı kullanamaz.³⁵⁴ Düzenli sefer yapan tüm yolcu gemileri, ülkemiz deniz yetki alanları ve belirlenen kirlilik kontrol alanlarında seyrederken kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtını kullanamaz. Bu hüküm, seferine Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları dışında başlamış gemileri de içerecek şekilde, bayrağına bakılmaksızın her gemiye uygulanmaktadır.³⁵⁵

İç su araçları ve rıhtımdaki gemilerde³⁵⁶ kükürt miktarı kütlece %0,1'i aşan denizcilik yakıtları kullanılması yasaktır.³⁵⁷

³⁵⁰ 6/10/2009 tarih ve 27368 sayılı "Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik", Madde 1.

³⁵¹ *ibid.* Madde 2.

³⁵² *ibid.* Madde 5.

³⁵³ *ibid.* Madde 6(1).

³⁵⁴ *ibid.* Madde 6(2).

³⁵⁵ *ibid.* Madde 6(3).

³⁵⁶ *ibid.* Madde 7(1)(b). Bu gemiler yapılan her yakıt değişim operasyonunu gemi jurnallerine kaydedecek olup, gemi mürettebatına gemilerin limana varmasını müteakip mümkün olan en kısa zamanda ve limandan ayrılmadan önceki en geç sürede yakıt değişim operasyonlarını tamamlaması için gerekli zaman sağlanacaktır.

³⁵⁷ *ibid.* Madde 7(1)(a-b). Birinci fıkraya şu durumlarda uygulanmaz: a) Gemilerin yayımlanmış tarifeye göre, iki saatten az süreyle limanda bağlı ya da demirli bulunması durumunda. b) 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinin son haline uyumlu olduğunu gösteren bir sertifikaya sahip iç su araçlarının denizde buldukları durumlarda. c) Rıhtımdaki gemilerin makinelerinin çalışmadığı ve karadan elektrik ile beslendiği durumlarda.

Türkiye'nin karasuları ECA kapsamında bulunmadığı için, Türkiye'de 2012'den itibaren kükürt emisyonlarında söz konusu olacak üst sınır %3.5 olarak belirlenmiş durumdadır. Türkiye'deki rafinerilerin ürettiği yakıtlardaki kükürt oranının ise genellikle bu miktarın da altında olduğu bildirilmektedir.

Öte yandan Türkiye'deki limanlarda kullanılan yakıtın kükürt oranının %0.1'i aşmamasına yönelik bir düzenleme de söz konusudur. Çevre Bakanlığı tarafından yayınlanan ilk yönetmeliğe göre bu düzenleme, Türkiye'nin AB'ye üyeliğinden itibaren yürürlüğe girecekti. Ancak daha sonra Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)'nun yayınladığı bir yönetmelik ile bu tarih 1 Ocak 2012 olarak belirlendi ve önümüzdeki yıldan itibaren limanlarda yakılacak yakıttaki kükürt oranının %0.1'i aşmaması gerekecektir.

Türkiye, İspanya Denizcilik İdaresi ile ortaklaşa “Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolüne ilişkin bir AB Eşleştirme Projesi” gerçekleştirmiştir. 2014 yılı Haziran ayında tamamlanan proje kapsamında; gemi kaynaklı emisyonları, türü ve miktarına göre coğrafi bölgeler bazında hesaplayan bir emisyon modelleme yazılımı; mevzuat uyumu ve eğitim çalışmaları; ülkemizdeki gemi kaynaklı emisyon miktarları hesaplandıktan sonra geleceğe yönelik emisyon azaltım hedefleri; bu hedeflere ulaşmak amacıyla alınacak önlemler için eylem planı hazırlanmıştır. Proje sonucunda Türk Boğazlar Bölgesinin Emisyon Kontrol Alanı ilan edilmesi için gerekli bilimsel çalışmaların ve hukuki alt yapının tamamlanması hedeflenmektedir. Bu eşleşme projesinin amaçları; sürekli ve güvenli izleme sistemleri geliştirerek, Türkiye’de gemilerden kaynaklanan emisyonların seviyesi ve dağılımı ile ilgili mevcut bilgi birikiminin geliştirilmesine yardımcı olmak; gemilerden kaynaklanan emisyonların azaltılması için farklı seviyelerde eylem planları oluşturarak gerekli önlemlerin alınmasını sağlamak; uluslararası kurallar ve Avrupa Kanunlarına uygun olarak ve diğer ülkelerdeki en iyi uygulamaları dikkate alarak, bu konudaki Türk mevzuatını geliştirmek için katkıda bulunmak ve son olarak gemilerden kaynaklanan emisyonlar alanında özel bir eğitim ile liman denetim hizmetleri işleyişini artırmaktır.

3. *Gemi Kaynaklı Petrol Kirliliğinin Önlenmesi ve Acil Durumlara Müdahale*

Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 20 Aralık 2000 tarihli ve 2850/2000/EC sayılı kararı sadece kaza veya kasıt sonucu deniz kirliliği alanında işbirliği konusunda bir Topluluk çerçevesi oluşturulmasını düzenlemektedir. İşbirliği çerçevesi kaza veya kasıt sonucu denizde oluşan kirlilik riskine karşı deniz çevresinin, kıyıların ve insan sağlığının korunması için ulusal, bölgesel ve yerel seviyede üye devletlerin çabalarına destek vermek amacındadır. Çerçevenin diğer bir amacı ise; denizde meydana gelen petrol dökülmesi, dökülme tehdidi veya diğer zararlı maddelerin çevreye zarar vermesi ve bu risklerin önlenmesi gibi konuları içeren olaylara üye devletlerin müdahale kabiliyetlerini geliştirmelerine katkı sağlamaktır. Üye devletler arasında şartları güçlendirmek, karşılıklı yardımı kolaylaştırmak ve bu alanda işbirliğini sağlamak çerçevenin diğer bir amacıdır.

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve uygulama yönetmelikleri ulusal seviyede gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine müdahaleyi düzenlemektedir. Bu mevzuatın kuralları AB ve IMO gereklilikleri ve de 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Müdahale hakkındaki Uluslararası Sözleşmeyi kapsamaktadır. Bu mevzuatın uygulamaları hususunda Acil Müdahale Merkezlerinin Kurulması projeleri hazırlanmış olup, acil müdahale merkezlerinin ve istasyonlarının yerleri belirlenmiştir. Buna göre; Tekirdağ'da ise Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi ve Antalya'da Deniz Kirliliğine Karşı Bölgesel Acil Müdahale-Eğitim ve Koordinasyon Merkezi ve KKTC hariç olmak üzere ekipman depolama alanları için 16 müdahale istasyonu kurulması planlanmıştır.³⁵⁸ Acil Müdahale Merkezinin görevleri;

- 1- Ulusal ve uluslararası boyutta deniz kirliliklerine müdahale ve temizlik çalışmalarının koordine edilmesi,

³⁵⁸ Bkz. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Web Sitesi.
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_113645_66968_1_67502.pdf

- 2- Deniz emniyeti ve çevre kirliliği konularında ulusal ve uluslararası eğitim, seminer ve toplantılara ev sahipliği yapmak,
- 3- Doğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesi için deniz kirliliğine müdahale konularında eğitim merkezi, test ve sertifikalandırma merkezi olmak.
- 4- Deniz kirliliğinin meydana geldiği durumlarda, 5312 sayılı Kanun kapsamında yapılması gereken mal ve hizmet alımlarının gerçekleştirilmesi,



Şekil 6. Ekipman Depolama Alanları

Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması Projesi hayata geçirildiğinde; denizde meydana gelen petrol ve diğer zararlı maddelerin sebep olduğu kirlenmelere müdahale konusunda ülkemizin de bir sistemi olacak ve muhtemel çevre zararları en az seviyeye indirilecektir. Ayrıca olabilecek zararlara karşı taraf olduğumuz uluslararası tazmin fonlarından gerektiği gibi faydalanabilmemiz için kurulan sistem sayesinde ulusal bütçenin ve kaynakların kullanılması asgari seviyeye indirilecektir.³⁵⁹

³⁵⁹ *ibid.*

4. *Gemilerden Atık Alımı*

Gemi kaynaklı atık ve yük kalıntıları konusundaki temel yasal metin; liman atık alım tesisleri hakkındaki 27 Kasım 2000 tarih ve 2000/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifidir. 5 Kasım 2002 tarih ve 2002/84/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi, deniz emniyeti ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi hakkındaki direktifleri değiştirmiştir. 2000/59/EC sayılı Direktif, bu alanda Marpol Sözleşmesinin yerine geçecek yeni hükümler getirmemektedir. Yalnızca uygulamaya ilişkin ilave hükümler yürürlüğe koymaktadır. Ancak, söz konusu Direktifte atık bildirimine ve limanlar tarafından uygulanan maliyet telafi sistemine daha fazla odaklanılmıştır. Atık ücretinin önemli bir bölümü dolaylı ücret olarak alınmaktadır. Bu; etkin ve gemilerden atık alımının çevreye duyarlı bir şekilde sürdürülmesine ve yasadışı tahliyelerden sakınılmasına yönelik bir stratejidir.

Gemilerden atık alınması ve atıkların kontrolü hakkındaki 26.12.2004 tarih ve 25682 sayılı Yönetmelik 27/11/2000 tarihli ve 2000/59/EC sayılı Gemilerin Ürettiği Atıklar ve Yük Kalıntıları İçin Kullanılan Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifine paralel olarak hazırlanmıştır. Türk hukuki sistemine göre; gemilerden atık alımı konusunda yetkili kamu kuruluşu Çevre ve Şehircilik Bakanlığıdır.

5. *İhlaller ve Cezalar*

İhlallere ilişkin cezalar konusundaki temel hukuki metin gemi kaynaklı kirlilik ve ihlallere ilişkin cezalara genel giriş konusunda 7 Eylül 2005 tarihli ve 2005/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey kararıdır. Bu Direktifi tamamlayan gemi kaynaklı kirliliğe karşı ceza hukukunu güçlendiren diğer bir karar ise, 2005/667/JHA sayılı Konsey Çerçeve Kararıdır. 2005/35/EC sayılı Direktifin giriş bölümünde üye devletlerin Marpol Sözleşmesine taraf olmalarından dolayı gemi kaynaklı tahliyelere ilişkin kendi iç mevzuatları olsa da, Topluluk sularında deniz trafik hacminin yoğun

olması ve üye devletlerce Sözleşmenin farklı bir şekilde uygulanması nedeniyle Topluluk seviyesinde kuralların ihlaline ilişkin cezaların uyumlaştırılmasının gerekli olduğu ifade edilmektedir. Bu hususta, Türk mevzuatı 2005/35/EC sayılı Direktifle tam olarak uyumlu değildir. Zaten 2005/35/EC sayılı Direktife, 21 Ekim 2009 tarih ve 2009/123/EC sayılı Direktif ile değişiklik getirilmiştir.³⁶⁰

6. Uydu Görüntüleri ile Kirlilik Tespiti (Clean- Sea Net)

EMSA tarafından gönderilen kirlilik raporlarının alınması, değerlendirilmesi ve bu raporlara ilişkin yapılacak olan işlemler³⁶¹ UDHB ve Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yürütülmektedir. 2011/2 sayılı Genelgenin yürürlüğe girmesinden bugüne kadar 92 adet şüpheli gemi tespit edilmiş ve bu gemilerden 40 adeti liman başkanlıklarımıza 52 adeti de yabancı ülkelere denetimlerinin yapılması için gönderilmiştir.

7. Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmelik

Türk limanlarına gelen ve ayrılan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tabi oldukları raporlama ve bildirim usullerinin kolaylaştırılması ve “Topluluğa Üye Devletlerin Limanlarına Uğrayan Gemilerin Bildirim Zorunluluklarına İlişkin 2002/6/EC sayılı Direktife uyumu gerçekleştirmek amacıyla, Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında bir Yönetmelik hazırlanması öngörülmüştür; ancak bu Yönetmelik yürürlüğe girmemiştir. Türkiye’de raporlama sistemi tüm limanlarda uygulanmamaktadır. Ancak, Türk Boğazları (SP-1 ve SP-2 raporu), İzmit Körfezi, İzmir, İskenderun ve Mersin Körfezine gelen ve ayrılan Türk ve yabancı bayraklı gemiler rapor vermek zorundadırlar. Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi

³⁶⁰ Directive 2009/123/EC Of The European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements. Bkz: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:280:0052:0055:EN:PDF>

³⁶¹ UDHB tarafından Mayıs 2011 tarihinde çıkarılarak yürürlüğe giren “EMSA’dan alınan Deniz Kirlilik Raporlarının, Değerlendirilmesi ve bu Raporlar Kapsamında Yapılacak İşlemler 2011/2 sayılı Genelge”

(FAL) doğrudan bu konuyla ilişkili olup Türkiye bu sözleşmeye 2014 yılında taraf olmuştur.³⁶²

5.4. Genel Değerlendirme

Küreselleşmeyle birlikte uluslararası ticarete sınırların hızla ortadan kalktığı günümüzde özellikle ulaştırmanın odağındaki ülkelerce uygulanan uluslararası politikalar büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, doğu-batı ve kuzey-güney yönlü önemli enerji ve ulaştırma koridorlarının güzergâhında yer alan Türkiye, deniz ulaştırması ve deniz alanları konusundaki gelişmelerin merkezinde yer almaktadır.

Deniz ulaştırmasının serbestliği temel ilke olarak kabul edilmişse de seyir halindeki geminin tabi olacağı hukuki rejim, doğrudan rotasının geçtiği deniz alanlarının hukuki rejimi ile ilişkilidir. Bu çerçevede, kıyı devletlerinin iç sular, karasuları ve münhasır ekonomik bölge gibi deniz alanlarındaki sınırları ile birlikte bu alanlardaki mevcut uygulama ve politikaları sadece kıyı ülkeleri için değil, söz konusu deniz alanını deniz ticaretinde kullanan tüm ülkeler için önem arz etmektedir.

Kıyı devleti, iç sularında mutlak egemenlik yetkisine sahiptir. Bir devletin iç sularına ya da limanlarına giriş yapan yabancı gemilerin o devletin kanun ve düzenlemelerine uyması gerekmektedir. Kıyı Devleti yerel kanunlarına aykırılık tespit ederse, iç sularında ve limanlarında yabancı gemileri durdurma yetkisine sahiptir. Ancak, Kıyı Devleti iç sularında bu yetkileri kullanırken uluslararası örf ve adet hukukundan ya da uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan sınırlamalara uymalıdır.

³⁶² UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Çevre Dairesi B. Umut Çoban ile görüşme ve edinilen bilgi notları.

Türkiye kıyı devleti olarak kıyılarında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması hususunda gerekli tüm tedbirleri almak zorundadır. Ancak deniz çevresinin korunması konusunda yetki ve sorumluluk paylaşımı hususunda bazı sıkıntılar mevcuttur.

Deniz çevresinin korunması ve muhtemel kirliliğe müdahale için ulusal mevzuatımızda “5312 sayılı *Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve Uygulama Yönetmeliği*” yürürlükte olmasına rağmen, içerik olarak kurumların yetki ve sorumluluk paylaşımları, söz konusu görevlerin çelişkiye düşmeden yerine getirilmesini engellemekte ve gerçek olaylarda mevzuatın yorumlanarak zaman kaybedilmesine ve hatta mevzuatın dışında hareket edilerek olaylara müdahale edilmesine sebep olmaktadır.

Sorumluluklar UDHB’ye verilmesine rağmen tüm yetki Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nda bırakılmıştır. Kanun, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na genel koordinasyon görevi vermiş ancak söz konusu hususlarda tüm operasyonel yetkiyi UDHB’ye bırakmıştır. Ancak, bu durum çok başlı bir yönetime sebep olmakta ve acil müdahale yerine mevzuatın yorumlanması ve kimin hangi görevi yerine getireceği konusunda vakit kaybedilmektedir.

Deniz kirliliğine müdahale hususunda mevcut mevzuat UDHB’yi sorumlu kurum olarak görevlendirmiştir. Ancak, söz konusu sorumluluk operasyonel anlamda faaliyetlerin icra edildiği denizde fiili olarak teknelerin ve ekipmanların kullanıldığı yüksek maliyet gerektiren bir görevdir. Söz konusu görevin yerine getirilmesinde acil durumlarda kullanılacak bir bütçeye ihtiyaç duyulmaktadır. Kanunda bütçe uygulamalarına yer verilmemiştir.

Zararların tazmini hususlarında uluslararası sözleşmelerin dışında ulusal bir tazmin sistemi bulunmamaktadır. Mali sorumluluklar konusunda gemilerde sadece uluslararası kurallar gereği şartlar aranmakta ancak bu durum da uluslararası

sözleşmelere tabi olmayan gemilerin mali sorumlulukları açıkta kalmaktadır. Bu itibarla ulusal bir fon kurulması ihtiyacı bulunmaktadır.

Tazminatların ödenmesinde UDHB'ye sorumluluk verilmiştir, ancak zarar gören taraf zarar veren taraftan doğrudan tazminat talep etmelidir.

Kaynağı belli olmayan kirlenmelerde UDHB görevlendirilmiştir, ancak finansal kaynağın nasıl sağlanacağı Kanunda yer almamıştır.

Ayrıca, Kanun içinde kurumların bir husustaki görevi ayrı ayrı paylaştıkları görülmektedir. Örneğin, planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hazırlarken uygulamayı UDHB gerçekleştirmektedir. Uygulayıcı Bakanlığın kendi planını hazırlaması işlerlik ve acil müdahale açısından daha uygun olacaktır.

Çevre konusunda yaşanan diğer sıkıntılar 11. Ulaştırma Şurasında ele alınmış olup, aşağıda sıralanmaktadır.

- 1- Çevre denetimlerinin farklı kurumlarda olması yapılan denetimlerin standardının farklı olmasına ve farklı uygulamalara sebep olmaktadır. Bu durum, hem ulusal hem uluslararası ortamlarda şikâyet konusu olmaktadır. Bu nedenle, 2872 sayılı Çevre Kanunu revize edilerek, denizde çevre cezası kesilmesi hususunda yetkili kurumun UDHB olduğu söz konusu Kanuna ilave edilmelidir. Ayrıca, her kurumun ceza kesmeden önce bulgularını UDHB'nin onayına sunması ve Denizde Can ve Mal Emniyeti Kanunu'nda olduğu gibi UDHB tarafından ceza kesilmesi hususu Kanun'da yer almalıdır.
- 2- Yapılan çevre denetimlerinin oldukça maliyetli olması sebebiyle, 2872 sayılı Çevre Kanunu'na denetimle ilgili masrafların nasıl karşılanacağı hususunda bir hüküm eklenerek denetimlerin daha etkili yapılması sağlanmalıdır.

- 3- Birçok geminin veya deniz aracının şüpheli olduğu durumlarda, kirlilik kaynağının tespit edilmesi için denizden alınan yağlı atık numunesi ile gemi veya deniz araçlarından alınan numunelerin karşılaştırılması gerekmektedir. Bu tip analizler için kullanılan sıvı ve gaz kromatograf cihazlarının, yeterlik alan laboratuvarlar incelendiğinde, sadece TÜBİTAK ve Marmara Araştırma Merkezi'nde bulunduğu ve bu hususta tek yetkili kurumun yine TÜBİTAK ve Marmara Araştırma Merkezi olduğu görülmektedir. Denizden alınan numunelerde sadece yağlı atıkların tespit edilmesi, kesilen çevre cezasına dayanak teşkil etmede yeterli değildir. Burada önemli olan, denizden alınan numunedeki kirliliğin miktarı ve cinsinin tayininden çok denizden alınan numunedeki kirleticinin gemiden alınan numunelerdeki yağlı atık veya yakıtlar ile aynı kimyasal yapıda olup olmadığıdır. Diğer bir ifadeyle, önemli olan denizde kirliliğin tespiti değil, denizdeki kirliliğin kaynağının tespiti olmalıdır. Bu sebeple, cezai işlem sonucu mahkemelerde açılan davalarda kurum aleyhine karar çıkmaması için söz konusu analizin yapılması ve bu analizi yapacak laboratuvar yetkilendirmelerinin sayısının artırılması gerekmektedir. Ayrıca, karşılaştırmalı analizin yaklaşık bir hafta sürmesi idari yaptırım uygulanması sırasında tereddütlere ve gecikmelere sebep olmaktadır. Bu nedenle, analiz sürecinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.
- 4- Mülga Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından AB'ye uyum sürecinde çevre faslının açılabilmesi ve devamı için uyum sağlanması gereken mevzuatlar içinde düşük kükürlü yakıtların kullanılmasına ilişkin mevzuatın bulunması, ülkemizde herhangi bir altyapı çalışması yapılmadan söz konusu mevzuatın yayımlanmasına sebep olmuştur. Çevre Kanunu'nda düşük kükürlü yakıtın kullanılmaması durumunda nasıl bir yaptırımın uygulanacağı ve yakıt numunelerinin hangi laboratuvarlarda ve hangi bütçe ile yapılacağı konuları yer almamaktadır. Bu nedenlerle 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda değişiklikler yapılmalıdır.

VI. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN DENİZ GÜVENLİĞİ POLİTİKASININ İNCELENMESİ

Bu bölümde, deniz güvenliği kavramının tarihsel gelişimi ve uluslararası konjonktür içindeki dönüşümü kapsamında deniz taşımacılığına yönelik tehditlerin geçmişi ve bu alandaki uluslararası düzenlemeler ve deniz güvenliği yönetiminin temel unsurları incelenmektedir. Bu kapsamda ayrıca, 11 Eylül 2001 saldırılarının bu alandaki ulusal ve uluslararası düzenlemelerde yaptığı etkiler ele alınmakta ve AB ve Türkiye deniz güvenliği aktörü olarak değerlendirilmektedir.

6.1. Uluslararası Hukukta Deniz Güvenliği

Deniz güvenliğine yönelik farklı tehditlere cevaben deniz güvenliğini sağlamak amacıyla uluslararası hukuki bir rejim oluşturulmuştur. Hukuki rejimin geliştirilmesi üç ana aşamadan geçmiştir. İlk aşamada amaç, gemileri ve mürettebatı diğer gemileri işleten kişilerin saldırılarından korumaktır. Korsanlık konusu bu gerekçe ile BMDHS’de düzenlenmişti. Bu düzenleme ile denizde korsanlık engellenmeye çalışılmış ve her bir devletin hukukuna göre cezayı hakeden evrensel bir suç haline getirilmiştir. Ancak, korsanlık konusundaki teamül hukuku daha dar ve sınırlı bir alanı kapsamaktadır. Genel olarak, teamül hukuku sadece açık denizde gemi veya mürettebata yönelik saldırılara ve diğer bir gemide çalışan kişilerce özel amaçlarla gerçekleştirilen fiillere uygulanmaktadır. Bu nedenle, teamül hukukunun kişisel kazanç elde etme amacıyla olmayan ancak gerçek veya sözde sıkıntılara dikkat çekmek amacıyla politik, dini veya diğer sebeplerle kişilerce gemiye, mürettebata veya mallara yönelik saldırılar veya tehditlere uygulanamayacağı ortadadır.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısındaki gelişmeler özellikle 1985 yılında meydana gelen *Achille Lauro* olayıyla, bir grup Filistinlinin Akdeniz’de adı geçen Achille Lauro isimli kruvaziyer gemisine el koyması ve gemideki Amerikalı engelli bir yolcuyla öldürmesi üzerine uluslararası denizcilik camiası korsanlıkla ilgili teamül hukukunun denizciliğe yönelik şiddetin yeni ortaya çıkan şekilleriyle başa çıkmada yetersiz olduğu konusunda ikna olmuştur. Bu olayla uluslararası denizcilik camiası deniz güvenliğine yönelik ortaya çıkan bu yeni tehdidin geleneksel korsanlıktan gelen tehlikeden çok daha ciddi olduğunun farkına varmıştır. Sonuç olarak, bu yeni durumu kapsayacak yeni bir hukuki rejime ihtiyaç olduğu konusunda mutabık kalmıştır. Bu nedenle, Achille Lauro olayına cevaben IMO Genel Kurulu bir karar çıkarmış ve bu kararda gemilere yönelik korsanlık, silahlı soygun ve diğer yasadışı fiillerin sayılarının artıyor olmasından endişe duyulduğu ifade edilmiş ve gemilerin emniyeti ve mürettebatın ve yolcuların güvenliğini tehdit eden yasadışı fiilleri önlemek için tedbir alınması çağrısında bulunulmuştur.

Benzer şekilde, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 9 Aralık 1985 tarihli 40/61 sayılı kararında “nerede olursa olsun ve kim tarafından işlenirse işlensin tüm terör fiilleri, metotları ve uygulamaları” kınanmış ve IMO uygun tedbirler hakkında tavsiyelerde bulunması için gemilere yönelik terör problemi üzerinde çalışmaya davet edilmiştir.³⁶³ Bunun neticesinde, IMO mevcut hukukun kapsamadığı seyir güvenliğine yönelik fiiller ve tehditleri de kapsayan bir hukuki mevzuat üzerinde çalışmaya başlamıştır. Bunun ilk adımı olarak, IMO Konseyi seyir emniyetine karşı yasadışı eylemlerin engellenmesi ve yasadışı eylemleri gerçekleştiren kişilerin cezalandırılması için yeni uluslararası bir sözleşmenin hazırlanması konusunda Deniz Emniyeti Komitesini görevlendirmiştir. Yeni sözleşmenin amacı; masum insanların hayatlarını tehlikeye atan, can ve mal emniyetini riske atan, denizcilik hizmetlerini ciddi bir şekilde etkileyen ve deniz emniyetine karşı işlenen yasadışı eylemlerin genel olarak durdurulmasını sağlamaktır. Bu hususa ilişkin, *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)*³⁶⁴ 1988 yılında kabul edilmiştir. Ayrıca Kıta Sahanelğinde bulunan Sabit

³⁶³ Thomas A Mensah, “The ISPS Code and International Regime to Protect Maritime Security” in *Contemporary Issues in Maritime Security*, Sweden, 2005.

³⁶⁴ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol de 1988 yılında kabul edilmiş olup, 1992 yılında yürürlüğe girmiştir.³⁶⁵

Amerika Birleşik Devletleri'nde 11 Eylül 2001 tarihinde yapılan terör saldırılarında uçakların bir terör silahı olarak kullanılması nedeniyle gemilerin de denizde bir terör silahı olarak kullanılabileceğinden hareketle, özellikle açık denizlerde gerçekleştirilebilecek terörist faaliyetlerin takip ve kontrol edilmesi, kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılması ve kullanılması halinde ortaya çıkabilecek sonuçların ağırlığı dikkate alınarak uluslararası deniz hukuku açısından daha etkili önlemler alınmasına temel sağlamak amacıyla SUA sözleşmesinde değişiklik yapılması ihtiyacı duyulmuştur. Bu çerçevede, IMO Genel Merkezinde 10-14 Ekim 2005 tarihleri arasında yapılan diplomatik konferansta SUA Sözleşmesi ve 1988 Protokolünde değişiklikler yapılması kabul edilmiş ve değişiklikler ayrı bir Protokol altında toplanarak "SUA Sözleşmesi 2005 Protokolü" olarak adlandırılmıştır.

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü'yle Sözleşme'de suç kavramına eklemeler yapılmış, tüzel kişiler için idari, hukuki ve cezai sorumluluk öngörülmüştür. Ayrıca şüpheli durumlarda ilgili tarafların işbirliği yapmalarına dair kurallar belirlenmiş ve üzerinde suç işlendiği veya işleneceği düşünülen gemilere çıkılmasına, suçluların geri verilmesine ve kitle imha silahlarının deniz yoluyla naklinin önlenmesi için ağır cezalar konulmasına dair yeni düzenlemeler getirilmiştir.³⁶⁶

Dünya genelinde terörist eylemlerin artması sonucunda IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi, gemilere, limanlara, açık denizde bulunan terminallere ve diğer tesislere yönelik terörist saldırılardan deniz ticaretini korumak amacıyla pratik tedbirler almıştır. Ancak daha sonra bu tedbirleri hayata geçirmenin terör

³⁶⁵ Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988. IMO website:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/SUA.aspx>

³⁶⁶ Bkz. http://www.imo.org/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SUA.aspx

eylemlerinin hedefi haline gelen gemi ve yükleri bu tehlikelerden korumak için tasarlanmış tamamen yeni bir düzenleyici rejime ihtiyaç olduğu gözlemlenmiştir.

Bunun sonucunda, Aralık 2012’de IMO’da düzenlenen bir diplomatik konferans ile SOLAS Sözleşmesine değişiklikler getirilmiştir. Değişiklikler ile güvenlik alarm cihazları ve diğer cihazların, ilgili sertifika ve dokümanların Sözleşmenin uygulandığı gemilerde taşınması konusunda yeni gereklilikler getirilmiştir. Sözleşmeye değişiklik getiren hükümler, sadece taraf devletlerin idarelerine yükümlülük getirmemekte, aynı zamanda gemilere, denizcilik şirketlerine ve liman idarelerine de yükümlülük getirmektedir. Ayrıca, liman devletlerinin gemiler üzerinde kontrol tedbirlerini artırmalarına olanak sağlamış, denetleme, gemiyi tutma, geciktirme ve operasyonunu sınırlama gibi yetkiler vermiştir.

Böylelikle, gemi güvenliği hakkındaki yeni rejimde limanların hayati önemi konusundaki farkındalık artırılmış ve liman alanlarına ve ilgili tesislere uygulanabilecek özel bir mekanizma tasarlanmasının gerekli olduğu düşünülmüştür. Böylelikle Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu (ISPS Code)³⁶⁷ ortaya çıkmıştır. ISPS Kod, IMO’nun Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Emniyeti Çalışma Grubu’nun; yolcuların, mürettebatın ve geminin güvenliğini tehdit eden terör eylemlerinin önlenmesine yönelik işlemlerin ve önlemlerin gözden geçirilmesi ile ilgili A.924(22) sayılı kararın alındığı IMO Genel Kurulunun Kasım 2001 tarihindeki yirmi ikinci oturumundan itibaren bir yılı aşkın süredir yaptığı yoğun bir çalışmanın ürünüdür. ISPS Kod, 12 Aralık 2002 tarihinde düzenlenen bir diplomatik konferans ile SOLAS Sözleşmesine getirilen 2002 değişiklikleriyle kabul edilmiş olup, gemilere karşı yasadışı eylemlerin engellenmesi amacıyla SOLAS Sözleşmesi ve diğer ilgili yasal araçların etkin uygulamasını sağlamada en önemli araçlardan biridir.

ISPS Kod, gemi güvenliği için uluslararası yeni bir rejimin önemli bir parçası olarak ortaya çıkmıştır. Kod’un A Bölümü değiştirilmiş SOLAS Sözleşmesine göre zorunlu iken, B Bölümü tavsiye niteliğinde olup, taraf devletler ve diğer ilgili taraflar

³⁶⁷ International Ship and Port Security Code.

için kılavuz olarak hazırlanmıştır. Bunun anlamı; tüm taraf devletler, gemiler, denizcilik şirketleri ve liman tesisleri Sözleşmenin değiştirilmiş hükümlerindeki şartlarla ve ISPS Kod'un A Bölümüyle uyumlu olmak zorundadırlar. Devletler ve diğer ilgili paydaşların, değiştirilmiş olan SOLAS Sözleşmesinin uygulanmasında kılavuz olarak Kod'un B Bölümündeki ilgili prosedür ve standartları kullanmaları beklenmektedir. Bu Kod'un amacı, uluslararası ticarete kullanılan gemi ve liman tesislerini etkileyen güvenlik olaylarına karşı önleyici tedbirleri almak ve güvenlik tehditlerini belirlemede hükümetler, hükümet kuruluşları, yerel idareler, denizcilik ve liman endüstrileri arasında işbirliğini içeren uluslararası bir çerçeve oluşturmaktır.³⁶⁸

ISPS Kod kapsamında sözleşmeye taraf devletlere verilen önemli sorumluluklar aşağıda sıralanmaktadır:

- 1- Uygulanabilir güvenlik seviyesinin belirlenmesi,
- 2- Gemi güvenlik planlarının onaylanması veya daha önce onaylanmış bir plana ilişkin değişikliklerin tasdik edilmesi,
- 3- ISPS Kodu gereklerine göre gemilerin uygunluğunun doğrulanması ve “ Uluslararası gemi güvenlik belgesinin düzenlenmesi,
- 4- Liman tesisi güvenlik sorumlusu atanması gereken liman tesislerinin belirlenmesi,
- 5- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin varsa değişikliklerinin tamamlanmasının ve onaylanmasının sağlanması,
- 6- Gemilere ve liman tesislerine kontrol ve uygunluk önlemlerinin belirlenmesi,
- 7- Onaylanmış planların test edilmesi,
- 8- Gerekli bilgilerin IMO'ya, gemilere, şirketlere ve liman tesislerine iletilmesidir.

³⁶⁸ Thomas A Mensah, “The ISPS Code and International Regime to Protect Maritime Security” in Contemporary Issues in Maritime Security, Sweden, 2005.

ISPS Kod'a tâbi her gemide "Uluslararası Gemi Güvenlik Belgesi", ISPS Kod'a tâbi limanların da "Liman Tesisi Güvenlik Belgesi" bulundurması gerekmektedir. Her devletin denizcilik idarelerinin gemileri ve liman tesislerini ISPS Kod hükümlerine uygunluk açısından denetlemesi ve gerekli tedbirleri alması lazımdır.³⁶⁹

Hedefleri gerçekleştirebilmek amacıyla ISPS Kod'da yer alan işlevsel gereklilikler şunlardır:

- 1- Güvenlik tehditleri ile ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve ilgili taraf devletler ile bu bilgilerin alışverişi,
- 2- Gemiler ve liman tesisleri için iletişim protokollerinin hazırlanmasının zorunlu kılınması,
- 3- Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi,
- 4- İzinsiz silahların, patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmaması,
- 5- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik olaylarına karşılık alarm vermeyi sağlayan araçların edinilmesi,
- 6- Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının zorunlu kılınması,
- 7- Güvenlik Planları ve işlemlerine aşinalığı sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların zorunlu kılınması.³⁷⁰

ISPS Kod'a tâbi gemiler, sözleşmeye taraf diğer devletlerin limanlarında, gemide geçerli bir "Uluslararası Gemi Güvenlik Belgesi" veya "Uluslararası Geçici Güvenlik Belgesi" bulunup bulunmadığına dair denetlenir. Geminin SOLAS Sözleşmesi Bölüm XI-2, ISPS Kod A Bölümü gereklerine uymadığına inanmak için

³⁶⁹ Okur, D.A., "Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi", 2009, s. 115

³⁷⁰ *ibid.* s. 115

açık gerekçeleri varsa ya da gemide geçerli bir belge bulunmuyorsa, liman devleti denetim görevlileri ISPS Kod B Bölümündeki kılavuzu dikkate alacak şekilde, gerekli tedbirleri alırlar. Söz konusu tedbirler, geminin denetlenmesi, alıkonulması, geminin liman dışına çıkarılması ya da liman içinde hareketinin kısıtlanması dâhil, geminin operasyonunda sınırlamalar içerebilmektedir.

Sözleşmeye taraf devletler, kendi limanlarına girmek isteyen ISPS Kod'a tâbi gemilerin bazı bilgileri vermesini zorunlu kılabilirler. Gemiler söz konusu bilgilerin uğradıkları son on liman için tutulan kayıtlarını da saklamak zorundadırlar. Liman devletine bilgilerin verilmesinin ardından liman devleti görevlilerinin, geminin ISPS Kodu A Bölümü ve SOLAS Sözleşmesi XI-2'de belirtilen şartlara uygun olmadığına inanmak için açık gerekçeleri olması durumunda, uygunsuzluğun düzeltilmesi için gemi ve ilgili idare ile iletişime geçmesi gerekmektedir. Liman devleti görevlilerinin gemi ve ilgili idare ile kurdukları iletişim üzerine de düzeltme gerçekleşmemesi ve geminin uygunsuz olduğu konusunda açık gerekçelerin bulunması halinde, liman devleti görevlileri bazı tedbirleri alabilirler. Liman devleti görevlileri uygunsuzluğun düzeltilmesini sağlamaya yönelik tedbirleri alabileceği gibi geminin; karasularında ve iç sularında belirlenen bir yere ilerlemesi zorunluluğu getirebilir, karasularına girişte denetlenmesini sağlayabilir, limana girişini engelleyebilir. Ancak, liman devletinin bu tedbirler alınmadan önce ilgilileri bilgilendirmesi gerekmektedir. Gemi kaptanının da limana girmekten vazgeçmesi mümkündür.

ISPS Kod sözleşmeye taraf devletlere liman tesislerinin güvenliği ile ilgili olarak da çeşitli yükümlülükler getirmektedir. Sözleşmeye taraf devletlerin liman tesisleri için öngördüğü güvenlik seviyelerinin uygulanmasını sağlaması gerekmektedir. Liman tesislerinde güvenlik önlemlerinin ve işlemlerinin gemi, personel, yolcular, ziyaretçiler, mallar ve hizmetler açısından asgarî müdahaleye ve gecikmeye neden olacak şekilde uygulanması gerekmektedir.

ISPS Kod'a göre, taraf devletlerin ayrıca, liman tesislerinin hangi bölümlerinin hassas olabileceğine ve saldırılara maruz kalabileceğine dair bir risk analizi olan "Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirilmesi" yapılmasını sağlaması gerekmektedir. Bu değerlendirmede limanlar için söz konusu olabilecek tehditler ve olası zararlar

hesaplanmaktadır. Liman tesislerinin işletilmesinin taraf devlet tarafından onaylanan “Liman Tesisi Güvenlik Planı”na göre yapılması gerekmektedir. Sözleşmeye taraf devletlerce, liman tesislerinin ISPS Kodu hükümlerine uygun olduğunu belgelemek üzere, söz konusu liman tesisleri için beş yıl süreyle geçerli olan “Liman Devleti Uygunluk Belgesi” düzenlenir.

Görüldüğü üzere, hem ISPS kod, hem de SOLAS Sözleşmesi, liman devletlerine tanıdığı yetkilerin kapsamını daha da genişletmiştir. Özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından uluslararası toplumun gündemine oturan terör gerçeği, güvenlik kavramının da değişim geçirmesine sebep olmuş ve bu hususta, liman devletlerine son derece önemli yetkiler tanınmaya başlanmıştır. Deniz kirliliğinin önlenmesi açısından, giderek önemi artan “liman devleti yetkisi” kavramına, “terör saldırılarının engellenerek uluslararası toplumun güvenliğinin sağlanması” gibi kritik bir rol de yüklenmeye başlanmıştır.³⁷¹

Deniz güvenliği konusunda diğer önemli bir sistem gemilerin küresel olarak izlenmesini ve tanınmasını sağlayan Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi Sistemi (LRIT)’dir. Bu konuya 5. Bölümde değinilmiştir.³⁷²

6.2. AB’de Deniz Güvenliği

6.2.1. Deniz Güvenliği Aktörü Olarak AB

AB’nin Ortak Dış ve Güvenlik Politikasının bir parçası olan Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası, Birliğe sivil ve askeri operasyonel yetenek kazandırmıştır. 1999

³⁷¹ *ibid.* s. 117

³⁷² Bkz. 5. Bölüm 5.3.2.7.

yılında AB'ye acil müdahale imkânı veren Helsinki Zirvesi ile 2003 yılında NATO yeteneklerini ve varlıklarını kullanabilmesini sağlayan Berlin Plus işbirliği anlaşması, AB'nin savunma ve güvenlik yapısındaki önemli kilometre taşlarını oluşturmaktadır. Bir diğer önemli doküman ise, 2003 yılında kabul edilen "*Avrupa Güvenlik Stratejisi*"dir. Avrupa Güvenlik Stratejisi, dış politikada izlenmesi gereken ilkeleri; önleyici müdahale, bütüncül yaklaşım ve çok taraflılık olarak belirlemiştir. 2008 yılında açıklanan Avrupa Güvenlik Stratejisi Uygulama Raporu'nda, deniz ticaretinde dünya ekonomisinin bağımlılığına işaret edilmiş; iklim değişikliğinin ticaret yolları, deniz alanları ve doğal kaynaklar üzerinde uzlaşmazlıklara sebep olacağı belirtilmiştir. Avrupa Konseyi'nin 2010 yılında kabul ettiği Deniz Güvenliği Stratejisi'nin sonuç kısmında, "Küresel deniz ortamına yönelik bir güvenlik stratejisinin açıklanması gerektiği" ifade edilmiştir.

AB'nin deniz güvenliğini düzenleyen ikincil mevzuatı, Avrupa Komisyonu'nun Entegre Denizcilik Politikası Bildirimi (2007), Avrupa Parlamentosu'nun Denizde Korsanlık Kararı (2008), Avrupa Konseyi'nin Deniz Güvenlik Stratejisi Sonuçları (2010) ve Somali Yarımadası için Stratejik Çerçevesi (2011)'nden oluşmaktadır. Entegre Denizcilik Politikası Bildirimi, Avrupa okyanusları ve denizlerine ilişkin tüm konuların birbiriyle bağlantılı olduğu esasına dayanmaktadır. Bu Bildiriye eşlik eden eylem planı ise, Avrupa Deniz İzleme Ağı dâhil olmak üzere, birçok farklı projenin uygulanmasına ilişkin gayretlerden oluşmaktadır. Avrupa Parlamentosu, 2008 yılında Somali kıyılarındaki korsanlık faaliyetlerine karşılık vermek üzere, AB'yi göreve çağıran bir karar almış ve söz konusu kararda iç denizlerde izleme faaliyeti yürüten AB ajansları arasında daha fazla işbirliği yapılması ve korsanlık probleminin bir suç faaliyeti olarak ele alınması çağrısında bulunmuştur. Deniz Güvenlik Stratejisi ise, tehditlerle mücadele için üye ülkeler ve AB kurumlarının sahip olduğu asker ve sivil yeteneklerin birleştirilmesini, ayrıca Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası kapsamında bir Görev Gücü'nün oluşturulması gerektiğini ifade etmektedir. Ancak, şimdiye kadar söz konusu Görev Gücü hayata geçirilmemiştir. Avrupa Konseyi'nin Somali Yarımadası'na yönelik 2011 yılında kabul ettiği Stratejik Çerçeve ise, korsanlığın ana sebeplerini yok etmek ve sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmayı teşvik etmek için barış içinde, istikrarlı ve demokratik bir Somali oluşturulmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

Öte yandan, AB'nin deniz güvenliği alanına teknik destek sağlayan birçok faaliyeti bulunmaktadır. Bu kapsamda Avrupa İstikrar Aracı, Avrupa Komşuluk ve Ortaklık Aracı, Avrupa Kalkınma Fonu, Kalkınma İşbirliği Aracı ve Avrupa Komisyonu Ortak Araştırma Merkezi, AB'nin mali kaynaklar sağlayan araçları olup, bu araçlar vasıtasıyla deniz güvenliği alanında çeşitli projelere mali destek sunulmaktadır.

Avrupa İstikrar Aracı kapsamında; 2009 yılından itibaren “Kritik Deniz Yolları” adlı bir program uygulamaya konulmuştur. Bu programın bileşenlerinden biri, Malaka Boğazı ve Singapur deniz çevresinde çevre koruması ve seyrüsefer güvenliğinde işbirliği mekanizmasını desteklemektir. İkinci bileşeni, bilgi paylaşımı ve kapasite artırma yoluyla Batı Hint Okyanusu'nda özellikle Cibuti, Yemen, Kenya ve Tanzania'da deniz emniyeti ve güvenliğini sağlamaktır. Üçüncü bileşeni ise, Interpol tarafından yürütülen Batı Afrika'daki Seyşeller, Kenya, Tanzania ve Somali'deki deniz korsanlığıyla mücadele için ulusal kolluk kuvveti kapasitesini artırmaktır.

Avrupa Komşuluk Politikasının mali aracı olan Avrupa Komşuluk ve Ortaklık Aracı, IMO adına denizde emniyet ve güvenlik alanında işbirliğini geliştirmek ve gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemek amacıyla, Akdeniz bölgesindeki ülkelere teknik destek sağlamak için SAFEMED adlı bir program geliştirmiştir. Söz konusu programın temel faaliyeti, IMO'nun Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)'nin uygulamasına destek vermek ve Akdeniz'de Entegre Denizcilik Politikasına da kaynak sağlamaktır. Avrupa Komisyonu'nun bir diğer mali aracı olan Avrupa Kalkınma Fonu'nun Bölgesel Deniz Güvenliği Programı (MaSe), Doğu ve Güney Afrika'da korsanlıkla mücadele ve deniz güvenliğini sağlamayı hedefleyen “Hint Okyanusu Bölgesel Strateji ve Eylem Planı”na mali destek sağlamaktadır. Avrupa Kalkınma Fonu'nun ayrı bir projesi ise, ulusal ve bölgesel güvenlik düzenlemelerini uyumlaştırmak, deniz emniyetini geliştirmek için teknik destek ve eğitim vermek, bölgedeki liman etkinliğini artırmak ve deniz verilerini güncelleyerek veri değişimini sağlamak amacıyla, Gine Körfezi'ne yönelik deniz ulaştırma sektörünü desteklemektir. Kalkınma İşbirliği Aracı, Yemen'deki sınır güvenliği ve göç yönetimi alanında politika, düzenleme ve yönetim çerçevesini kuvvetlendirmeyi

hedefleyen “Göçlere Karşılık Vermek” programına; Avrupa Komisyonu Ortak Araştırma Merkezi ise, 2010 yılından itibaren Korsanlık, Denizde Farkındalık ve Riskler konulu bir projeye kaynak sağlamaktadır.

AB'nin deniz güvenliği konularında çalışan çeşitli kurumları mevcuttur. EMSA, Birliğin deniz emniyeti konularını ele alan kurumlarından birisidir. EMSA'nın, Avrupa Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası ile bir ilgisi olmamasına rağmen, AB Deniz Gücü (EUNAVFOR) ile EMSA entegre deniz izleme servisini geliştirmek ve Somali kıyı ötesindeki riskli alanlarda ticari gemileri izlemek konularında birlikte çalışmıştır.

AB'nin deniz güvenliğiyle ilgili bir başka kurumu, AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasının ve güvenliğinin sağlanması için oluşturulmuş olan Frontex'tir.³⁷³ Frontex'in ortak operasyonlarından olan HERA 1 ve 2, Senegal, Moritanya, Cape Verde ve Kanarya Adaları'nda yasadışı göçü izlemek amaçlı devriye gezen üye ülkelerin gemileri arasında koordine sağlamaktadır. Frontex'in ortak operasyonlarından bir diğeri olan Natilus ile hava ve deniz temelli devriyeler kullanılarak, merkezi Akdeniz deniz sınırları gözlenmektedir. Frontex'in deniz güvenliği ile ilgili bir başka faaliyeti, Avrupa Dış Sınır İzleme Sistemi (EUROSUR)'dir.³⁷⁴ EUROSUR, üye devletlerin dış sınırlarında farkındalık oluşturmak ve uydu teknolojisi kullanarak kolluk kuvvetlerinin tepki verme kapasitesini artırmak için destek sağlamaktadır. Özü itibariyle EUROSUR ortak bilgi değişimi çerçevesi sunmakta ve üye devletler ile Frontex arasında işbirliği sağlamaktadır. Deniz sınırları olan üye devletler şimdiden kendi ulusal sınır gözetimi koordinasyon merkezlerini oluşturmuşlardır. Denize kıyısı olmayan devletlerin ulusal koordinasyon merkezlerinin 2013 yılında bu sisteme bağlanması planlanmaktadır. Frontex ayrıca, EUROSUR'un uydudan alınan imgeler gibi algılama ve gözetleme

³⁷³ AB Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İşbirliği Ajansı, ya da AB Sınır Güvenliği Birimi (Frontex), AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasını ve güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir AB kurumudur. AB'nin birliğe üye olmayan komşu ülkelerle olan sınırlarının güvenliğinin sağlanması, ulusal sınır muhafızları arasında işbirliği yapılmasını ve sınırlarla ilgili risk analizleri oluşturulması amacıyla kurulmuştur.

³⁷⁴ Regulation (EU) No 1052/2013 of 22 October 2013 establishing EUROSUR, OJ L295/11 of 6.11.2013.

kapasitesi dâhil diğer bileşenlerini de geliştirmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda EUROSUR, AB Uydu Merkezi, EMSA ve EUROPOL ile işbirliği içinde çalışacaktır. EUROSUR'un 2013 yılı Ekim ayında tam anlamıyla operasyonel olması planlanmaktadır.³⁷⁵

Avrupa'daki mevcut mali ve ekonomik kriz şimdiden Avrupa savunma bütçelerine çok zarar vermiştir. Avrupa'da stratejik hava ikmal, deniz ikmal, havada yakıt ikmal, havadan gözetleme, lojistik intikal, insansız hava aracı, CBRN (Kimyasal, biyolojik, radyolojik ve nükleer) savunması, hassas savaş gereçleri gibi birçok alanda belirgin bir kapasite eksikliği bulunmaktadır. Avrupa Savunma Ajansı'nın bir havuzda toplamak ve paylaşmak (pooling and sharing) konsepti, Avrupa'nın savunma kapasitesini artırmayı amaçlamaktadır.

Ancak, bu 11 AB Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İşbirliği Ajansı, ya da AB Sınır Güvenliği Birimi (Frontex), AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasını ve güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir AB kurumudur. AB'nin birliğe üye olmayan komşu ülkelerle olan sınırlarının güvenliğinin sağlanması, ulusal sınır muhafızları arasında işbirliği yapılmasını ve sınırlarla ilgili risk analizleri oluşturulması amacıyla kurulmuştur. Avrupa Savunma Ajansı, deniz güvenliği ile ilgili olarak 2006 yılında 17 üye devletle birlikte Deniz Gözetleme Ağı (MARSUR) girişimini başlatmıştır. Bu projenin 2014 yılında operasyonel olması beklenmektedir. Avrupa Savunma Ajansı, aynı zamanda Uzun Vadeli Taktiksel İnsansız Hava Araçları Sistemi ile Deniz Mayınlarına Karşı Önlemler adlı iki projeyi daha başlatmıştır.

Bunlara ilave olarak, AB'nin bir havuzda toplama ve paylaşma konseptine uygun birçok alt bölgesel ve iki taraflı gayreti söz konusudur. Bunlar arasında Fransa-İngiltere güvenlik ve savunma işbirliği anlaşması öne çıkmaktadır. Yeteneklerin ortak kullanılmasına ilişkin bir başka alt bölgesel işbirliği örneği ise,

³⁷⁵ Joint Communication to the European Parliament and the Council for an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy, high representative of the european union for foreign affairs and security policy, Brussels, European Commission, 6.3.2014 JOIN(2014) 9 final.

Kuzey Ülkeleri Savunma İşbirliği (NORDEFECO) girişimidir. Kuzey ülkelerinin savunma kapasitesini artırmayı amaçlayan söz konusu girişim, deniz kapasitesini artırmaya yönelik Baltık Denizi'nde Deniz Gözetleme İşbirliği (SUBSAC) projesini yürütmektedir. Avrupa Amfibi Girişimi (EAI) ise, İtalya-İspanya, İngiltere-Hollanda ve Fransa amfibi güçleri arasında yakın ilişkiler oluşturmak, AB ve NATO operasyonlarında görevlendirilecek söz konusu güçlerin yeteneklerini geliştirmek için 2000 yılında başlatılmıştır. Avrupa Müşterek Çalışabilir Taşıyıcı Grup Girişimi (ECGII), Avrupa'nın amfi harekât ve nükleer operasyonlarda birlikte çalışılabilirliğini artırmayı hedeflemektedir. Bu eylemlerin temel gerekçesi AB ve NATO görevlerinde daha hızlı ve etkili mevzilenme imkânı sağlamaktır.

AB'nin NATO ile askeri işbirliği, 1999 yılında Vaşington Zirvesi'yle başlamıştır. 17 Mart 2003 tarihinde NATO ve AB arasında "Berlin Plus" olarak tanımlanan işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmayla AB, kendi kriz yönetimi görevlerinde NATO'nun operasyonel planlaması dâhil, ortak yetenek ve varlıklarını kullanabilecektir. Pratikte AB-NATO işbirliği pek çok alanda iyi yürümektedir. Bununla birlikte, AB'nin yanı sıra Somali Yarımadası'ndaki deniz güvenliğinde NATO önemli bir role sahiptir. NATO, BM'nin talebi üzerine korsanlık karşıtı ilk görevini 2008 yılında Somali'de başlatmış, bu görev 2009 yılında Okyanus Kalkanı Harekâtı olarak değiştirilmiştir. Okyanus Kalkanı Harekâtı, NATO üyesi olan ve olmayan 24 ülkenin katkılarıyla gerçekleştirilmektedir. Harekât alanı, Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu'ndan Hürmüz Boğazı'na kadar uzanan yaklaşık 2 milyon mil karelik alandır.

2007 yılında kurulan Afrika Birliği Somali Görevi (AMISOM)'nin amacı, Somali'deki geçici hükümet yapılarını desteklemek, Somali güvenlik kuvvetlerini eğitmek ve insani yardım sevkine yardımcı olmaktır. AMISOM'un görev sahası kara alanları olmakla birlikte, Al Shabaab lojistik ikmalini engellemek ve deniz ikmal yollarını korumak şeklinde bazı sınırlı deniz görevleri de bulunmaktadır. ASEAN ve Avrupa Komisyonu arasındaki resmi ilişkiler ise, 1998'de başlamıştır. AB ve ASEAN, 2007 yılında kabul edilen Nuremberg Bildirisi'nin uygulanmasına ilişkin bir Eylem Planı'nı kabul etmiştir. Söz konusu plan, deniz güvenliği alanında daha güçlü bir işbirliği çağrısında bulunmaktadır.

Öte yandan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK), son yıllarda deniz güvenliği konusunda siyasi ve yasal çerçeveyi güçlendirecek önemli adımlar atmıştır. BMGK, IMO'nun talebi üzerine 2008 yılında BM Şartı'nın yedinci bölümü kapsamında birçok karar almıştır.³⁷⁶ BM'nin deniz güvenliğiyle ilgili Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC)'nin deniz güvenliği faaliyetleri ise, güvenlik-kalkınma ilişkisini kapsamakta ve özellikle denizde kaçakçılık konularıyla ilgilenmektedir. UNODC, 2009 yılında Somali korsanlığıyla mücadele için Somali Yarımadası'ndaki devletleri desteklemek amacıyla korsanlık karşıtı programını başlatmıştır. IMO'nun deniz güvenliği alanındaki görevi ise, denizde emniyetli ulaşımı sağlamaktır. IMO, bu itibarla Denizde Seyir Emniyetine Karşı Yasadışı Faaliyetleri Önleme Sözleşmesi, Kıta Sahanelğinde Sabit Platformların Emniyetine Karşı Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi Protokol'ü ve Cibuti Davranış Kuralının³⁷⁷ benimsenmesini desteklemiştir. IMO aynı zamanda 1974 yılında Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu (ISPS Code)'nun tadiline yardımcı olmuştur. Deniz güvenliği alanında ABD, Somali kıyıları açığında uluslararası deniz operasyonlarını koordine eden Birleşik Deniz Gücü'nü yönetmektedir. Birleşik Deniz Gücü, 25 katılımcı ülkeden oluşan ve Ortadoğu, Afrika ve Güney Asya'da korsanlık ve terörizm karşıtı görevleri yerine getiren sivil gemilerin güvenliğini sağlamak amaçlı uluslararası donanma ortaklığı olup, üç ayrı görev gücünden oluşmaktadır. Bunlar deniz güvenliği ve terörizm karşıtı faaliyet yürüten Birleşik Görev Gücü 150, korsanlıkla mücadele için Birleşik Görev Gücü 151 ve Körfez güvenlik işbirliğinden sorumlu Birleşik Görev Gücü 152'dir. Küresel Terörle Mücadele Forumu (GCTF), ABD Dışişleri Bakanlığı'nın liderliğindeki çok taraflı terörle mücadele girişimidir. 2011 yılında kurulan girişimin amacı, terörle mücadele uzmanları ve yetkililerine ülkelerin terörle mücadeledeki yerel kapasitelerini güçlendirmesi için işbirliği ortamı sağlamaktır.³⁷⁸

³⁷⁶ Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurları da BMGK kararları çerçevesinde Aden Körfezi, Somali karasuları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde dost ve müttefik deniz kuvvetleri ile birlikte 2009 yılından itibaren korsanlık karşıtı görev yürütmektedir.

³⁷⁷ Djibouti Code of Conduct, bkz: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>

³⁷⁸ The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and Their Implications for the European Union, European Parliament Directorate General for External Policies, Policy Department, 2013. Bkz. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET\(2013\)433839_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET(2013)433839_EN.pdf)

6.2.2. AB'nin Deniz Güvenliği Mevzuatı

AB Komisyonu, IMO tarafından hazırlanan ISPS Kodun uygulanmasını düzenleyen 725/2004 sayılı "Liman ve Gemi Faaliyetlerinde Güvenliği Artırmak" konulu yönergeyi 31 Mart 2004 tarihinde kabul etmiştir. Bu yönergeyle AB; ISPS Kod'u AB düzenlemeleri içine dâhil ederek ve bu faaliyetleri AB yetki alanında uygulayarak gemileri ve limanları terörist saldırılardan korumayı amaçlamıştır.³⁷⁹ Bu yönerge, deniz güvenliği tedbirlerinin sadece bir bölümünü oluşturmakta olup, bu yönergedeki gemilerdeki güvenlik tedbirlerinin kapsamı sınırlıdır. Bu nedenle, AB 26 Ekim 2005 tarihinde liman güvenliğinin artırılması hakkında 2005/65/EC sayılı bir Direktif kabul etmiştir.³⁸⁰ Bu Direktifin amacı; güvenlik olayları tehdidi karşısında liman güvenliğini artırmak için tedbirler uygulamaya koymaktır. Bu tedbirler; liman güvenliği tedbirleri hakkında ortak temel kurallar, bu kuralların uygulama mekanizması ve izleme mekanizmalarına uyumdan oluşmaktadır. Bu Direktifteki tedbirler, 725/2004 sayılı "Liman ve Gemi Faaliyetlerinde Güvenliği Artırmak" konulu yönerge ile de uyumlu olarak üye devletlerin karasularında bulunan her bir limana uygulanmakta olup, liman güvenlik değerlendirmesinin sonuçları dikkate alınarak her bir limanın sınırı belirlenecektir.³⁸¹

11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen terör saldırılarından sonra güvenliği artırmak Avrupa Komisyonu için bir öncelik haline gelmiş olup, hava ve deniz güvenliği hakkında ortak kurallar oluşturan bir yönerge hazırlanmıştır. Ayrıca, Komisyonun hazırladığı ulaştırma güvenliği ve finansmanına ilişkin bir raporda deniz ulaştırmasında güvenlik hizmetlerine yönelik maliyetler, yatırım ve işletme maliyetleri konularına yer verilmiştir.³⁸²

³⁷⁹ Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security. Eur-Lex Website: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?jsessionid=JWnGTCjVvJLTGG15RWksKy0wLMRzDXmyYh2B6BcrYpJNCFmLgJL!94503012?uri=CELEX:32004R0725>

³⁸⁰ Directive 2005/65/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on enhancing port security. Eur-Lex website: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32005L0065>

³⁸¹ *ibid.* Md. 1 ve 2.

³⁸² Report from the Commission to the Council and the European Parliament on transport security and its financing. Eur-Lex website: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006DC0431>

Deniz güvenliği alanında Komisyon, denetimlerini gerçekleştirmek için revize prosedürler getiren 9 Nisan 2008 tarihli ve 324/2008 sayılı Komisyon Yönergesini kabul etmiştir. Deniz güvenliği hakkında AB mevzuatının üye devletler tarafından uygulanmasını izlemek amacıyla Komisyon üye devletlerin liman tesislerinin ve ilgili şirketlerin ulusal kalite kontrol sistemlerinin ve prosedür ve yapılarının etkinliğini doğrulamak amacıyla denetimler gerçekleştirmektedir. EMSA bu denetimlere Komisyonun liderliğinde katılmakta ve Komisyona gemiler, ilgili şirketler ve tanınmış güvenlik kuruluşlarına ilişkin denetim yetkilerini yerine getirirken teknik yardımda bulunmaktadır. Liman güvenliği direktifiyle uyumlu olarak, Komisyon gemi ve liman tesisleri için sağlanan denetimlerle üye devletlerin Direktifi uygulamasını izlemelidir. Bu Yönerge, limanlar konusunda üye devletler ve liman tesisleri seviyesindeki denetimlerle birlikte 2005/65/EC sayılı Direktifin uygulanmasını Komisyonun izlemesi için şartlar koymaktadır.³⁸³

Gemilere yönelik korsanlık ve silahlı soygun eylemlerinin engellenmesi ve bu eylemlerden korunma konusunda ise, Avrupa Komisyonu 11 Mart 2010 tarihinde bir tavsiye kararı kabul etmiştir. Bu tavsiye kararında, IMO'nun MSC Komitesininin 86. Oturumunda Somali kıyılarında korsanlık eylemlerinin artması üzerine bir dizi tedbir kabul edilmiş ve bu tedbirlere AB üyesi ülkelerin uyum sağlaması yönünde tavsiyelerde bulunulmuştur. IMO, korsanlık konusunda tedbirler alınması hususunda, Somali kıyılarında ve Aden Körfezinde korsanlıkla ve soygunla mücadele etmek amacıyla bir dizi sirküler yayınlamıştır.

23 Haziran 2009 tarihli ve MSC.1/Circ.1334 sayılı sirküler ile gemi sahiplerine, ilericilerine, gemi kaptanlarına ve mürettebata gemilere yönelik korsanlık ve silahlı soygun eylemlerinin bastırılması ve önlenmesi konusunda bir rehber hazırlanarak, gemide herhangi bir durumda meydana gelen saldırıların önlenmesi ve risklerin minimize edilmesi konusunda alınması gereken tedbirler listelenmiştir.

³⁸³ EU Legislation Maritime Security. Bkz.

http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security/doc/legislation_maritime_security.pdf

16 Haziran 2009 tarihli ve MSC.1/Circ.1332 sayılı sirkülerde ise, Somali kıyılarında ve Aden Körfezinde korsanlık eylemlerinin önlenmesi, caydırılması ve ertelenmesi amacıyla en iyi yönetim uygulamaları listelenmiştir. Denizcilik endüstrisi kuruluşları bu listelenen tedbirleri 29 Eylül 2009 tarihli MSC.1/Circ. 1335 sayılı sirküler ile güncellemiştir. En iyi yönetim uygulamaları, Aden Körfezinden geçmeden önce denizcilik şirketlerini ve gemileri Deniz Güvenliği Merkezinin websitesine-Horn of Africa (Somali Tarımadası- Afrika Boynuzu-MSCHOA-<http://www.mschoa.org>) kaydettirilmesi hususunda teşvik etmektedir. Kayıtlı gemiler bu özel bölgedeki mevcut durum hakkında tüm bilgileri almakta olup, EU-NAVFOR-ATALANTA harekât güçleri tarafından izlenmekte ve saldırı riskleri azalmaktadır.³⁸⁴

Komisyon ayrıca Deniz Güvenliği Komitesi-MARSEC isimli düzenleyici bir Komite tarafından destek verilmektedir. MARSEC, 725/2004 sayılı Komisyon Yönergesinin 11. Maddesi gereğince Düzenleyici Komite tarafından kurulmuş olup, 2005/65/EC sayılı Direktife göre faaliyetleri hususunda Komisyona destek vermektedir. Düzenleyici Komiteye, Komisyon tarafından başkanlık edilmekte ve Komite tüm üye devletleri temsil eden uzmanlardan oluşmaktadır. Ayrıca, Komisyon düzenli olarak Deniz Güvenliği konusunda Paydaş Danışman Grubuyla (SAGMaS)³⁸⁵ toplantı yapmaktadır. SAGMaS, MARSEC'in çalışmaları konusunda paydaşların görüşlerini paylaştığı bir platformdur.³⁸⁶

AB, Ortak Güvenlik ve Savunma Politikasına (OGSP) deniz perspektifi kazandırılması ve AB'nin küresel seviyede deniz güvenliği alanında etkinliğinin artırılması amacıyla, 19-20 Aralık 2013 tarihlerinde düzenlenen AB Zirvesinde, Haziran 2014'e kadar AB Deniz Güvenliği Stratejisi yayımlanması kararı almıştır.

³⁸⁴ Commission Recommendation of 11 March 2010 on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships, Official Journal of the European Union, L 67/13, website:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:067:0013:0026:EN:PDF>

³⁸⁵ Stakeholder Advisory Group on Maritime Security (SAGMaS).

³⁸⁶ EU Legislation Maritime Security. Bkz.

http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security/doc/legislation_maritime_security.pdf

Anılan Stratejinin hazırlıkları kapsamında, AB Komisyonu ile AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Ashton tarafından 7 Mart 2014 tarihinde bir Ortak Bildirim (Joint Communication) yayımlanmıştır. Bildirimde, AB'nin deniz güvenliğine ilişkin çıkar ve tehdit vizyonu ile denizcilik sektöründeki farklı aktörler arasında ilerleme sağlanabilecek işbirliği alanlarına değinilmektedir. AB'nin deniz alanlarında karşılaşılabileceği risk ve tehditler bağlamında deniz yetki alanları uyuşmazlığı (territorial maritime dispute), deniz haydutluğu ve gemi ve limanlara yönelik terörizm gibi hususlara yer verilmektedir. Stratejinin amaçlarının açıklandığı bölümde ise özellikle Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölgelerin sınırlandırılmamasının ilave tehdit unsuru teşkil ettiği belirtilmektedir.³⁸⁷

Metnin diğer bölümlerinde, stratejinin dış ilişkiler, gözetim ve bilgi paylaşımı, yetenek gelişimi ve kapasite inşası, risk yönetimi ve krizlere yanıt verebilme, deniz güvenliğine yönelik araştırma, yenilik, eğitim ve kurs faaliyetleri olmak üzere beş alana odaklanması gerektiğine işaret edilmektedir.

AB Deniz Güvenliği Stratejisi, Ortak Bildirimde yer alan unsurlar temelinde AB Konseyi organlarınca ele alınarak 2014 yılında kabul edilmiştir.³⁸⁸

Özetle, AB'nin deniz güvenliği politikasının genel amacı, AB vatandaşlarını ve ekonomisini denizcilik ve liman operasyonlarına yönelik kasıtlı yasadışı eylemlerin sonuçlarından korumaktır. Konuya ilişkin AB mevzuatında hazırlanan yönergeler ve direktifler uluslararası yükümlülüklerin ötesinde deniz ulaştırması için mümkün olan

³⁸⁷ Dışişleri Bakanlığımız, Genel Kurmay Başkanlığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı temsilcilerimizden oluşan heyet, AB Dış İlişkiler Servisi ile Denizcilik ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü yetkilileriyle 1 Nisan 2014 tarihinde Brüksel'de bir görüşme gerçekleştirmiş olup, söz konusu görüşmede; Ortak Bildirim metninde deniz yetki alanları uyuşmazlığı ve Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölgelerin sınırlandırılmamasının tehdit olarak tanımlanmasının ülkemiz nezdinde rahatsızlık yarattığı, uluslararası hukukta bu tür sorunların "anlaşmazlık" (dispute) olarak tanımlandığı, uluslararası hukukun bu anlaşmazlıkların hakça sonuç doğuracak şekilde anlaşmayla çözümlenmesini savunduğu, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmamasının "tehdit" olarak Stratejide yer almasının işbirliği ortamı yaratmaktan ziyade gerginliğe yol açabileceği, Türkiye ile Yunanistan arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda anlaşmazlık bulunduğu, bu sorunların hakkaniyete uygun kapsamlı bir şekilde çözülmesi yönünde çabalarımızın sürdüğü, stratejiyle deniz güvenliği bakımından bir işbirliği ortamı yaratılmak isteniyorsa "tehdit" ifadesinin çıkarılması gerektiğinin düşünüldüğü ifade edilmiştir.

³⁸⁸ Dışişleri Bakanlığından alınan 10 Nisan 2014 tarih ve 4503852 sayılı yazı.

en iyi seviyede güvenlik önlemlerinin alınmasını sağlarken aynı zamanda dünya ticaretinin aksamadan devam etmesine de imkân tanınarak tasarlanmıştır. Avrupa Parlamentosu tarafından Komisyona Deniz Güvenliği mevzuatının üye devletlerce uygulanmasının izlenmesi ve ulusal deniz güvenliği tedbirleri, prosedürleri ve yapılarının etkinliğinin doğrulanması konusunda yükümlülük verilmiştir.³⁸⁹

6.3. Türkiye’de Deniz Güvenliği

Önceki bölümlerde bahsedildiği gibi, 11 Eylül 2001’de Amerika Birleşik Devletlerine karşı gerçekleştirilen terörist saldırılardan sonra ve son yıllarda dünya denizcilik ticaretini olumsuz şekilde etkileyen deniz haydutluğu meselesi nedeniyle IMO, gelecekteki saldırıların önüne geçmek amacıyla deniz güvenliğinin sağlanması için bir dizi tedbir almıştır. Bu tedbirlerden biri SOLAS sözleşmesinde yeni düzenlemeler yapılarak ISPS Kodun kabul edilmesidir. Bu yeni gereklilikler, taraf devletleri, devlet kuruluşlarını, yerel idareleri ve denizcilik ve liman sektörünü güvenlik tehditlerini değerlendirme ve uluslararası deniz ticareti yapan gemileri ve bu gemiler tarafından kullanılan liman tesislerini etkileyen olaylara karşı önleyici tedbirler alma konusunda işbirliği yapılması ile sonuçlanmıştır. IMO’nun gemilere yönelik saldırılara ilişkin aldığı diğer bir tedbir ise SUA Sözleşmesidir. Bunlar dışında IMO, deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygunla mücadele konusunda bir dizi tavsiye kararı kabul etmiştir.³⁹⁰

Dünya deniz ticaretinin önünde ciddi bir engel teşkil eden deniz haydutluğu, maalesef tüm dünyayı olduğu gibi Türk denizcilik sektörünü de olumsuz etkilemektedir. 2011 yılında deniz haydutluğunun dünya denizcilik sektörüne getirdiği yükün (Toplamda 6,6-6,9 milyar \$) %81’i denizcilik şirketleri tarafından

³⁸⁹ European Commission, Maritime Security. Website:

http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security/index_en.htm

³⁹⁰ Bkz. http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=17989&filename=IMOactivities.pdf

(5,3-5,5 milyar \$); %19'u (1,3 milyar \$) ise hükümetlerce karşılanmıştır. Toplamda ödenen fidye miktarı 160 milyon \$, sigorta giderleri ise 635 milyon \$ olmuştur. 2012 yılında ise deniz haydutluğunun küresel ekonomiye yüklediği maliyet 2011 yılına göre yaklaşık olarak 850 milyon dolarlık (%12,6) bir düşüşle 5,7 ila 6,1 milyar dolar arasında gerçekleşmiştir.³⁹¹

Deniz haydutluğu dünya deniz ticaretini ciddi şekilde etkilemeye devam ederken bu sorunla mücadele etmek için, tavsiye edilen güvenlik koridorlarını kullanarak seyir yapılmasından ulusal konvoy geçişlerinin kullanılmasına kadar birçok önlem alınmaktadır.

Bilindiği üzere, Aden Körfezi/Somali kıyılarında artış gösteren deniz haydutluğu faaliyetleri neticesinde bölgeden geçiş yapacak gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulan “Uluslararası Tavsiye Edilen Güvenlik Koridoru (IRTC)” den geçen gemilerin güvenliği, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımıza bağlı savaş gemilerimizin de katılımıyla oluşturulan Uluslararası Deniz Gücü tarafından sağlanmaktadır.

Bununla birlikte, Aden Körfezi/Somali kıyılarında artış gösteren deniz haydutluğu faaliyetleriyle ilgili olarak;

- Deniz alanından geçiş yapacak Türk bayraklı/Türkiye bağlantılı ticaret gemilerinin geçiş bilgilerinin bölgede görev yapan askeri gemilere bildirilmesinin kolaylaştırılması,
- Gemilere imkân ve kabiliyetler elverdikçe koruma hizmetinin sağlanabilmesi,
- UDHB tarafından yayımlanan duyuruların ve gerek ulusal ve gerekse de uluslararası organizasyonlar tarafından yayımlanan ve rehber niteliğinde olan bilgi ve belgelerin gemi kaptanlarına, donatanlarına ve acentelerine daha hızlı ve etkin bir şekilde duyurulabilmesi,

³⁹¹ <http://oceansbeyondpiracy.org/>

amacıyla “www.denizticareti.gov.tr” web sayfasında yer alan Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi üzerinde; düzenli olarak güncel duyuru ve bilgiler yayımlanmaktadır.

Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi 04.06.2009 tarihinde uygulamaya girmiş olup, 2009 yılında 6. ay itibariyle 105 gemi, 2010 yılında 350 gemi, 2011 yılında 423 gemi, 2012 yılında 474 gemi ve 2013 yılı 20 Ağustos itibariyle 189 gemi bildirimli geçiş yapmıştır.

Günümüzde, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında bahsi geçen önlemlere ek olarak gemi işletici şirketler, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgelerden geçiş yapılması esnasında gemilerinde özel sözleşmeli silahlı güvenlik personeli bulundurmaktadır.

Hâlihazırda Türk mevzuatında bu uygulamaya ilişkin Türk bayraklı gemiler hakkında bir düzenleme bulunmaması ve sektörden gelen ciddi talepler neticesinde Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü koordinesinde ilgili kurum ve kuruluşların da katılım sağladığı hukuki düzenleme çalışması kapsamında yapılan toplantılar neticesinde, 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun’a eklenecek bir madde ile Gemilerde Özel Güvenlik Personeli bulundurulması ile ilgili usul ve esasların Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından belirlenmesinin sağlanması konusu gündeme getirilmiştir.

Deniz güvenliğine ilişkin AB müktesebatı; gemi ve liman güvenliğini artırmayı amaçlayan 725/2004/EC sayılı Tüzük, liman güvenliğini artırmayı amaçlayan 26 Ekim 2005 tarihli ve 2005/65/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ve deniz güvenliği alanında denetimleri gerçekleştirme prosedürleri oluşturan ve ISPS Kod hükümlerinin tekdüze ve etkin uygulanmasına ilişkin tedbirler koyan 10 Haziran 2005 tarih ve 884/2005 sayılı Komisyon Tüzüğünden oluşmaktadır. (Tablo 9)

Türkiye, SOLAS sözleşmesine taraf olup Sözleşmeyi ve ISPS Kodu uygulamaktadır. ISPS Kod Uygulama Kılavuzu kurallara açıklık getirmek ve

prosedürleri tanımlamak amacıyla yürürlüğe konulmuş olsa da, ikincil mevzuat olarak herhangi bir hukuki metin bulunmamaktadır. Mülga Denizcilik Müsteşarlığı zamanında 20.03.2007 tarih ve 26468 sayılı Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe konulmuş olup, söz konusu yönetmelik ile Türk mevzuatının gemi ve liman güvenliğini artırmayı amaçlayan 725/2004/EC sayılı Tüzük, liman güvenliğini artırmayı amaçlayan 26 Ekim 2005 tarihli ve 2005/65/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ve deniz güvenliği alanında denetimleri gerçekleştirme prosedürleri oluşturan ve ISPS Kod hükümlerinin tekdüze ve etkin uygulanmasına ilişkin tedbirler koyan 10 Haziran 2005 tarih ve 884/2005 sayılı Komisyon Tüzüğü uyumlaştırılması amaçlanmıştır.

Tablo 8. Deniz Güvenliği Konusunda Uyumlaştırılan AB Mevzuatı

No	Yürürlüğe giren Türk Mevzuatı	Uyumlaştırılan AB Müktesebatı	Resmi Gazete Tarih ve Sayısı
1	ISPS Kod için Uygulama Tüzüğü	Gemi ve liman güvenliğini artırmak hakkında 31 Mart 2004 tarih ve 725/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü Liman güvenliğini artırmak hakkında 26 Ekim 2005 tarih ve 2005/65/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi Deniz güvenliği alanında Komisyon denetimlerini gerçekleştirme prosedürleri hakkında 10 Haziran 2005 ve 884/2005 sayılı Tüzük	20.03.2007, 26468

Ayrıca, Türkiye küresel terörle mücadele ve işbirliği konularını ele alan “1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair SUA Sözleşmesi”ne 1998 yılından beri taraftır. Kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair 2005 Protokolünü ise 1/4/2009 tarihli ve 5854 sayılı Kanun ile uygun bularak 11/12/2009 tarihli ve 2009/15674 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır. Sözleşme’nin 16/2 maddesinin verdiği yetkiyle, uyuşmazlıkların zorunlu çözümüne ilişkin olarak 16/1 maddesine de ihtirazi kayıt konulmuştur.

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA 88)'ye esaslı değişiklikler getiren 2005 Protokolü'nün uygulanma koşullarının ve uygulayıcı makamların belirlenmesi ve değişikliklere ilişkin alt mevzuat hazırlıklarının yönlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca bu hususta, Türk Ceza Kanunu ve Terörle Mücadele Kanunu'nda değişiklik yapılması konusunda ihtiyaç analizi yapılması gerekmektedir. Suçluların iadesi, adli yardımlaşma ve geri verme ile ilgili ise, mevcut sistem yeterlidir.³⁹²

Deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında ayrıca gemi işletici şirketlerce, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgelerden geçiş yapılması esnasında gemilerinde özel sözleşmeli silahlı güvenlik personeli bulundurulmaktadır. Hâlihazırda Türk mevzuatında bu uygulamaya ilişkin Türk bayraklı gemiler hakkında bir düzenleme bulunmamaktadır ancak konuya ilişkin; 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun'da *“Türk ulaşım araçlarında, Türkiye dışında özel güvenlik hizmetlerinden yararlanılmasına ilişkin usul ve esaslar Bakanlığın uygun görüşü alınarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca belirlenir.”* yönünde bir değişiklik yapılacaktır.³⁹³

6.3.1. Deniz Güvenliği Aktörü Olarak Türkiye

Aden Körfezi ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu/korsanlık eylemleri bir uluslararası güvenlik meselesidir. 2013 yılında, 2012 yılına kıyasla bölgedeki korsan saldırılarında azalma olmuşsa da, bu sorun sadece can ve mal emniyetini tehdit etmekle kalmayıp uluslararası deniz taşımacılığı ve seyir serbestisini de menfi yönde etkilemeye devam etmektedir.

³⁹² Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Toplantısında alınan kararlar, 13 Eylül 2013, Ankara.

³⁹³ Emniyet Genel Müdürlüğü'nden alınan 22 Temmuz 2013 tarihli ve 136783 sayılı yazı.

Bahsekonu bölgede bugüne kadar, Türkiye irtibatlı beş gemi korsanlar tarafından kaçırılmış, müteakiben serbest bırakılmıştır. Aden Körfezi ve Somali açıklarında icra edilen askeri harekât ve ticaret gemilerinin aldığı koruyucu tedbirler sayesinde 2010 Mart ayından bu yana Türk bayraklı/Türkiye bağlantılı herhangi bir ticari gemi kaçırılmamış, son bir yıl içerisinde ise Türk bayraklı/Türk bağlantılı herhangi bir ticari gemi bölgede saldırıya dahi uğramamıştır. Türk bayraklı/Türk bağlantılı 5 gemiye saldırı teşebbüsünde bulunulmuş, ancak bu girişimler başarıya ulaşmamıştır.

Öte yandan, Aden Körfezi ve Somali açıklarında alınan güvenlik önlemlerinin bir sonucu olarak, korsanlık faaliyetlerinin kısmen Afrika'nın Batısına kaydığı gözlemlenmekte, özellikle Gine Körfezi'nin korsanların hedefi haline geldiği değerlendirilmektedir. Bölgede 15 Temmuz 2013 tarihinde kaçırılan Türk şirketine ait MT Cotton gemisi 22 Temmuz 2013 tarihinde serbest bırakılmıştır.

Deniz haydutluğu/korsanlık ve silahlı soygun ile mücadelede uluslararası işbirliğinin geliştirilmesine özel önem atfeden ülkemiz, bu alandaki çabaları desteklemekte, uluslararası kuruluşlar bünyesinde yürütülen çalışmalara aktif olarak katkıda bulunmaktadır. Bu yaklaşımla ülkemiz, "Somali Açıklarında Korsanlık Temas Grubu (CGPCS)"na da kurucu üye olarak katılmıştır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1851 sayılı kararı ile 14 Ocak 2009 tarihinde kurulan CGPCS, Somali açıklarında cereyan eden deniz haydutluğu ile mücadelede devletler ve uluslararası örgütler arasında eşgüdümün sağlanmasını ve görüş alışverişinin kolaylaştırılmasını amaçlamaktadır.

Tablo 9. Somali Açıklarında Korsanlık Temas Grubu Çalışma Grupları

CGPCS ÇALIŞMA GRUPLARI	
Genel Kurul	Genel Kurulun çalışmaları genel olarak katılımcıların deniz haydutluğu hususunda yürüttüğü faaliyetlerin sunulması ve not edilmesi formatında cereyan etmektedir. Yılda 2 defa ABD’ de toplanmaktadır.
1.Çalışma Grubu	İngiltere’nin başkanlık ettiği grup, bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı askeri operasyonların etkin koordinasyonu ve bölge ülkelerinin deniz haydutluğu ile mücadele edebilmelerini sağlamak amacıyla adli ve cezai kapasitelerinin yanı sıra denizcilik kapasitelerinin de geliştirilmesine yardımcı olmayı hedeflenmektedir.
2.Çalışma Grubu	Danimarka’nın başkanlık ettiği grup hukuki işlerden sorumludur. CGPCS’nin ve üye ülke ve örgütlerin deniz haydutluğuyla mücadelede ihtiyaç duyacağı hukuki desteği sağlama amacıyla kurulmuştur.
3.Çalışma Grubu	Kore’nin başkanlığındaki grup, katılımcı ülkelerin ve denizcilik sektörünün deniz haydutluğu konusundaki sorunlarını tartışmakta ve gemilerin kendilerini korumak için nasıl yöntemler izleyebileceğini görüşmektedir. Bu hususta asıl sorumlu örgüt olan IMO’nun “Best Management Practices” çalışmaları mevcut olup 3. Çalışma Grubunun bu çerçevede duplikatif olduğu söylenebilir.
4.Çalışma Grubu	Mısır’ın başkanlığındaki grup kamu diplomasisi alanında çalışmalar yürütmektedir. Deniz haydutluğu hususunda farkındalık yaratma ve iletişim araçları vasıtasıyla Somali’de ve bölgede eğitim faaliyetlerinin desteklenmesi amaçlanmaktadır.
5.Çalışma Grubu	İtalya’nın başkanlığındaki grup, deniz haydutluğu finansörlerinin mali ağlarının belirlenmesi ve bozulmasına ilişkin uluslararası çalışmaların eşgüdümünden sorumludur. Üye ülkeler ve uluslararası örgütlerle bilgi paylaşımı hususunda prensiplerin belirlenmesi çalışmasını yürütmektedir.

10 Şubat 2009 tarihinde TBMM’de kabul edilen Hükümet Tezkeresini takiben, uluslararası kuruluşlar bünyesinde yürütülen korsanlıkla mücadele faaliyetlerine Deniz Kuvvetleri unsurlarımızca aktif olarak katkıda bulunmaya başlanmıştır (Sözkonusu tezkere son olarak TBMM’nin 16 Ocak 2014 tarihli kararıyla 10 Şubat 2015 tarihine kadar uzatılmıştır).

Sözkonusu bölgede deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri hâlihazırda NATO’nun Okyanus Kalkanı Harekâtı, AB’nin ATALANTA Harekâtı, ABD önderliğindeki Birleşik Deniz Kuvvetleri ve milli kontroldeki gemiler vasıtasıyla olmak üzere dört ayrı çerçevede yürütülmektedir.

Ülkemiz 2009 yılından itibaren Birleşik Deniz Kuvvetleri bünyesinde oluşturulan Birleşik Görev Kuvveti-151 (CTF-151) ve NATO’nun Okyanus Kalkanı Harekâtı emrinde dönüşümlü olarak görevlendirdiği bir firkateynle uluslararası toplumun deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerine destek sağlamaktadır.

Okyanus Kalkanı Harekâtı'na ve CTF-151'e bugüne kadar toplam 14 fırkateynle destek verilmiştir.

Ülkemiz bu çerçevede, çeşitli dönemlerde CTF-151 Komutanlığı görevini ve Okyanus Kalkanı Harekâtı (CTF-508) Komutanlığı görevini üstlenmiştir. CTF-151'in Komutanlığının üstlenilmesiyle ülkemiz tarafından NATO dışında ilk defa denizde çok-uluslu bir koalisyon gücünün komutanlığı yürütülmüştür.

Bölgedeki Deniz Kuvvetleri unsurlarımızca deniz haydutlarına karşı 2009 Temmuz ayından bugüne kadar icra edilen 26 operasyonda toplam 179 deniz haydudu etkisiz hale getirilmiş, çeşitli ülkelere ait gemilere koruma ve refakat sağlanmış ve yapılan saldırı girişimleri engellenmiştir.

Ülkemiz, Somali'de son dönemde artan görünürlüğü ile Aden Körfezi'nde korsanlıkla mücadele alanında uluslararası çabalara verdiği destek çerçevesinde, "Somali Açıklarında Korsanlık Temas Grubu" tarafından tesis edilen Emanet Fonu'na 50.000 ABD Doları katkı sağlamış olup, bu çerçevede 2013 yılında Kurul üyeliği yapmıştır. 2013 yılında sözkonusu Fona 100.000 ABD Doları ilave katkı yapılmıştır.

Öte yandan, ülkemiz, BM Güvenlik Konseyi kararları ile de uyumlu olarak Somali açıklarında korsanlık sorununa kapsamlı bir bakış açısıyla yaklaşmakta ve korsanlığın "asıl nedenleri"nin denizde değil karada olduğu bilinciyle Somali'ye yönelik insani ve kalkınma yardımlarına özel önem atfetmektedir. Ülkemiz bu çerçevede Somali'ye bugüne kadar, 300 milyon dolarlık kısmı insani ve ekonomik, 10 milyon dolarlık kısmı ise güvenlik güçlerinin yeniden yapılandırılmasına yönelik olmak üzere toplamda 310 milyon dolarlık mali yardımda bulunmuştur.³⁹⁴

³⁹⁴ UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgi notları.

6.4. Genel Değerlendirme

Avrupa sanayisi ve ticareti, küreselleşmenin bir sonucu olarak deniz ticaret akışına daha fazla bağımlı hale gelmiştir. Küresel etkileşimin artan önemi ve yoğunluğu korsanlık, terörizm ve suç örgütleri gibi yasadışı aktörlerin de büyümesini teşvik etmiş; aynı zamanda farklı deniz bölgelerini birbirine bağlamıştır. İklim değişikliği, kirlilik ve aşırı avlanma deniz çevresinin bozulmasına yol açmakta ve AB için yeni çatışmalar ve sorunlar yaratmaktadır.

Bu gelişmeler ışığında AB, deniz sorunlarının artan küresel doğasını dikkate alarak deniz güvenliği alanında etkinliğinin artırılması amacıyla kapsamlı bir deniz güvenliği stratejisi geliştirmeye karar vermiştir. Bu kapsamda AB'nin, Entegre Denizcilik Politikası ile Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası arasında daha büyük bir sinerji oluşturmakta; stratejik önemi artan Kuzey Kutbu, Hint Okyanusu, Batı Afrika ve Güney Atlantik gibi alanlar için bölgesel deniz stratejileri başlatma imkanını araştırmakta; deniz çevresinde Ortak Bilgi Paylaşım Çevresinin geliştirilmesi gayretlerini artırarak, deniz sorunlarını izleme ve yanıt verme yeteneğinin geliştirmek için çaba sarfetmektedir.

Türkiye ise, deniz alanlarında karşılaşılabileceği risk ve tehditler bağlamında bir deniz güvenliği stratejisi geliştirmekte olan AB gibi kapsamlı bir deniz güvenliği stratejisi geliştirmeli, bölgesel deniz stratejilerinin içinde yer almalı, deniz çevresinde ortak bilgi paylaşım çevresini geliştirmek için çaba göstermeli ve deniz sorunlarını izleme ve yanıt verme yeteneğini geliştirmelidir.

VII. SONUÇ VE ÖNERİLER

7.1. Sonuç

Deniz taşımacılığı, gemilerin uluslararası taşımacılık yapması, yabancı limanlara uğraması ve limanların da yabancı bayraklı gemilere hizmet vermesi nedeniyle küresel bir aktivitedir. Uluslararası taşımacılık yapan gemiler açık denizleri kullanmak zorundadır. Bu denizler hiçbir devletin kontrolü altında değildir. Deniz taşımacılığının bu özelliği, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, denizde, liman bölgelerinde ve deniz ulaştırmasında emniyet ve güvenliğin sağlanması konularında bağlayıcı kuralların oluşturulmasına yol açmıştır.

Ancak, öncesinde deniz taşımacılığı yapan ülkelerin seyir serbestisine ilişkin çıkarları ile kıyı devletlerinin kıyılarını korumak konusundaki çabaları arasındaki dengenin oluşturulmaya çalışıldığı uluslararası deniz hukukunda, devletlerarasındaki bu dengenin sağlanması ve yetki paylaşımının yapılması her zaman için en zor ve en problemlili konu olmuştur.

Denizlerin farklı hukuki rejimlere tabi alanlara ayrılmasıyla, kıyı devletleri ile bayrak devletleri arasındaki yetki dengesi sağlanmaya çalışılmıştır. Açık denizlerde bayrak devletinin seyir serbestliği hakkının güçlenmesi ve kıyı devletinin kıyılarını ve deniz alanlarını korumadaki menfaatinin azalması nedeniyle, devletlerarasındaki yetki paylaşımı da bu denge etrafında şekillenmiştir.

Geleneksel deniz hukukunda, kıyı devletlerine içsularında ve limanlarda yetki tanınmış, karasularındaki yetki kullanımına ise zararsız geçiş hakkı prensibi çerçevesinde bazı sınırlandırmalar getirilmiştir. Kıyı devletlerine, içsular ve karasularının ötesinde bitişik bölge ve kıta sahanlığında sınırlı yetkiler tanınmış ve

açık denizde ise kendi gemilerine ilişkin her türlü düzenleme ve uygulama yapma yetkisine sahip olan bayrak devletinin münhasıran yetkili olduğu bir düzen getirilmiştir. Ancak bu yetki diğer devletlere ait deniz alanlarında sınırlandırılmaktadır.

Limanlar ise devletlerin ülkelerinin ayrılmaz bir parçası olduğundan, limanlara uğrayan yabancı gemiler o liman devletinin her türlü ulusal düzenlemesine uymakla yükümlüdür. Devletler limanlarında bulunan yabancı gemileri, seyir emniyeti, denize elverişlilik ve deniz kirliliğinin önlenmesi gibi konularda kendi ulusal mevzuatları ve ilgili uluslararası kurallar açısından denetleme yetkisine sahiptir. Ayrıca, kendi ülkesinin güvenliği, düzeni, barışı ve kamu sağlığı gibi durumlar söz konusu olduğunda limanlarını yabancı gemilere kapatma hakkına ve kendi ulusal kurallarına uymayan yabancı gemilere limana giriş hakkı tanımama yetkisine sahiptir.

Uluslararası hukuka göre, liman devletleri limanlarına uğrayan gemiler üzerinde mutlak yetki sahibi olsa da, uluslararası camianın bayrak devletinin gemiler üzerindeki üstünlüğü ve uluslararası ticaretin sekteye uğramaması konusundaki hassasiyeti, liman devletlerinin limanlarındaki gemiler üzerindeki yetkilerini kullanmaktan kaçınmasına sebep olmuştur.

IMO'nun kurulmasıyla, seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin konularda yapılan birçok düzenleme ile gemilerin karşılaması gereken uluslararası standartlar belirlenmiştir. Bu hukuki düzenlemelerle liman devletlerine önemli denetim yetkileri verilse de, gemilerin sözleşmelerdeki standartları karşılaması konusundaki yetki ve sorumluluk yine bayrak devletlerine bırakılmıştır. Ancak, bayrak devletlerinin gemileri üzerinde denizcilik standartları ve deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin kurallara uymasını sağlayacak yeterli denetimde bulunmaması ve bayrak devletlerinin sorumluluklarını yerine getirmede başarısız olması liman devleti denetimi kavramının ortaya çıkmasında etkili olmuştur.

Denizlerde seyir emniyetinin, can ve mal güvenliğinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması ancak uluslararası standartlara uygun gemilerin işletilmesi ve standartaltı gemilerin ortadan kaldırılmasıyla mümkün olmaktadır. Liman devleti denetimlerinde en önemli hedef, gemilerin uluslararası standartlara uymasını sağlamada bayrak devleti yetkisini tamamlayıcı bir yetki türü olarak özellikle kolay bayrak diye tabir edilen siciller altında seyir eden standartaltı gemilerin ortadan kaldırılmasını sağlamaktır.

Seyir emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesinin yanında liman devletlerine verilen diğer önemli bir yetki ise, “güvenlik” konusundadır. Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de meydana gelen terör saldırılarının ardından IMO’da ISPS Kod kabul edilmiş ve liman devletlerine önemli yetkiler verilmiştir.

Tüm bu gelişmeler, liman devletlerinin limanlarında bulunan yabancı gemiler üzerinde eskiye oranla daha fazla yetki kullanmasının yolunu açmıştır. Liman devleti yetkisinin artan önemini ve değişen rolünü ortaya koyan diğer bir kanıt ise, 1982 tarihli BMDH Sözleşmesinin 218. Maddesi’dir.

Uluslararası denizcilik sözleşmeleriyle liman devletlerine tanınan yetkilerin tek taraflı olarak uygulanmasından bir sonuç elde edilememesi ve standartaltı gemilerle mücadelede yeterli olmaması nedeniyle devletler arasında işbirliğine dayanan bir liman devleti denetim sistemi geliştirilmiştir. Gemilerin genellikle aynı coğrafi bölgedeki limanlara uğradığı göz önüne alındığında, etkin ve yeknesak bir liman devleti denetimi sistemi kurulabilmesi ve farklı seviyelerde denetim uygulayan liman devletleri arasında oluşabilecek haksız rekabetin önüne geçilebilmesini teminen bu konuda en ideal uygulamanın bölgesel işbirliği olacağı kanaatine varılmıştır. Bu hususta, dünya genelinde liman devleti denetiminde toplam dokuz adet bölgesel düzenleme yapılmıştır.

Tüm bu hususlarda, AB denizcilik sektörünün uluslararası kurallara ve düzenlemelere tabi olduğu görülmektedir. Bunların dışında, AB deniz ulaştırmasında

uluslararası kuralların etkin uygulamasını sağlamak amacıyla ulusal seviyede ilave kurallar yürürlüğe koymaktadır. Deniz ulaştırması konusundaki AB müktesebatının bazı kategorileri uluslararası kurallarla paralellik göstermektedir. Bu sınıflandırma, AB denizcilik sektörü tarafından ulaştırılması gereken hedeflerden oluşmaktadır. Bu hedefler; daha emniyetli denizler, daha temiz deniz ve kıyı alanları, güvenli deniz taşımacılığı ve ulaştırması ve rekabetçi deniz taşımacılığı sektörüdür.

Deniz emniyetine ilişkin AB mevzuatının iki şekilde oluşturulduğu görülmektedir:

- 1) Uluslararası sözleşmelerin iç hukuka aktarılarak Topluluk direktiflerine çevrilmesiyle oluşturulan tedbirler,
- 2) Bu uluslararası sözleşmelerle bağlantılı olan bağımsız tedbirler.

Denizcilik sektöründe emniyet ve çevre konusunda uluslararası hukuktan tamamen bağımsız kurallar koymanın olanaklı olmaması sebebiyle, Topluluk genellikle IMO tarafından belirlenen kuralları iç hukukuna aktararak Topluluk direktiflerine dönüştürme yoluna gitmektedir. Buna göre, her üye devlet kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili olarak denizde emniyeti sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri alacak, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uyacak ve bunlara riyeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapacaktır.

Topluluğun ortaya çıktığı ilk zamanlarda denizcilik mevzuatında çok az bir gelişme olmuştur. İlk defa 1985 yılında denizcilik sektörüne ilişkin kapsamlı bir politika izlenmiş ve iç piyasadaki denizcilik işletmeleri hakkında çok sayıda yasa teklifi hazırlanmıştır. Bu dönemde denizcilikle ilgili alınan tedbirler deniz emniyetinden ziyade piyasa eksenslidir.

AB'nin bayrak devleti uygulamaları kapsamında aldığı ilk karar gemilerin bir sicilden diğerine geçişi konusunda olmuştur. 1989 yılında almış olduğu bir kararla

AB deniz taşımacılığı sanayisinin rekabetini güçlendirmeyi amaçlamıştır. Bu hususta, EUROS olarak adlandırılan Topluluk Gemi Sicilinin oluşturulması, EUROS'a kayıtlı gemilerdeki gemi adamlarının sertifikalarının karşılıklı olarak tanınması, Topluluk siciline kayıtlı gemilere gemi adamlarının kolay bir şekilde transfer edilmesi; Topluluk bayraklı gemilerin teşvik edilmesi; Liman Devleti Denetimlerinin etkinliğinin artırılması; Avrupa Topluluğu gemi sahibinin tanımlanması ve EUROS gemileri için kabotaj kısıtlamalarının kaldırılması konularında olumlu tedbir önerileri hazırlanmıştır.

Topluluğun deniz emniyeti politikasına yönelmesi 1970'li yılların sonlarına doğru yaşanan büyük deniz kazaları sonucunda olmuştur. 1980'li yılların ortalarında dahi deniz emniyetine ilişkin çok az tedbir alınmıştır. Bu alınan tedbirler de daha çok piyasaya yönelik olmuştur. Ancak deniz emniyetine yönelik bir tedbir olarak, 1982 yılında ise AB'ye üye 14 Devlet tarafından Liman Devleti Denetimi konusundaki Paris Mutabakat Zaptı (Paris MoU) imzalanarak yürürlüğe girmiştir. 1990'lı yıllarda yaşanan büyük gemi kazaları sonrasında IMO'nun aldığı tedbirlerin kabul edilmesi için bir konsey kararı çıkarılmıştır. 1992 yılı Aralık ayında yayınlanan Komisyonun Beyaz Kitabında (White Paper), deniz emniyeti konusu Topluluğun deniz taşımacılığı politikasında yerini almış ve geliştirilmesinin deniz çevresini korumayla doğrudan ilişkili olduğu kabul edilmiştir. Deniz emniyeti politikası üç genel prensibe göre belirlenmiştir:

- 1) Dünya çapında geçerli bir mevzuat oluşturulması;
- 2) Topluluk sularındaki tüm gemiler için uluslararası kuralların uygulanması
- 3) Bayrak, Liman ve Kıyı devletlerinin rolleri ve sorumlulukları arasında uygun bir denge kurulmasıdır.

Beyaz Kitap'ın 3. Eki'nde ayrıca ortak ulaştırma politikasının öncelikleri sıralanmıştır. Bunlar; deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz emniyeti hakkındaki uluslararası kuralların uygulanması, liman devleti denetimlerinin etkin bir şekilde yerine getirilmesi ve güçlendirilmesi ve gemi çalışanlarının eğitim ve stajları için

asgari seviye konularına ilişkin tedbirleri içermektedir. Bu süre içerisinde Avrupa sularında meydana gelen bir dizi deniz kazasının sonucu olarak, daha detaylı bir politika belgesi olan “Emniyetli Denizler için Ortak bir Politika” kabul edilmiştir.

Erika kazasından sonra, 2000 yılının Mart ayında Avrupa Komisyonu, tankerler ve tehlikeli ve kirletici madde taşıyan gemilere ilişkin üç adet acil eylem önerisinde bulunmuştur. Bu bağlamda, deniz emniyeti konusunda ilk tedbir paketi olan Erika-1 paketi, 2003 yılında yürürlüğe girmiştir. İlk teklif liman devleti denetimi hakkındaki 2001/106/EC sayılı direktiftir. İkinci teklif ise; 94/57/EC sayılı Konsey Direktifini değiştiren gemi denetimi ve sörvey kuruluşları için ortak kural ve standartlar getiren 2001/105/EC sayılı direktiftir. Üçüncü teklif ise; tek cidarlı petrol tankerlerinin çift cidarlı tasarımlarla değiştirilmesini hızlandırmaktır.

Erika-I paketinde kabul edilen yönetmelikleri takiben, Avrupa Konseyi 21 Mart 2000 tarihinde sunulan üç yasa önerisine ilave olarak ikinci bir tedbir paketi olarak bir Direktif ve iki Yönetmelikten oluşan Erika-II paketini teklif etmiştir. Bu Direktif; deniz trafiğini izleme, kontrol ve bilgi sistemleri kurulmasına ilişkin 2002/59/EC sayılı Direktiftir. Önerilen Yönetmeliklerden biri; Avrupa sularında meydana gelen petrol kirliliğinden zarar görenler için bir tazminat fonu-Cope Fund (Compensation for Oil Pollution in European waters fund)-oluşturulmasıdır. Diğeri ise; EMSA’yı kuran 27 Haziran 2002 tarih ve 1406/2002 sayılı Yönetmelik’tir.

AB, kendi sularındaki her deniz kazasından sonra olduğu gibi 2002 yılında meydana gelen Prestige kazasından sonra da, AB sularında deniz emniyetinin artırılması amacıyla mevzuat çalışmalarına başlamıştır. Bunun sonucunda AB’nin üçüncü ve son deniz emniyeti paketi Erika-III paketi, 2005 yılında onaylanmıştır. Erika-III paketi, en az yedi yeni yasama teklifini içermektedir. Bu tekliflerden üç tanesi mevcut direktiflere değişiklik getirilmesi ve geriye kalan dört tane teklif ise yeni yasama enstrümanlarının oluşturulması ile ilgilidir. Değişiklik teklifleri; liman devleti denetimi, gemi trafik izleme ve klas kuruluşları ile ilgili iken yeni teklifler; bayrak devleti gereklilikleri için kapsamlı bir yasal çerçeve oluşturulması, kaza inceleme, deniz yoluyla yolcu taşıma sorumluluğu konusunda yeni bir rejim

oluşturulması, üçüncü şahıs sorumluluğu ve AB sularında ticaret yapan gemiler için sigorta gereklilikleri konuları ile ilgilidir.

Tüm yukarıda anlatılanlardan anlaşılacağı üzere, AB deniz emniyeti konusuna 1980’li yılların sonuna doğru sularında yaşanan büyük deniz kazaları sonucunda önem vermeye başlamış ve bu kazaları müteakip üç önemli deniz emniyeti paketi hazırlamıştır.

Uluslararası bayrak devleti yükümlülüklerinin ise AB hukukunda yürürlüğe girmesi 2005 yılında gerçekleşmiştir. Topluluğun bayrak devleti politikasını oluşturmak için uyguladığı diğer bir strateji; gemiadamlarının eğitim standartları ve üye devlet bayrağı taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının çalışma saatleri ile ilgilidir.

Topluluk, başlangıçtan bu yana uluslararası kuralları uygulamaya odaklı bir politika izlemekte ve IMO Sözleşmelerinde şart koşulan üst düzey emniyet ve çevre standartlarına ilişkin açık bir itibar göstermektedir.

Türkiye’nin deniz emniyetine ilişkin AB müktesebatına uyum açısından çalışmalarına ağırlık verdiği dönem 2003 yılında hazırlanan Ulusal Program sonrasına denk gelmektedir.

Türkiye, 2003 yılı Ulusal Programında “Deniz ulaştırması ve deniz güvenliği konusunda AB mevzuatına uyumun sağlanması ve uygulamaların etkinliğinin artırılması” ana başlığı altında ilgili AB mevzuatına uyumu taahhüt etmiştir.

İlk Ulusal Programdan sonra AB Mevzuatına uyum amacıyla çıkarılan mevzuat aşağıdaki gibidir:

- Gemi Adamları Eğitiminin Minimum Seviyesi hakkında 04 Nisan 2001 tarih ve 2001/25/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ve Topluluk limanlarına uğrayan gemilerdeki denizcilerin çalışma saatlerine ilişkin hükümlerin uygulanması hakkında 13 Aralık 1999 tarih ve 1999/95/EC sayılı Konsey Direktifine ilişkin olarak hazırlanan Gemi adamları Yönetmeliği, 31 Temmuz 2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.
- Liman devleti denetimini yürüten PSCO'lar için ortak bir kimlik kartı modeli oluşturulmasına ilişkin 25 Haziran 1996 tarih ve 96/40/EC sayılı Komisyon Direktifi uygulamaları idari düzenleme yolu ile uyumlu hale getirilmiştir.

Ayrıca Türk mevzuatının AB müktesebatına uyumunun sağlanması amacıyla, 2002 yılı Mali İşbirliği Programlaması kapsamında mülga Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte başlatılan “Türkiye’de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesine Destek konusundaki AB Eşleştirme Projesi” çerçevesinde hazırlanan çok sayıda ulusal düzenleme yürürlüğe girmiştir. Söz konusu ulusal düzenlemelerin yürürlüğe girişi ile deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi açısından mevzuat uyumu büyük oranda tamamlanmıştır. Ancak, deniz taşımacılığını da içine alan taşımacılık faslı 2006 yılında Ek Protokol’ün Kıbrıs’ı da içine alacak şekilde genişletilmemesi nedeniyle askıya alınmıştır.

Türk bayraklı gemilerin özellikle Avrupa’daki limanlarda çok yüksek oranda alıkonulması ve Türkiye’nin çok yüksek riskli ülke statüsünde ilan edilmesi üzerine denetim konusundaki öncelik liman devleti denetiminden ziyade bayrak devleti denetimine verilmiştir. 2004 yılından itibaren mülga Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hedefleme faktörü oluşturulmuştur. Söz konusu hedefleme faktörü doğrultusunda Türk bayraklı gemilere ve öncelikli olarak Avrupa’daki limanlara gidecek olan Türk bayraklı gemilere, yurtdışına çıkmadan önce ön sorvey uygulaması başlatılmıştır.

Bir ülkenin iyi bir bayrak devleti olması, uluslararası alanda kabul edilen tüm kuralları iç mevzuatına aktararak gemilerinde bu kurullarla uyumlu tüm tedbirleri almalarına bağlıdır. Türkiye, iyi bir bayrak devleti olduğunu kendi bayrağını taşıyan gemilere yurtdışına çıkmadan önce ön sörvey uygulamaları yaparak kanıtlamış ve 2008 yılında Paris MoU’da beyaz listeye girmeyi başarmıştır. Bundan sadece 10 yıl öncesinde Türk bayraklı gemiler yurtdışında alıkonmakta ve yüksek riskli olarak adlandırılmakta iken, 2004 yılında AB ile yapılan deniz emniyetinin güçlendirilmesi eşleştirme projesi kapsamında hazırlanan çok sayıda ulusal düzenleme yürürlüğe girmesi ve limanlarımızın teknik ve personel kapasitesinin güçlendirilmesi sayesinde Türk bayraklı gemilerin yurtdışındaki limanlarda tutulma oranı azalmış ve düşük riskli duruma gelmiştir. Neticede, Türkiye’nin bayrak devleti olarak son 10 yılda izlediği politikalar ve hükümetin özellikle denizciliği ön plana çıkarması sayesinde denizciliğimizin çok iyi noktalara geldiği görülmektedir. Ayrıca, IMO Sözleşmelerinin çok büyük bir kısmına taraf olunmuş ve bu sözleşmeler iç mevzuata aktarılmıştır.

Bu hususta, Türkiye IMO tarafından yürütülen “IMO Üye Devlet Gönüllü Denetim Programı (VIMSAS)” kapsamında denetlenmek üzere IMO’ya 2009 yılında başvurmuştur. VIMSAS’a hazırlık çalışmaları kapsamında Türkiye’nin tüm IMO mevzuatı, uygulamaları ve sistemi gözden geçirilmiş ve düzeltici önlemler alınmıştır. Sonuç olarak, çok daha etkili ve faal bir denizcilik idari yapısı oluşturulmuş ve uluslararası denizcilik kurallarına uyum artırılmıştır.

Bunun sonucunda Türkiye, 30 Eylül-7 Ekim 2013 tarihleri arasında IMO tarafından görevlendirilen dört uluslararası denetçi tarafından IMO zorunlu enstrümanları ile bunlara bağlı tavsiye kararlarına uyumun ne derecede olduğunun görülmesi amacı ile VIMSAS kapsamında denetlenmiştir. VIMSAS deneti sırasında Türkiye’nin denizcilik alanındaki mevzuatı, denizcilik stratejisi, uygulamaları, cezai yaptırım gücü, denetim ve belgelendirme faaliyetleri, uluslararası tavsiyelere uyum, deniz çevresinin korunması, deniz kazalarının araştırılması, arama-kurtarma hizmetleri, tehlikeli malların taşınması, seyir emniyeti, idari yapı, personel eğitimleri, üst seviye koordinasyon ve performansın kontrolü ve geliştirilmesi gibi çok sayıda husus incelenmiştir.

Denet sonucunda Türkiye son derece başarılı bir sonuç elde etmiştir. Denete girilmesi sayesinde artık Türk Bayraklı gemiler, Paris MoU PSC bölgesinde “düşük riskli” olarak kabul edilmiş ve Paris MoU üyesi ülkelerde standart 12 ay olan liman devleti denetim aralıkları 36 aya kadar çıkmıştır.

Deniz çevresinin korunması ve seyir emniyetinin sağlanması konusunda ise daha başarılı bir uluslararası sistem getirmek amacıyla, bir yandan sözleşmelerde yenilikler ve değişiklikler yapılmış, diğer yandan da uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmeyen bayrak devletlerinin sebep olduğu olumsuzlukların ortadan kaldırılmasına çalışılmıştır. Bu amaçla, bayrak devleti yetkisine ek olarak uluslararası sözleşmelere liman devleti denetimi de dâhil edilmeye başlanmıştır.

Liman devleti denetiminin amacı; gemilerin uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartlara uygunluğunu denetlemede yetersiz kalan bayrak devletlerinin özellikle de kolay bayrak devletlerinin sebep olduğu açığı gidererek standartaltı gemilerin denizlerden temizlenmesini sağlamaktır. Zira gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ile denizde can ve mal emniyetinin sağlanarak kazaların azaltılması ancak uluslararası standartlara uygun emniyetli gemilerin işletilmesi ile mümkün olabilecektir.

Liman devleti denetiminde devletlerin bölgesel işbirliği yapma yoluna gitmesinin çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Bölgesel işbirliği yapılması ile gemiler uğradıkları farklı limanlarda farklı düzenlemelere uymak zorunda kalmayacaklardır. Sonuç olarak, liman devleti denetimlerinin yeknesak ve eşgüdümlü uygulanması denizcilik endüstrisi açısından büyük önem taşımaktadır. Bölgesel işbirliğinin sağladığı faydalardan bir diğeri, limanlar arasında haksız rekabet yapılmasının önüne geçilmesidir.

AB'nin liman devleti rejimindeki genel amacı; AB sularında standart altı gemi işletmeciliğinin azaltılmasıdır. Özel amacı ise; AB üyesi ülkelerin sularında seyreden tüm ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin uluslararası kurallara ve topluluğun

deniz emniyeti, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve gemide çalışma ve yaşam koşulları konularındaki kurallarına uyumunu artırmak; Paris MOU bölgesinde liman devleti denetimi için ortak kriterler oluşturmak ve denetim ve tutma usullerini uyumlaştırmak, Toplulukta ve Paris MOU bölgesinde, gemilerin risk profillerine göre belirlenecek periyotlar temelinde yüksek riskli gemilerin detaylı ve daha sık aralıklarla denetimini esas alan ve tüm gemilerin denetimini hedefleyen bir denetim rejimi uygulamaktır.

Türkiye, gemilerin uluslararası denizcilik sözleşmelerinde düzenlenen emniyet, kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma şartları gibi konulardaki standartlara uygunluğunun bölgesel işbirliği çerçevesinde denetlenmesi amacıyla yapılan bölgesel liman devleti düzenlemelerinden Akdeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptı ve Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptına taraftır. Akdeniz ve Karadeniz mutabakat zabıtlarında taahhüt edilen yıllık denetim oranı %15 iken, Türkiye bu oranı ulusal mevzuatıyla %25'e çıkarmıştır.

Türkiye'nin liman devleti denetimlerinin Türkiye genelinde ve bağlı olduğumuz mutabakat zabıtları çerçevesinde en üst kaliteye getirmek ve AB'ye uyum sürecinde Paris MoU standartlarında denetim yapılabilmesini sağlamak amacıyla, 27 Türk limanında PSC yapan 55 uzmanın anket yoluyla görüşleri alınmıştır. Anketi cevaplayan 55 kişiden PSC konusundaki tecrübeleri göz önüne alınarak 35'inin görüşleri değerlendirilmiştir. Anket değerlendirmelerinin sonucu şu şekildedir:

- Türk limanlarının bir kısmında uzmanların hâlihazırda PSC yetkisi olmamasından dolayı PSC denetimi yapılamamaktadır.
- Mevcut PSCO'lar liman başkanlıklarının iş hacmindeki yoğunluk nedeniyle sadece PSC işine odaklanamamakta ve PSC denetimlerinde kimi zaman yetersiz kalmaktadırlar.

- Moral, motivasyon ve iş yükünden dolayı PSC kalitesi PSCO'ları tatmin etmemektedir. Bu nedenle de yapılan denetimler uzmanlarca orta seviyede değerlendirilmektedir.
- PSC denetimlerinde Türkiye genelinde MoU'lar kapsamındaki oranlar (%15) tutturulabilmekte ancak limanlar bazında değerlendirildiğinde bazı limanlarda iş yoğunluğu ve PSCO sayısının azlığı nedeniyle hedeflere ulaşamamaktadır.
- PSCO olma şartları yeterli değildir. Öncelikli İngilizce diline hâkim etkili iletişim kurabilecek, en az 5 yıl gemi veya tersane tecrübesi olan ve en az 5 yıl bayrak devleti denetimlerinde görev almış ve en az uzakyol 2. Mühendis veya kaptanı kişilerin PSC'de görevlendirilmesi ve ayrıca gemi tiplerinde uzmanlaşmış kişilerce PSC yapılması gerekmektedir.
- Bakanlık ve klas kuruluşlarınca verilecek eğitimlerin branşlaşma ve güncelleme üzerine teorik ve pratik açıdan yoğunlaşması, yurtdışında ve özellikle Paris MoU kapsamındaki ülkelerin PSCO'ları ile beraber denetim yapılması ve bilgi ve tecrübe paylaşımının sağlanması gerekmektedir.
- Yurtdışı eğitimlere mümkün olduğunca PSC yapan tüm uzmanların belli bir sistematik çerçevesinde düzenli aralıklarla gönderilerek denetim kalitesi artırılmalıdır.
- Limanlardaki denetime yönelik araç, gereç ve teçhizatın yenilenerek tüm limanlardaki PSC uzmanlarınca aynı formatta kullanılması sağlanmalıdır. Özellikle 2004 yılında gerçekleştirilen twinning projesi kapsamında temin edilen araçların bakımları yapılmalı ve sadece PSC denetimlerinde kullanılmak üzere yeni araçlar temin edilmeli ve gemide kullanılacak laptop ve veritabanına ilişkin kolaylıklar sağlanmalıdır.
- MoU'lardaki veritabanlarına tüm PSCO'ların erişimi güncel olarak sağlanmalı ve veritabanının da geliştirilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.
- PSC denetimi esnasında PSCO'ların üzerinde gemi personeli veya acente tarafından baskı oluşturulmakta ve yetersiz sayıda uzmanla (yönetmeliğe göre en az 2 uzman) gemiye çıkılmaktadır. Bilgiye erişim konusunda da sıkıntı mevcuttur. Gece sörvey yapılması can emniyeti açısından

sakıncalıdır. Bu nedenlerle, söz konusu yönetmeliğe uyulmasının sağlanması ve diğer sıkıntıların giderilmesi yönünde tedbir alınmalıdır.

Kıyı devleti kısmı incelendiğinde ise, seyir halindeki geminin tabi olacağı hukuki rejimin, doğrudan rotasının geçtiği deniz alanlarının hukuki rejimi ile ilişkili olduğu görülmektedir. Bu hususta kıyı devletlerinin iç sular, karasuları ve münhasır ekonomik bölge gibi deniz alanlarındaki sınırları ile birlikte bu alanlardaki mevcut uygulama ve politikaları sadece kıyı ülkeleri için değil, söz konusu deniz alanını deniz ticaretinde kullanan tüm ülkeler için önem arz etmektedir.

Kıyı devleti, iç sularında mutlak egemenlik yetkisine sahip olup bir devletin iç sularına ya da limanlarına giriş yapan yabancı gemilerin o devletin kanun ve düzenlemelerine uyması gerekmektedir. Kıyı devleti yerel kanunlarına aykırılık tespit ederse iç sularında ve limanlarında yabancı gemileri durdurma yetkisine sahiptir. Ancak, kıyı devleti iç sularında bu yetkileri kullanırken ya uluslararası örf ve adet hukukundan ya da uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan sınırlamalara uymalıdır.

Kıyı devleti olarak AB üye devletleri, kendi kıyılarını etkileyen denizde meydana gelen olaylar neticesinde deniz emniyeti, denizde can emniyeti ve deniz ve kıyı çevresini korumak için tüm uygun tedbirleri alma yükümlülüğüne sahiptir.

AB mevzuatında beş adet Direktif kıyı devleti tedbirlerine ilişkin konulara değinmektedir. Seyir tedbirleri ve kaza sonrası uygulamalara odaklanan ilk kıyı devleti direktifi olan VTMIS Direktifinin kabul edilmesini müteakip, tahliye ve emisyon kurallarına önem verilmeye başlanmıştır.

AB kıyı devleti tedbirlerinin uygulanması üye devletlerin elindedir. Ancak, üye devletler bu tedbirleri uygulamaya geçirirken uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerini göz önünde bulundurmaları zorundadırlar. Tüm kıyı tedbirleri üye

devletlere kuralları uygularken açık bir şekilde uluslararası hukuka uygun olarak uygulamaları konusunda sorumluluk vermektedir.

Bir ülkenin kıyılarında meydana gelen deniz kazaları o ülkeyi doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle, bayrak devletinden sonra kıyı devleti deniz kazalarını inceleme yetkisine sahiptir. AB’de deniz kazalarının incelenmesini düzenleyen temel prensipler ve üye devletlere bu konuda yükümlülükler getiren 2009/18/EC sayılı Direktife göre; üye devletler, emniyet odaklı kaza inceleme sistemleri oluşturacak; çok ciddi deniz kazalarını araştırarak ve diğerlerinin araştırılmasına karar verecek; ortak olarak hazırlanmış inceleme raporlarını gönderecek ve Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Sistemine (European Marine Casualty Information Database-EMCIP) kazaya ilişkin verileri girecektir.

Kıyı devleti olarak Türkiye, kıyılarında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması hususunda gerekli tüm tedbirleri almak zorundadır. Türkiye’nin kıyı devleti olarak aldığı en önemli tedbir, Türk Boğazlarında uyguladığı gemi trafik düzenidir. Bunun sayesinde seyir emniyetinin artmış ve kazalar azalmıştır.

Ancak, deniz çevresinin korunması konusunda kurumlar arasında yetki ve sorumluluk paylaşımı hususunda bazı sıkıntılar mevcuttur. Öneriler kısmında bu konuya değinilmiştir.

Deniz güvenliği konusunda ise, Avrupa Güvenlik Stratejisi, dış politikada izlenmesi gereken ilkeleri; önleyici müdahale, bütüncül yaklaşım ve çok taraflılık olarak belirlemiştir. 2008 yılında açıklanan Avrupa Güvenlik Stratejisi Uygulama Raporu’nda, deniz ticaretinde dünya ekonomisinin bağımlılığına işaret edilmiş; iklim değişikliğinin ticaret yolları, deniz alanları ve doğal kaynaklar üzerinde uzlaşmazlıklara sebep olacağı belirtilmiştir. Avrupa Konseyi’nin 2010 yılında kabul ettiği Deniz Güvenliği Stratejisi’nin sonuç kısmında, “Küresel deniz ortamına yönelik bir güvenlik stratejisinin açıklanması gerektiği” ifade edilmiştir.

Avrupa Konseyi'nin Somali Yarımadası'na yönelik 2011 yılında kabul ettiği Stratejik Çerçeve ise, korsanlığın ana sebeplerini yok etmek ve sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmayı teşvik etmek için barış içinde, istikrarlı ve demokratik bir Somali oluşturulmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

Türkiye de deniz güvenliğine ilişkin uluslararası kuralları yakından takip etmekte ve iç mevzuatına aktarmaktadır. Deniz güvenliğini tehdit eden bölgelerde askeri unsurlara destek vermektedir. Ayrıca, BM Güvenlik Konseyi kararları ile de uyumlu olarak Somali açıklarında korsanlık sorununa kapsamlı bir bakış açısıyla yaklaşmakta ve korsanlığın asıl nedenlerinin denizde değil karada olduğu bilinciyle Somali'ye yönelik insani ve ekonomik yardımda bulunmaktadır.

Sonuç olarak, AB genellikle IMO tarafından belirlenen kuralları ve standartları iç hukukuna aktararak Topluluk direktiflerine dönüştürme yoluna gitmektedir. AB'nin koyduğu standartlar bazen IMO standartlarının ötesine taşınabilmektedir. Buna ilaveten AB, deniz emniyeti ve güvenliği konusunda aldığı tedbirleri IMO'da kabul ettirme yoluna gitmektedir ve bunu çok sistematik bir şekilde gerçekleştirmekte ve başarabilmektedir.

Türkiye ise, 2003 yılına kadar uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmekte ciddi sıkıntılar yaşamış ve o dönemde deniz emniyetine yönelik oluşturduğu mevzuat zayıf durumdaydı. Türkiye, 2003 yılından 2006 yılına kadar deniz emniyeti mevzuatını AB'nin direktifleriyle uyumlu hale getirmiş ve bu hususta önemli aşamalar kaydetmiştir. Ancak, 2006 yılından itibaren AB tarafından ulaştırma faslının askıya alınmasıyla Türkiye iç mevzuatını oluştururken AB müktesebatına uyum çalışmalarından ziyade sadece uluslararası denizcilik örgütü sözleşmelerini, tavsiye kararlarını ve ulusal ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmıştır.

7.2. Öneriler

Deniz Emniyeti ve Güvenliği politikalarının oluşturulmasında mevzuat önemli bir yer tutmaktadır. İlerleyen dönemde mevzuatımızın AB ve uluslararası standartlara uygun hale getirilmesinde yapılacak çalışmalara ışık tutması amacıyla bazı öneriler sunulmuştur:

- Türkiye'nin liman devleti denetiminde kaydettiği en önemli gelişme, 2006 yılında Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'ni yürürlüğe koyması olmuştur. Liman devleti denetimine ilişkin AB mevzuatı olan 95/21/EC sayılı Konsey Direktifini ve en sıkı liman devleti rejimi olan Paris Mutabakat Zaptı'nı esas alan bu yönetmelik, Türkiye'ye AB müktesebatıyla uyumlu bir denetim mevzuatı ve sağlam bir uygulama temeli sağlamıştır. Ancak söz konusu Yönetmeliğin hazırlandığı zaman yürürlükte olan 95/21/EC sayılı Direktif, 2009/16/EC sayılı Direktif ile değiştirilmiştir. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğine getirilen değişiklik metni ise, ulusal ihtiyaçlara dayanarak hazırlanmış olup, 14.11.2013 tarih ve 28821 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. **Söz konusu Yönetmeliğin AB'ye uyum kapsamında 2009/16/EC sayılı Direktif hükümleri göz önünde bulundurularak yeniden revize edilmesi AB standartlarında denetim yapılması açısından yararlı olacaktır.** Bu Direktif; Paris MoU'nun yeni denetim rejiminin (NIR) yasal dayanağını oluşturmaktadır. Yeni denetim rejimini ülke olarak tek başımıza uygulamamız mümkün görünmemektedir. Ancak, Akdeniz ve Karadeniz MoU'nun NIR'ı uygulama kararıyla mümkün olabilir. **NIR'ı sağlıklı bir şekilde uygulayabilmek için uygun gemi hedefleme sistemi ve veri tabanının kurulması önem arz etmektedir.** Paris MoU'da bu veritabanı mevcut olup, eski adı SIRENAC yeni adı THETIS'tir. Karadeniz MoU, NIR'ı uygulama kararını prensipte almıştır ancak bu uygulama en erken 1 Ocak 2016 tarihinde gerçekleştirilebilecektir. Akdeniz MoU ise, Paris MoU'nun NIR'dan önceki sistemine geçmeyi planlamaktadır.

- Paris MOU, uluslararası sözleşmelerde, kararlarda ve düzenlemelerde meydana gelen değişiklikler ve gelişmeler nedeniyle sürekli yenilenmektedir. **Paris MoU'daki uygulamaların gerisinde kalmamak için Akdeniz ve Karadeniz mutabakat zabıtlarının da güncel gelişmeler ışığında yenilenmesi faydalı olacaktır.** Türkiye'nin öncelikli hedeflerinden biri Paris MoU'ya üye olmak olmalıdır. Böylelikle ülkemiz deniz emniyetine çok büyük katkılar sağlayacak ve standart altı gemiler tamamıyla ortadan kalkacaktır.
- Liman devleti denetimlerinin Türkiye genelinde ve bağlı olduğumuz mutabakat zabıtları çerçevesinde en üst kaliteye getirmek ve AB'ye uyum sürecinde Paris MoU standartlarında denetim yapılabilmesini sağlamak amacıyla limanlarımızda çalışan denetim uzmanlarımızın görüşleri alınarak yapılan ve bu tezin sonuç ve 4.6. bölümünde detaylı olarak yer verilen **anket değerlendirilmesiyle ortaya çıkan bulguların dikkate alınması faydalı olacaktır.**
- Türkiye, Deniz Kazalarını Araştırma ve İnceleme konusunda ulusal ihtiyaçlar ve uluslararası kurallar göz önünde bulundurularak yeni bir yönetmelik hazırlamıştır. Bu yönetmelikte, deniz kazaları sonucunda hazırlanan inceleme raporlarının herhangi bir bilgi sistemine aktarılması konusu yer almamaktadır. **Ülkemizin de AB gibi, Türkiye Deniz Kazaları Bilgi Sistemi oluşturması deniz kazalarının kaydedilmesi hususunda büyük faydalar sağlayacaktır.**
- AB Müktesebatına uyum sürecinde, Türkiye kıyasal tedbir olarak deniz trafiğinin yoğun ve kritik olduğu bölgelere Gemi Trafik Hizmetleri kurmuştur. Bu konudaki 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Deniz Trafik Hizmetlerinin Kurulması ve Yönetilmesi hakkındaki Yönetmelik, Topluluk Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemleri hakkındaki 2002/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi dayanak alınarak hazırlanmıştır. Böylelikle AB müktesebatı ile uyum sağlanmıştır ancak **2002/59/EC sayılı Direktifi değiştiren 2009/17/EC sayılı Direktime göre söz konusu yönetmelikte değişiklik yapılması ile tam uyum sağlanabilecektir.** İlgili Direktif ışığında, söz konusu Yönetmeliğin kapsamının, dayanağının ve tanımlar kısmının güncellenmesi, ilgili uluslararası sözleşmelerin güncel

versiyonlarına ve ilgili IMO tavsiye kararlarına atıfta bulunulması, balıkçı tekneleri tarafından AIS'in kullanılması, denizde meydana gelen kazaların raporlanması, tehlikeli yüklerin taşınması konusunda gerekli bilgiler ve tehlike altındaki gemilere yardım konularına ayrı başlıklar altında değinilmesi faydalı olacaktır.

- Deniz çevresinin korunması ve muhtemel kirliliğe müdahale için ulusal mevzuatımızda yürürlükte olan “5312 sayılı *Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve Uygulama Yönetmeliği*” mevcut olmasına rağmen içerik olarak kurumların yetki ve sorumluluk paylaşımlarına ilişkin hususlarda net bir ayırım olmaması söz konusu görevlerin yerine getirilmesinde çelişkilere neden olabilmekte ve gerçek olaylarda mevzuatın yorumlanarak zaman kaybedilmesine, hatta kimi zaman mevzuatın dışında hareket edilerek olaylara müdahale edilmesine sebep olmaktadır. Bu nedenle, **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile UDHB arasında görev ve yetki paylaşımının yapılması önem arz etmektedir. Bu hususta, Bakanlığımız ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın üst düzey yetkililerinden oluşan bir Komisyonun kurularak konunun incelenmesi ve görev ve yetki ayırımının netleştirilmesi faydalı olacaktır.**
- Mali sorumluluklar konusunda gemilerde sadece uluslararası kurallar gereği şartlar aranmakta ancak bu durumda uluslararası sözleşmeler kapsamına girmeyen gemilerden (Türk bayraklı 300 GRT altı gemilerin ve 500 GRT altı tankerlerin) kaynaklanan kirliliğin tazmini konusu açıkta kalmaktadır. **Zararların tazmini hususunda uluslararası sözleşmelerin dışında kalan gemiler için ulusal bir tazmin sistemi bulunmaması nedeniyle, ulusal bir fon kurulması yararlı olacaktır.**
- Türk bayraklı gemiler ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarına giren yabancı bayraklı gemilere ilişkin olarak, gemi kaynaklı kirliliğe verilecek cezaların düzenlenmesi hususunda, **2872 Sayılı Çevre Kanunu'nda ve 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu'nda uluslararası sözleşmelere getirilen değişiklikler göz önünde bulundurularak değişiklikler yapılması uygun olacaktır.** Örneğin MARPOL Ek 6 kapsamında hava kirliliği konusundaki cezai maddelerin Kanuna ilave edilmesi önem arz etmektedir.

- Liman tesisleri ve gemilerde çevre kirliliğine ilişkin denetim yapma yetkisinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından farklı kurum/kuruluşlara devredilmesi nedeniyle görev dağılımı açısından kurumlar arasında yetki çatışması yaşanmaktadır. Bu itibarla, **kurumlar arasında görev dağılımının yeniden yapılması ve bu hususta ilgili kurum ve kuruluşlardan oluşan bir Komisyon kurulması faydalı olacaktır.**
- Mülga Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından AB uyum sürecinde çevre faslının açılabilmesi ve devamı için uyum sağlanması gereken mevzuatlar içinde düşük kükürtlü yakıtların kullanılmasına ilişkin mevzuatın bulunması, ülkemizde herhangi bir altyapı çalışması yapılmadan söz konusu mevzuatın yayımlanmasına sebep olmuştur. **Çevre Kanunu'nda düşük kükürtlü yakıtın kullanılmaması durumunda nasıl bir yaptırımın uygulanacağı ve yakıt numunelerinin hangi laboratuvarlarda ve hangi bütçe ile yapılacağı konularının yer almaması sebebiyle 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda konuya ilişkin değişiklikler yapılması ihtiyacı hasıl olmuştur.**
- **Deniz kirliliğine müdahale faaliyetleri;** gerek personel gerekse ekipman anlamında yüksek miktarda yatırım gerektirmektedir. Bu nedenle, kirliliğe müdahale edecek kurumların düzenli bir gelir kaynağına sahip olması ancak **ulusal bir fon kurulması ile mümkün olacaktır.**
- Deniz güvenliği konusunda ülkemizin de, deniz alanlarında karşılaşılabileceği risk ve tehditler bağlamında bir deniz güvenliği stratejisi geliştirmekte olan **AB gibi kapsamlı bir deniz güvenliği stratejisi geliştirmesi, bölgesel deniz stratejilerinin içinde yer alması, deniz çevresinde ortak bilgi paylaşım çevresini geliştirmek için çaba göstermesi ve deniz sorunlarını izleme ve yanıt verme yeteneğini geliştirmesi ülkemizin bu alandaki kapasitesini geliştirecektir.**
- Hâlihazırda Türk mevzuatında gemilerin güvenliğinin sağlanmasına ilişkin olarak gemilerde özel güvenlik personeli uygulaması konusunda Türk bayraklı gemiler için herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle, **5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun'a Gemilerde Özel**

Güvenlik Personeli bulundurulması ile ilgili bir maddenin eklenmesi deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından faydalı olacaktır.

- **Türkiye'nin bir denizcilik strateji planı hazırlaması ve deniz emniyeti ve güvenliği gibi öncelik vereceği alanları belirlemesi, bulunduğu bölgede deniz ticaretine yönelik rekabet gücünü artıracaktır. Bu itibarla, ülkemizde “özellikle e-navigasyon, kutup bölgesinde taşımacılık, balıkçı gemilerinin emniyeti, tehlikeli yüklerin taşınması, deniz taşımacılığı rotalarının incelenmesi ve deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin ortak bir bilgi sistemi kurulmasına yönelik inovasyonun ve inisiyatiflerin teşvik edilmesi” konularını kapsayan bir takım projeler gerçekleştirilebilir. Hatta deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin bölgesel bir icra komitesinin kurulmasının faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.**

Sonuç itibariyle, Türkiye'nin deniz ulaştırmasına yönelik hem AB müktesebatına uyum hem de idari kapasitesini güçlendirme hususunda kaydettiği ilerlemeyi daha da hızlandırması ve gerek liman devleti denetimi gerekse bayrak devleti denetimi konusunda aldığı tedbirleri uygulamaya devam etmesi önem arz etmektedir. Diğer taraftan, uluslararası sefer yapan gemilere yoğunlaşan denetimin kabotaj hattında çalışan gemilerin denetimini aksatmaması ve standartaltı gemilerin kabotaj hattında artışına sebep olmaması yönünde tedbirler alınması önemlidir. Uluslararası sözleşmeler ve ulusal ihtiyaçlar dayanak alınarak yürürlüğe konulan yönetmeliklerle, artan denetim uzmanlarıyla, araç, gereç ve teknoloji konusundaki eksikliklerin tamamlanması yönünde atılan adımlarla ve denetim uzmanlarının eğitimi konusuna ağırlık verilmesiyle denizcilikte çok önemli ilerlemeler sağlayan ve yabancı limanlardaki denetimlerde gemilerinin alıkonulma oranının alt seviyelere çekilerek Paris MoU'nun Beyaz Listesi'ne yerleşmesini sağlayan ülkemizin bundan sonra da gerekli tüm tedbirleri titizlikle alması ve uygulamaya devam etmesi denizcilik alanında kaydedilen başarılarımızın devamlılığı açısından önem arz etmektedir. Ayrıca, AB'ye tam üyelik yolunda ilerleyen ülkemizin AB denizcilik sektörü hedeflerini Türk denizcilik sektörü hedefleri haline getirmesi önemlidir. Bu hedeflere ulaşmak amacıyla, Türk denizcilik sektör stratejisinin AB mevzuatı ve uygulamalarına paralel olarak geliştirilmesi ve uygulanması faydalı olacaktır.

KAYNAKÇA

- *Acil Müdahale Merkezlerinin Kurulması Projesi*, UDHB internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_113645_66968_1_67502.pdf
- Akın M.Z., “*Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Hukuki Rejimi ve Kıta Sahaneliği*”, Ankara, 1978.
- Anderson, David., “Port States and Environmental Protection”, in A. Boyle&D.Freestone (eds.), *International Law and Sustainable Development-Past Achievements and Future Challenges*, Oxford University Press, Oxford 1999.
- UDHB Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinden alınan bilgiler.
- Aydın Okur, Deniz., *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul,2009,
- Battal, Kemal. & Oehlenschlaeger, Jens Peter. (2010), *Maritime Sector Strategy 2010-2015*.
- Bayrak devleti (ön sürvey) uygulamaları “*Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyaları*”, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, <http://www.didgm.gov.tr/>
- Birnie, Patricia & Boyle, Alan., *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford, 2002.
- *Black Sea MoU on PSC*, Black Sea MoU internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014, <http://www.bsmou.org/2009/11/memorandum-text/>
- Cahit Yalçın - B.Sitki Ustaoglu, “*Kara Listedeki Gri Listeye - Bir Başarı Grafiki*”, (29 Haziran 2007) http://www.deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=12&yazi_id=100179
- Churchill, R.R. & Lowe A.V., *The Law of the Sea*, Third Edition, Manchester University Press, Manchester, 1999.

- Coleman, R., “European Transport Policy”, *Shipping Law Faces Europe: European Policy, Competition and Environment*, European Institute of Maritime and Transport Law, MAKLU-Bruylant-Juridik&Samhalle, Antwerpen, 1995.

- COM(80) 360 final. Proposal for a Council Directive concerning *the Enforcement, in Respect of Shipping using Community Ports of International Standards for Shipping Safety and Pollution Prevention*.

- COM(85)90 final. Communication and Proposals by the Commission to the Council: *Progress Towards a Common Transport Policy-Maritime Transport*.

- COM 89(266) final. Commission of the European Communities, *A future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve the Operating Conditions of Community Shipping*, 3 Augustos 1989, Brüksel.

- COM(89) 266-2 final. Proposal for a Council Regulation *Establishing a Community Ship Register and Providing for the Flying of the Community Flag by Sea Going Vessels*.

- COM(92) 494 final. Communication from the Commission-*The Future Development of the Common Transport Policy-A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility*.

- COM(93) 66 final. “*A Common Policy on Safe Seas*”.

- COM(93) 218 final. Proposal for a Council Directive on *common rules and standards for ship inspections and survey organizations*.

- COM (95) 317 final. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions-*The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges*.

- COM(96) 81 final. Communication from the Commission: “*Towards a New Maritime Strategy*”

- COM(2000) 142 final. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on *the safety of the seaborne oil trade*.

- COM(2000) 802 final. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on *a second set of community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika*.

- COM (2001) 139 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on *the Environment through Criminal Law*.

- COM (2001) 188 final. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on *the training and recruitment of seafarers*.

- COM(2002) 158-1 final. Communication from the Commission on *the enhanced safety of passenger ships in the Community*

- COM(2002) 158-2 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on *specific stability requirements for ro-ro passenger ships*.

- COM(2002) 158-3 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998, on *safety rules and standards for passenger ships*.

- COM(2002) 595 final. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council: *A European Union strategy to reduce atmospheric emissions from seagoing ships*.

- COM(2002) 681 final. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council on *improving safety at sea in response to the Prestige accident*.

- COM(2003) 92 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on *ship-source pollution and on the introduction of sanctions, including criminal sanctions, for pollution offences*.

- COM(2003) 105 final. Communication from the Commission: Report to the European Council on *action to deal with the effects of the Prestige disaster*.

- COM (2003) 155 final. Communication from the Commission: *Programme for the Promotion of Short Sea Shipping*.

- COM (2004) 453 final. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on *Short Sea Shipping*.

- COM (2003) 478 final. Regulation (EC) No789/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on *the transfer of Cargo and passenger ships between registers within the Community* and repealing Council Regulation (EEC) No.613/91.

- COM (2005) 586 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on *compliance with flag state requirements*.

- COM(2005) 592 final. Proposal for a Regulation of the Parliament and of the Council on *the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents*.

- COM (2006) 275 final. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas*.

- COM (2006) 288 final. Proposal for a Council Decision on *authorising Member States to ratify, in the interests of the European Community, the 2006 Consolidated Maritime Labour Convention of the International Labour Organisation*.

- COM (2006) 380 final. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: *Mid-Term Review of the Programme for the Promotion of Short Sea Shipping* (COM(2003)155).

- COM(2013) 916 final. Report from the Commission to the European Parliament and The Council on the application of Directive 2009/21/EC on *compliance with flag State requirements*

- Commission Decision 87/467, of 31 July 1987 *setting up a Joint Committee on Maritime Transport* (OJ 1987, L253).

- Commission Directive 98/42/EC of 19 June 1998 amending Council Directive 95/21/EC concerning *the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of*

international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control) (OJ 1998 L 184)

- Commission Directive 1999/97/EC of 13 December 1999 amending Council Directive 95/21/EC concerning *the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions* (port State control) (OJ 1991 L 331)

- Commission of The European Communities, *A Future For The Community Shipping Industry: Measures To Improve The Operating Conditions of Community Shipping*, COM (89) 266 final, Brussels, 3 August 1989

- Commission of The European Communities, *Green Paper Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas*, Brussels, 7.6.2006, COM(2006) 275 final,
http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf

- Commission Recommendation of 11 March 2010 on *measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships*, Official Journal of the European Union, L 67/13,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:067:0013:0026:EN:PDF>

- Council Directive 75/439/EEC of 16 June 1975 on *the disposal of waste oils* (OJ 1975 L 194). Erişim tarihi: 10.07.2014,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31975L0439:EN:HTML>

- Council Directive 91/689/EEC of 12 December 1991 on *hazardous waste* (OJ 1991 L 377), Erişim tarihi: 10.07.2014,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0689:EN:HTML>

- Council Directive 92/29 on *the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels* (OJ 1992, L113)

- Council Directive 94/58/EC on *the minimum level of training of seafarers* (OJ 1994 L 319) amended by: Council Directive 98/35/EC of 25 May 1998 amending Directive 94/58/EC on *the minimum level of training of seafarers*.

- Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (Port State Control) (OJ 1995 L 157), amended by: *Council Directive 98/25/EC of 27 April 1998 (oj 1998 l 133)*, *Commission Directive 98/42/EC of 19 June 1998 (OJ 1998 L 184)*.
- Council Directive 96/98/EC on *marine equipment* (OJ 1997 L 46), amended by: *Comission Directive 98/85/EC of November 1998 (OJ 1998 L 315)*, *Commission Directive 2001/53/EC of 10 July 2001 (OJ 2001 L 204)*, *Commission Directive 2002/75/EC of 2 September 2002 (OJ 2002 L 254)*.
- Council Directive 1999/35/EC on *a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high speed passenger craft services* (OJ 1999 L 138)
- Council Regulation (EEC) No 613/91 on *the transfer of ships from one register to another within the Community*. (OJ 1991 L 68) amended by: *Commission Regulation (EEC) No 2158/93 (OJ 1993 l 194)*
- De Dieu Jacques, “EU Policies Concerning Ship Safety and Pollution Prevention Versus International Rule Making”, in H. Ringbom (ed.): *Competing Norms in the Marine Environmental Protection, Focus on ship Safety and Pollution Prevention*. Kluwer Law International, London/The Hague/Boston, 1997.
- Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Toplantısında alınan kararlar, 13 Eylül 2013, Ankara.
- *Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği*, Erişim tarihi: 10.07.2014, <http://www.kaik.gov.tr/>
- Devlet Planlama Teşkilatı Özel İhtisas Komisyonları, *Türkiye-Avrupa Topluluğu Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları*, Cilt:4, Ulaştırma Alt Komisyonu, sf.23, Kasım 1995, Ankara
- Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council on *port reception facilities for ship-generated waste and acrgo residues* (OJ 2000 L332)
- Directive 2001/25/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers (OJ 2001 l136), amended by: *Directive 2003/103/EC of the European Parliament and of the Council of 17 November 2003 (OJ 2000 L 326)*, *Commission Directive 2005/23/EC of 8 March 2005 (OJ 2005 L 62)*, *Directive 2005/45/EC of the European Parliament and of the Council of 7*

September 2005 on the mutual recognition of seafarers certificates issued by the Member States and amending Directive 2001/25/EC (OJ 2005 L 255)

- Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council *establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers* (OJ 2002 L 13).

- Directive 2001/106/EC of The European Parliament and of the Council of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning *the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions* (Port State Control) (OJ 2002 L 19/17).

- Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 *establishing a Community vessel traffic monitoring and information system* and repealing Council Directive 93/75/EEC, Official Journal of the European Communities, (OJ 2002 L 208)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF>

- Directive 2005/33/EC of The European Parliament and of the Council of 6 July 2005 amending Directive 1999/32/EC, Official Journal of the European Union, L 191/59

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:191:0059:0069:EN:PDF>

- Directive 2005/35/EC of The European Parliament and of The Council of 7 September 2005 on *ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements*, Official Journal of the European Union, (OJ 2005 L 255)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0011:0021:EN:PDF>

- Directive 2005/65/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on *enhancing port security*,

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32005L0065>

- Directive 2006/12/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on *waste* (OJ 2006 L 114), Erişim tarihi: 10.07.2014, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:114:0009:0021:en:PDF>

- Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on *the minimum level of training of seafarers*,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:EN:PDF>

- Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on *Port State Control* (OJ 2009, L 131/57)

- Directive 2009/17/EC of The European Parliament and of The Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC *establishing a Community vessel traffic monitoring and information system*, Official Journal of the European Union, L 131/101,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF>

- Directive 2009/123/EC of The European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC *on ship source pollution and on the introduction of penalties for infringements*, Official Journal of the European Union, L 280/52
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:280:0052:0055:EN:PDF>

- Directive 2012/33/EU of The European Parliament and of the Council of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the *sulphur content of marine fuels*, Official Journal of the European Union, L 327/1,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:EN:PDF>

- Djibouti Code of Conduct, IMO internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014
<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>

- Djonne, Ketil, “EU Maritime Policy: Safety and Environmental Regulations” in H.J. Bull&H. Stemshaug (eds): *EC Shipping Policy, The 17th Nordic Maritime Law Conference, 2-4 September 1996*, Juridisk Forlag, Oslo 1997.

- EU Legislation on *Maritime Security*, Erişim Tarihi: 10.07.2014
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security/doc/legislation_maritime_security.pdf

- European Parliament legislative resolution of 22 October 2013 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council *on ship recycling*, European Parliament internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2013-429>

- Gündüz, Aslan., *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*, İstanbul, 2009.
- Güneş, Şule., *Türk Boğazları*, ODTÜ Gelişme Dergisi, 34 (Aralık), 2007, <http://kutuphane.dogus.edu.tr/makale/10109935/2007/cilt34/sayi2/M0007198.pdf>
- Hoppe, Dr. Heike; *Port State Control*, an update on IMO's work (2000).
- *IMO activities to enhance maritime security*, Erişim tarihi: 10.07.2014 http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=17989&filename=%C4%B0MOactivities.pdf
- IMO Resolution A.1052(27), *Procedures for Port State Control*, 2011, Erişim tarihi: 10.07.2014 [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1052\(27\).pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1052(27).pdf)
- International Shipping Facts and Figures –Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, Erişim tarihi: 10.07.2014 http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=17989&filename=%C4%B0MOactivities.pdf
- İnan, Y., Gözen, M. “*Turkey's Maritime Boundary Relations. Eastern Mediterranean*”, Ankara: Foreign Policy İnstitute, Edited by Mustafa Kibaroğlu, 2009.
- Jin, A.T.K., “*The Regulation of Vessel-Source Marine Pollution: Reconciling the Maritime and Coastal State Interests*”, Singapore Journal of International and Comparative Law. Vol.1, 1997, ss. 376
- Kasoulides George, *Port State Control Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/London 1993.
- Knight G., Chiu H. (1991) *The International Law of the Sea*, Elsevier Publications, London, s. 666
- Kuran, Selami., “*Uluslararası Deniz Hukuku*”, Arıkan Basım Yayın, İstanbul, 2007.

- Kutluk, Deniz., “Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları”, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1987.
- Lagoni Rainer, “The Prompt Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea: A Preparatory Report”, 11 *International Journal of Marine and Coastal Law*, No 2/1996.
- *Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği*, Erişim Tarihi: 10.07.2014, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10043&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=liman%20devleti>
- *Maritime Labour Convention 2006*, Erişim tarihi: 10.07.2014, http://mlc2006.com/the_convention/A5III_Inspection_criteria_port_State/?PHPSESSID=8ob9oonneube6b8gk598rp4dt2
- *Maritime Safety: Erika 1 package*. Erişim tarihi: 10.07.2014, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_en.htm
- *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region*, Mediterranean MoU internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014, <http://www.medmou.org/>
- Mensah, Thomas A., “The ISPS Code and International Regime to Protect Maritime Security” in *Contemporary Issues in Maritime Security*, Sweden, 2005.
- Molenaar, Erik Jaap., “Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution”, Kluwer Law International, The Hague/Boston/London, 1998.
- New Inspection Regime (NIR) & Ship Risk Profile (SRP) Calculator; <http://emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html>
- Özman, Aydoğan., “Deniz Hukuku 1”, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, *Including 36th Amendment, adopted 23 May 2013 (effective date: 20 August 2013)*, <https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%2C%20incl%2036th%20amendment%20%28final%29.pdf>

- *Particularly Sensitive Sea Areas*, IMO internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014 , http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1357

- Pazarıcı, Hüseyin., “*Uluslararası Hukuk*”, Turhan Kitabevi, 9.Baskı, Ankara, 2010.

- *Port State Control*. Erişim tarihi: 10.07.2014, http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159

- *Port State Control*, Erişim tarihi: 10.07.2014 <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>

- Proposal for a Regulation of The European Parliament and of the Council on *ship recycling* /*COM/2012/0118 final - 2012/0055(COD)*/, Erişim tarihi: 10.07.2014, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52012PC0118>

- Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on *the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers* (OJ 2000 C 212 E/121), <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2000:212E:0121:0126:EN:PDF>

- *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*, 1988. IMO website, Erişim Tarihi: 10.07.2014, <http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/SUA.aspx>

- Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on *enhancing ship and port facility security*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;jsessionid=JWnGTCjVvIJLTGG15RWksKy0wLMRzDXmyYh2B6BcrYpJNCFmLgJL!94503012?uri=CELEX:32004R0725>

- Regulation (EC) No 782/2003 of the European Parliament and of the Council on *the prohibition of organotin compounds on ships* (OJ 2003 L 115)

- Regulation (EC) No 789/2004 of the European Parliament and of the Council on *the transfer of Cargo and passenger ships between registers within the Community* and repealing Council Regulation (EEC) No 613/91 (OJ 2004 L138).

- Regulation (EC) No 1013/2006 Of The European Parliament and of The Council of 14 June 2006 on *Shipments of Waste*. (OJ 2006 L 190).
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32006R1013>

- Regulation (EU) No 1052/2013 of 22 October 2013 establishing EUROSUR, OJ L295/11 of 6.11.2013.

- Regulation (EC) No 2099/2002 of the European Parliament and of the Council establishing a Committee on *Safe Seas and Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the Regulations on maritime safety and prevention of pollution from ships* (OJ 2002 L 324) amended by: Commission Regulation (EC) No 415/2004 of 5 March 2004 (OJ 2004 L 68).

- Resolution A.739(18), *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* amended by MSC.208(81), Erişim tarihi: 10.07.2014,
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22588&filename=A739\(18\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22588&filename=A739(18).pdf)

- Resolution A.789(19) *Specifications on the Survey and Certification Functions of Recognized Organizations Acting on Behalf of the Administration*, Erişim tarihi: 10.07.2014,
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22561&filename=A789\(19\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22561&filename=A789(19).pdf)

- Resolution A.851(20) adopted on 27 November 1997 *General Principles For Ship Reporting Systems And Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants*,
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22635&filename=A851\(20\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22635&filename=A851(20).pdf)

- Resolution A.973(24), *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments*, Erişim tarihi: 10.07.2014,
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27239&filename=A973\(24\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27239&filename=A973(24).pdf)

- Resolution A.982(24) Adopted on 1 December 2005 (Agenda item 11) *Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*,
http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=14373&filename=982.pdf

- Report from the Commission to the Council and the European Parliament on *transport security and its financing*,
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006DC0431>
- Ringbom, Henrik., “*The EU Maritime Safety Policy and International Law*”, Chapter 5, p.274, 2008.
- *Ships Routeing*. IMO Website, Erişim Tarihi: 10.07.2014,
<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/ShipsRouteing.aspx>
- “*Ship Source Pollution And Criminal Penalties*”, Europa Summaries of EU Legislation, Erişim Tarihi: 10.07.2014,
http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/124123_en.htm
- Smith, Brian D., *State Responsibility and the Marine Environment-The Rules of Decision*, Clarendon Press, Oxford 1988.
- *SUA Convention*, IMO internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014
http://www.imo.org/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SUA.aspx
- Sur, Melda., *Uluslararası Hukukun Esasları*, Beta, İzmir, 2006.
- The Maritime Dimension of Common Security and Defence Policy (CSDP): Geostrategic Maritime Challenges and Their Implications for the European Union Study Report 2013,
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET\(2013\)433839_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET(2013)433839_EN.pdf)
- *The Review of Maritime Transport 2012, UNCTAD*
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf
- Toluner, Sevin., “*Milletlerarası Hukuk Dersleri*”, İstanbul, 1996.
- *Training of Seafarers (STCW Convention)*. Erişim tarihi: 10.07.2014,
<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/training-of-seafarers.html>

- *Türk Boğazları*, Dışişleri Bakanlığı Websitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014
<http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>
- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Çevre Dairesi Başkanı B. Umut Çoban ile 28.05.2014 tarihindeki görüşme ve edinilen bilgi notları.
- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Gemi Denetim Dairesi Başkanı Y. Giray Yüksel ile 05.06.2014 tarihindeki görüşme ve edinilen bilgi notları.
- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Seyir Emniyeti Dairesi Başkanı Ömer Özcan ile 30.05.2014 tarihindeki görüşme ve edinilen bilgi notları.
- Ünlü, Nihan. (2002), “*The Legal Regime of the Turkish Straits, International Straits of the World*, Volume 13, Mangone G.J. (ed.) Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands.
- *Vessel Traffic Monitoring & Information Systems*, EMSA internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014
<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/vtmis.html>
- *Vessel Traffic Services*, IMO internet sitesi, Erişim Tarihi: 10.07.2014
<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>
- Yeşilbağ Lütfi, “*Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi*”, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı, İstanbul, 1999, s. 320.
- *1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, Erişim tarihi: 10.07.2014, http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf
- 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi

EK

LİMAN DEVLETİ DENETİMİNE İLİŞKİN ANKET FORMU

1. Kaç yıldır liman devleti denetimi (PSC) yapıyorsunuz?
2. Ülkemizde PSCO olma şartları sizce yeterli midir? Yetersizse nedenleri nelerdir?
3. Göreviniz icabı sadece PSC yapmakla mı yükümlüsünüz? Eğer değilseniz başka hangi tür görevleri icra ediyorsunuz?" (Deniz Kazaları Denetimi, Bayrak Devleti Denetimleri, Kıyı Tesisleri Denetimi vb.)
4. Mesleki gelişiminize katkı sağlaması bakımından ne tür teorik ve pratik eğitimlere ihtiyaç vardır? Bu eğitimlerin sıklık periyodu nedir?
5. Liman devleti denetimi konusunda idare tarafından düzenlenen eğitimler yeterli midir, yurtdışında PSC konusunda düzenlenen eğitimlere (EMSA, Black Sea MoU, MedMoU, PSC değişim programları) katılıyor musunuz?
6. Limana gelen gemi sayısı, asgari yapılması gerekli denetim sayısı ve PSCO sayısı göz önünde bulundurulduğunda, görev yaptığınız limanda PSCO sayısı yeterli midir?
7. Görev yaptığınız limandaki Liman Devleti Kontrolü için gerekli araç, gereç, teçhizat ve taşıt sağlanması gibi fiziki unsurlar yeterli midir? Yeterli değilse ne tür bir lojistik desteğe ihtiyaç duyuluyor?
8. Yapılan denetimlerin kaydedildiği veri tabanı da dahil kullanılan sistem/yazılım, donanım vb. yeterli midir?
9. Sizce Türkiye taraf olduğu uluslararası sözleşmeler kapsamında yerine getirmekle sorumlu olduğu liman devleti yükümlülüklerini başarılı bir şekilde yerine getirebiliyor mu? Bu kapsamda, Türkiye nasıl bir liman devletidir? Başarılı? Vasat? Başarısız?
10. Üyesi bulunduğumuz MOU'lar kapsamında yapılması gereken minimum denetim oranları ile ulusal denetim oranlarına ulaşıyor mu?

11. Denetlenecek gemi seçiminde göz önünde bulundurulan kriterler nelerdir, bu kriterler yeterli midir? Bunlara uyuluyor mu?
12. Liman Devleti Kontrolünün, yaptırım gücü en fazla ancak PSCO açısından sorumluluğu en az olan denetim çeşidi olduğu göz önüne alındığında yaptığınız denetimin kendinizce kalitesini nasıl değerlendirirsiniz?
13. PSC yaparken karşılaştığınız sorunlar nelerdir? Varsa çözüm önerileriniz nelerdir?
14. PSC esnasında herhangi bir iş kazası yaşadınız mı? (Cihaz testleri esnasında yaralanma, merdivenden düşme, baş çarpması vb.) Eğer yaşadıysanız bu dikkatsizlik veya ekipman eksikliği kaynaklı mıydı? Yoksa gemi veya gemi adamları kaynaklı mıydı?